

PIR - 2020

PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

Edizione dicembre 2018

Indice

CAPITOLO 1. INFORMAZIONI GENERALI.....	4
1.1. INTRODUZIONE	4
1.2. OBIETTIVO	4
1.3. QUADRO GIURIDICO.....	4
1.4. QUADRO LEGALE	7
1.4.1. RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE.....	7
1.5. STRUTTURA DEL PIR	7
1.6. VALIDITÀ, MODALITÀ DI AGGIORNAMENTO, DISTRIBUZIONE E PREZZO	8
1.7. DEFINIZIONI	9
CAPITOLO 2. CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA.....	15
2.1. CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO	15
2.1.1. Chi può richiedere l'accesso.....	15
2.1.2. Requisiti per richiedere	15
2.1.3. Licenza	15
2.1.4. Certificato di sicurezza.....	16
2.2. CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI.....	16
2.2.1. Accordo Quadro.....	16
2.2.2. Contratto di utilizzo dell'infrastruttura.....	18
2.3. OBBLIGHI DI FUC E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO	22
2.3.1. Obblighi comuni.....	22
2.3.2. Obblighi del Gestore Infrastruttura FUC.....	22
2.3.3. Obblighi dell'Impresa Ferroviaria	22
2.3.4. Informazione e cooperazione con GI FUC.....	23
2.3.5. Banca dati della sicurezza ferroviaria (BDS)	24
2.4. REGOLE DI ESERCIZIO.....	24
2.4.1. Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione	24
2.4.2. Informazioni date da GI FUC prima e durante la circolazione	24
2.4.3. Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi	25
2.4.4. Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario	25
2.4.5. Gestione della circolazione perturbata.....	26
2.4.6. Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio.....	26
2.4.7. Indagini della DiGIFeMa	27
2.4.8. Obblighi di segnalazione, comunicazione e di indagine del GI FUC e delle Imprese Ferroviarie.....	27
2.5. SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA.....	27
2.6. VARIAZIONI AL PROGRAMMA GIORNALIERO	28
2.6.1. Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria	29
2.7. TRASPORTI ECCEZIONALI	30
2.8. PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE	31
2.9. PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE	31
2.10. GESTIONE DELLE STAZIONI/TRATTI DI LINEA DI COLLEGAMENTO RETI	31
CAPITOLO 3. CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA.....	32
3.1. INTRODUZIONE	32
3.2. ESTENSIONE DELLA RETE	32
3.2.1. Estensione.....	32
3.2.2. Stazioni/località di collegamento	32
3.3. DESCRIZIONE DELLA RETE	32
3.3.1. Dati geografici	32
3.3.2. Caratteristiche della linea.....	32
3.3.3. Sistemi di sicurezza e sistemi di circolazione	32
3.4. RESTRIZIONI DI TRAFFICO	33
3.4.1. Restrizioni ambientali	33
3.4.2. Merci pericolose	33
3.4.3. Restrizioni trasporto combinato	33
3.5. ORARIO DI SERVIZIO	33

3.6.	STAZIONI PASSEGGERI ED IMPIANTI MERCI	33
3.7.	STRUTTURE ATTE A SERVIZI	34
3.8.	INFORMAZIONI SUI CAMBIAMENTI FUTURI	34
3.8.1.	<i>Cambiamenti programmati alle caratteristiche dell'infrastruttura</i>	34
3.9.	UTILIZZAZIONE DELLE LINEE	34
CAPITOLO 4. ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ		35
4.1.	DESCRIZIONE DEL PROCESSO	35
4.2.	TEMPISTICA PER LE RICHIESTE.....	35
4.2.1.	<i>Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro</i>	35
4.2.2.	<i>Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore</i>	36
4.2.3.	<i>Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio</i>	36
4.2.4.	<i>Tempistica per richieste in corso d'orario</i>	36
4.2.5.	<i>Ordine di trattazione delle richieste</i>	37
4.3.	PROCESSO DI ALLOCAZIONE	37
4.3.1.	<i>Limitazioni all'Accordo Quadro</i>	37
4.3.2.	<i>Processo di coordinamento</i>	37
4.3.3.	<i>Linee sature</i>	38
4.3.4.	<i>Processo di risoluzione dei conflitti</i>	39
4.4.	ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA	39
4.5.	TRASPORTO MERCI PERICOLOSE.....	39
4.6.	SPECIALI MISURE DA PRENDERE IN CONDIZIONI PERTURBATE	39
CAPITOLO 5. SERVIZI		40
5.1.	CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI	40
5.1.1.	<i>Pacchetto minimo di accesso</i>	40
5.1.2.	<i>Servizi complementari</i>	40
5.1.3.	<i>Servizi ausiliari</i>	40
5.1.4.	<i>Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso</i>	41
5.1.5.	<i>Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito</i>	42
5.1.6.	<i>Descrizione dei servizi complementari</i>	43
5.1.7.	<i>Descrizione dei servizi ausiliari</i>	44
CAPITOLO 6. TARIFFE.....		45
6.1.	PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO.....	45
6.2.	TARIFFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO.....	45
6.2.1.	<i>Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito</i>	45
6.2.2.	<i>Servizi complementari</i>	46
6.2.3.	<i>Servizi ausiliari</i>	47
6.2.4.	<i>Tariffa per lo sgombero dell'Infrastruttura</i>	47
6.2.5.	<i>Valore unitario treno*km medio per il calcolo della garanzia ai fini della stipula dell'Accordo Quadro</i>	47
6.3.	RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	48
6.4.	PERFORMANCE REGIME	48

CAPITOLO 1. INFORMAZIONI GENERALI

1.1. INTRODUZIONE

Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l., in qualità di Gestore Infrastruttura (di seguito FUC), opera in forza della Delibera della Giunta regionale n. 1224 del 14.05.2004 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

FUC gestisce l'infrastruttura della linea ferroviaria Udine-Cividale con estensione di 15 km, le due stazioni di Remanzacco e Cividale del Friuli (stazione di testa) e le tre fermate di San Gottardo, Moimacco e Bottenicco.

L'infrastruttura ferroviaria della FUC rientra nell'ambito di applicazione del D. Lgs. 112/2015 a sensi del DM 28T/05. Ai fini della commercializzazione della capacità, il Gestore Infrastruttura FUC pubblica, in ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs. 112/2015, il presente documento Prospetto Informativo della Rete (PIR) contenente tutte le informazioni necessarie ai soggetti Richiedenti per accedere alla infrastruttura ferroviaria della linea Udine-Cividale e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa FUC.

Come sancito dal Contratto di Servizio attualmente in essere, nell'assegnazione delle capacità, le tracce sono prioritariamente assegnate al servizio ferroviario regionale.

1.2. OBIETTIVO

In conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015, di recepimento della Direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, il presente documento vuole conseguire l'obiettivo di fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell'offerta e per la disciplina in fase di gestione del rapporto con il gestore dell'infrastruttura da parte degli stessi. A tal fine, il PIR contiene:

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

1.3. QUADRO GIURIDICO

Fonti comunitarie

- Direttiva 2012/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- 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 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, del 29 aprile;
- 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;
- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n.1191/69 e (CEE) n.1107/70;
- Regolamento (CE) n.1371/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Direttiva 2007/59/CE: "Certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità";
- Regolamento (UE) 2016/545 della Commissione sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;
- 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. Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;

- 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 (CE) n. 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

Fonti nazionali

- 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”;
- DM 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”;
- DM n. 43/T del 21 marzo 2000 “Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- DD 247/VIG3 2000 “Individuazione degli standard e norme di sicurezza”;
- D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 “Attuazione della Direttiva 2012/34/CE” che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo;
- DM n. 28/T del 5 agosto 2005 “Individuazione delle Reti ferroviarie e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all’assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria” (attuativo dell’articolo 1, comma 5, decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188);
- 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” e smi;
- DM n. 81T del 19 marzo 2008 “Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 247: “Attuazione della Direttiva 2007/59/CE relativa la certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 70/2014 del 31 ottobre 2014 relativa alla regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio all’infrastruttura ferroviaria;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 76/2014 del 27 novembre 2014 relativa alla Procedura di Aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete ferroviaria nazionale gestita da RFI S.p.A. – edizione 2015;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96 del 13 novembre 2015 recante “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.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”;
- DPR 753 del Ministero dei Trasporti “Nuove norme in materia di Polizia, Sicurezza e Regolarità dell’esercizio delle Ferrovie e di altri servizi di trasporto” dell’11 luglio 1980;
- DM 513 del Ministro dei Trasporti “Regolamento recante norme per gli esami di idoneità degli agenti destinati al Servizio Movimento ed alla condotta dei convogli sulle Ferrovie in Concessione ed in gestione governativa, sulle metropolitane e sulle tramvie extraurbane” del 04 agosto 1998;
- Circolare del Ministero dei Trasporti, Direzione Generale USTIF DG 201 “DPR 11 luglio 1980, n° 753 approvazione del materiale rotabile per le Ferrovie pubbliche in Concessione od in gestione commissariale governativa di seconda categoria (ed i raccordi a questi assimilati), per le tramvie extraurbane e per le metropolitane” del 16 settembre 1983;
- Circolare del Ministero dei Trasporti Direzione Generale USTIF n° 26 “Materiale rotabile ferroviario. Modalità tecniche di esecuzione delle prove degli impianti di frenatura” 26 maggio 1971;
- D.Lgs. n° 247 del 30 dicembre 2010 “Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa la certificazione dei

- macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 70 del 31 ottobre 2014 relativa alla regolazione dell’accesso equo e non discriminato all’infrastruttura ferroviaria;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 76 del 27 novembre 2014 relativa alla procedura di aggiornamento del Prospetto informativo della Rete ferroviaria Nazionale gestita da RFI S.P.A. ed. 2015;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 24 del 12 marzo 2015 relativa all’avvio di procedimento sanzionatorio relativo all’inottemperanza alle misure di regolazione di cui alla Delibera n° 70/2014;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 25 del 12 marzo 2015 relativa all’avvio di procedimento sanzionatorio relativo all’inottemperanza alle misure di regolazione di cui alla Delibera n° 76/2014;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 62 e 63 del 31 luglio 2015 relative alla comunicazione delle risultanze istruttorie relative all’inottemperanza rispettivamente alle Delibere n° 70 e 76 del 2014, contestate con Delibere ART rispettivamente n° 24 e 25 del 2015;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 64 del 31 luglio 2015 relativa all’avvio di procedimento sanzionatorio relativo all’inottemperanza alle misure di regolazione di cui alla Delibera n° 70/2014;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 66 del 6 agosto 2015 relativa all’avvio di procedimento sanzionatorio relativo all’inottemperanza alle misure di regolazione di cui alla Delibera n° 24/2015;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 67 del 6 agosto 2015 relativa all’approvazione della proposta di impegni presentata da RFI SPA relativamente al procedimento avviato con Delibera ART n° 25/2015;
 - 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”;
 - DM 109/T del 3 novembre 1999 “Attuazione dell’art. 3, comma 1, lett. d) del D.Lgs. 422/97”;
 - 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”;
 - DM 02 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. 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);
 - DPR 09 agosto 2013 “Nomina componenti Autorità dei Trasporti”;
 - D.Lgs. n. 70 del 17 aprile 2014 “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014) “Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”;
 - Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.75 del 01 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” (GU 15 settembre 2016).

Fonti regionali

- Legge Regionale del Friuli Venezia Giulia numero 1/2003, art. 5 commi 99 e 100;
- Delibera della Giunta Regione Friuli Venezia Giulia numero 1224 del 14.05.2004.

1.4. QUADRO LEGALE

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) è elaborato dal GI FUC sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti) ai sensi del D.Lgs. 112/2015 e del DM 28T/2005.

Il PIR espone dettagliatamente i diritti e gli obblighi del GI FUC e dei possibili richiedenti, in riferimento 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 PIR assume anche valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra GI FUC e coloro che sottoscriveranno sia i singoli Accordi Quadro sia i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il PIR costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli Accordi Quadro ed a tali fini GI FUC deve consegnarne copia a coloro che li sottoscriveranno attestandone ricevuta e piena e incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute.

1.4.1. RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE

In conformità a quanto previsto nell'art. 37 del D.Lgs. n.112/2015, a ogni richiedente è concessa la possibilità di adire l'Organismo di Regolazione ART per eventuali controversie inerenti l'interpretazione e/o l'applicazione del PIR inoltrando la richiesta all'indirizzo email reclamipir@autorita-trasporti.it.

Contatti:

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 Torino

Tel +39 011 09 08 500
E-mail segreteria@autorita-trasporti.it
PEC pec@pec.autorita.trasporti.it

1.5. STRUTTURA DEL PIR

Al fine di descrivere compiutamente quanto indicato al paragrafo 1.2 il presente documento è strutturato coerentemente con le indicazioni formulate nel merito da Rail Net Europe (RNE) e pertanto è articolato nei seguenti sei capitoli:

Capitolo 1 Informazioni generali

Capitolo 2 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 da GI FUC

Capitolo 3 Caratteristiche dell'infrastruttura

Descrive, anche attraverso cartografie e tabelle, le caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità

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

Descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo dell'infrastruttura, nonché quelli che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi

Capitolo 6 Tariffe

Descrive le regole di rendicontazione applicate in fase di gestione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e il sistema di calcolo e riscossione dei diritti connessi all'utilizzo della stessa, ivi compresi i servizi non inclusi nel canone di utilizzo

1.6. VALIDITÀ, MODALITÀ DI AGGIORNAMENTO, DISTRIBUZIONE E PREZZO

La validità del presente documento decorre:

- dal 10 marzo 2019, per le regole e procedure che disciplinano il processo di allocazione della capacità e i rapporti contrattuali fra GI FUC e IF/Richiedenti per l'orario di servizio dall'8 dicembre 2019 al 13 dicembre 2020 e le relative informazioni;
- dal 10 dicembre 2019 per le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dall'8 dicembre 2019 – 13 dicembre 2020 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di GI FUC e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

Il PIR viene aggiornato a cura di GI FUC previa consultazione delle imprese ferroviarie titolari di licenza e dei Richiedenti che hanno manifestato interesse a sottoscrivere Accordo Quadro. Al termine della fase di consultazione GI FUC invia il progetto del PIR aggiornato all'Organismo di Regolazione per eventuali ulteriori indicazioni e/o prescrizioni.

Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità GI FUC dovesse apportare, a seguito di altre disposizioni normative e/o regolamentari in materia, nonché in ragione dell'eventuale offerta di nuovi servizi di cui all'art 13 del D.Lgs. 112/2015 daranno origine ad aggiornamento straordinario, previa informazione all'Organismo di regolazione, e saranno rese conoscibili con comunicazione diretta, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore, a tutte le Imprese Ferroviarie titolari di licenza nazionale, ai sottoscrittori di Accordo Quadro e ai richiedenti che abbiano manifestato interesse a sottoscriverlo. Le modifiche saranno incorporate nel PIR in vigore e riassunte in una tabella riepilogativa contenente le indicazioni a seguire:

1. oggetto della modifica;
2. indicazione del paragrafo modificato;
3. data della modifica;
4. data di validità.

Le stesse saranno al contempo rese note attraverso il sito internet di FUC (www.ferrovieudinecividale.it).

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 predispose e pubblica la prima bozza del PIR relativo all'anno X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente), comprensiva di una relazione contenente le motivazioni delle modifiche introdotte, e la sottopone all'esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che prevede come termine ultimo il 31 luglio dell'anno X per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione;
- b) entro il 20 agosto dell'anno X, il GI pubblica le osservazioni ricevute da parte dei soggetti interessati;
- c) entro il 30 settembre dell'anno X, il GI pubblica ed invia all'ART la bozza finale del PIR X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente) rispettivamente su richiesta dei soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente ad una relazione di accompagnamento che illustri i significati e le valutazioni sottostanti le modifiche introdotte, nonché le motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione;
- d) entro la seconda settimana di dicembre dell'anno X, il GI pubblica il PIR X+2, che riguarda le condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l'orario di servizio decorrente da dicembre (X+1) a dicembre (X+2); la denominazione del documento dovrà essere "Prospetto Informativo della Rete X+2";
- e) il PIR X+2 entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno X+1.

La diffusione del PIR avviene gratuitamente tramite il sito Internet di FUC (www.ferrovieudinecividale.it), sul quale verranno rese disponibili anche le integrazioni/modifiche.

1.7. DEFINIZIONI

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 gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare (D.Lgs. 112/2015) e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)

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

aree di deposito

aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari fra un impiego e l'altro (D.Lgs. 112/2015)

area di interesse

la linea Udine Cividale in concessione a FUC sulla quale l'Impresa Ferroviaria intende, attivare servizi di trasporto

armonizzazione

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

assegnazione di capacità

processo attraverso il quale vengono esaminate le richieste e definita l'assegnazione della capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura. (D.Lgs. 112/2015)

autorità preposta al rilascio delle licenze

organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (D.Lgs. 112/2015)

binari di circolazione

sono definibili i binari di arrivo, partenza e transito dei treni (2014/880/UE)

binari secondari

sono definiti tali quelli non adibiti normalmente al movimento dei treni

canali orario

risultato della pianificazione di massima di sistemi di tracce orarie, che verranno successivamente dettagliate e definite nella fase di progettazione dell'orario

canone di utilizzo (pedaggio)

o "pacchetto minimo di accesso" si intende il corrispettivo dovuto, comprensivo del diritto di prenotazione, dall'Impresa Ferroviaria per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi. (D.Lgs. 112/2015)

capacità quadro

capacità di infrastruttura assegnata nell'ambito di un accordo quadro (D.Lgs. 112/2015)

capacità di infrastruttura

il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura in un certo periodo (D.Lgs. 112/2015)

capacità riservata ai servizi regionali

quota parte della capacità che la Regione Friuli Venezia Giulia riserva all'espletamento dei servizi pubblici locali oggetto di contratto di servizio con la/le impresa/e ferroviaria/e affidataria/e

carta dei servizi di FUC

il documento adottato dalla Società per dichiarare i propri impegni nei riguardi della clientela, relativamente a fattori, indicatori e standard di qualità

catalogo

insieme dei canali orario disponibili per i servizi merci, precostituiti, quale strumento di indirizzo alle IF per la richiesta di tracce che minimizzino le interferenze con quelle dedicate ai servizi passeggeri locali oggetto di contratto di servizio

certificato di sicurezza

il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione così come definiti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF)

contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

di seguito anche il Contratto, accordo concluso fra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in termini di tracce orarie a fronte del pagamento del canone di cui all'art 17 del D.Lgs. 112/2015

composizione normale dei treni

la composizione dei treni che garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia orario utilizzata

contratto di raccordo

atto fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo (D.Lgs. 112/2015)

coordinamento

la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti (D.Lgs. 112/2015)

deviazione

modifica del percorso del treno rispetto alla traccia assegnata

diritto di prenotazione

il corrispettivo, calcolato al netto del consumo energetico, dovuto ad Impresa Ferroviaria ai sensi dell'art. 17 comma 9 del D.Lgs. 112/2015 a seguito dell'attribuzione di tracce in applicazione dei criteri e procedure per l'assegnazione della capacità

disdetta

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

durata del contratto

periodo che intercorre fra la data dell'utilizzazione della prima traccia e quella dell'ultima riferita ad un contratto di utilizzo (D.Lgs. 112/2015)

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 (D.Lgs. 112/2015)

effettuazione

provvedimento per l'utilizzo di tracce assegnate dal Gestore Infrastruttura o richieste dall'Impresa Ferroviaria. (D.Lgs. 112/2015)

gestione operativa

attività di esclusiva competenza dei referenti accreditati di IF e GI FUC, presenti sul territorio e individuati nel contratto di accesso all'infrastruttura

gestore dell'infrastruttura

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. 112/2015

impianto di servizio

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 del D.Lgs. 112/2015

impianto raccordato

impianto di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura ove si svolgono attività industriali e logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo (D.Lgs. 112/2015)

impresa ferroviaria (IF)

qualsiasi impresa 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 (D.Lgs. 112/2015)

infrastruttura ferroviaria

gli elementi rappresentativi risultano indicati nell'Allegato 1 del D.Lgs. 112/2015

infrastruttura ferroviaria regionale

insieme della linea e degli impianti gestiti dal GI FUC

infrastruttura saturata

elemento della infrastruttura 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 (D.Lgs. 112/2015)

interruzione programmata in orario (IPO)

finestra temporale nella quale la circolazione è assente o limitata per esigenze di manutenzione dell'infrastruttura (D.Lgs. 112/2015)

lavori di “maggiore rilevanza”

lavori che comportano una riduzione significativa della capacità dell'infrastruttura ferroviaria (interruzioni di linea, limitazioni all'uso dei binari di circolazioni, indisponibilità di attestamento dei treni) (D.Lgs. 112/2015):

lavori di “minore rilevanza”

lavorazioni che non comportano una riduzione significativa della capacità dell'infrastruttura ferroviaria (D.Lgs. 112/2015)

licenza

l'autorizzazione, valida su tutto il territorio dell'Unione Europea, rilasciata dall'autorità preposta, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; la licenza può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi (D.Lgs. 112/2015)

licenza nazionale

l'autorizzazione valida esclusivamente sul territorio nazionale, rilasciata secondo quanto previsto dall'art. 6 del D.Lgs. 112/2015, per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale

lunghezza marciapiedi

corrisponde alla massima lunghezza utile dei marciapiedi per l'espletamento in sicurezza del servizio passeggeri

linea ferroviaria

l'infrastruttura che collega due località (D.Lgs. 112/2015)

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 (D.MIT 26/06/15)

modifica tracce

variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso (D.Lgs. 112/2015)

modulo della linea

la massima lunghezza di un convoglio consentita in funzione degli incroci e delle precedenze nei binari di circolazione delle località di servizio

normativa d'esercizio vigente

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

operatore d'impianto

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. 112/2015

orario cadenzato

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

orario di servizio

i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura interessata, durante il suo periodo di validità (D.Lgs. 112/2015)

organismo di regolazione

soggetto che svolge le funzioni di cui all'articolo 37 del D.Lgs. 112/2015; le funzioni sono svolte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti

percorso alternativo

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 (D.Lgs. 112/2015)

periodo di controllo

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 (D.Lgs. 112/2015)

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 "infrastruttura saturata" (D.Lgs. 112/2015)

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 che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni (D.Lgs. 112/2015)

programma di manovra

documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra, approvato dal GI FUC 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 giornaliero

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

prospetto informativo della rete (PIR)

documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione del canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura (D.Lgs. 112/2015)

raccordo

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

rete

l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un Gestore dell'Infrastruttura (D.Lgs. 112/2015)

referente accreditato

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

richiedente

un'impresa ferroviaria titolare di licenza e/o un'Associazione Internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica, quali le Regioni e le province autonome, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario (D.Lgs. 112/2015)

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 (D.Lgs. 112/2015)

richiesta in gestione operativa

richiesta di tracce riferita all'orario in corso ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato, da presentarsi presso i referenti accreditati di GI FUC indicati in contratto (D.Lgs. 112/2015)

richiesta per orario

richiesta di tracce orarie riferita al periodo di validità dell'orario di servizio successivo a quello in corso di validità, indipendentemente dalla data di inizio della utilizzazione delle tracce (D.Lgs. 112/2015)

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 (D.Lgs. 112/2015)

rigetto

provvedimento formalizzato dal GI FUC che attesta l'impossibilità di soddisfare le richieste di nuove tracce o la variazione di quelle contrattualizzate (D.Lgs. 112/2015)

servizi regionali

servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni, inclusa una regione transfrontaliera (D.Lgs. 112/2015)

servizio di trasporto internazionale

servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno stato membro e la cui finalità principale è trasportare merci o passeggeri tra stazioni situate in stati differenti (D.Lgs. 112/2015)

servizio di trasporto passante

servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una stazione di collegamento fra l'infrastruttura regionale e quella nazionale

scalo merci terminale per merci pericolose

scalo ferroviario ove si svolgono operazioni di terminalizzazione di trasporti di merci pericolose (D.MIT 26/06/2015)

sistema di controllo delle prestazioni (*Performance regime*)

meccanismo di monitoraggio delle prestazioni basato sui ritardi a termine corsa da parte di tutti i treni che circolano sull'Infrastruttura Ferroviaria (D.Lgs. 112/2015)

sistema gestione di sicurezza

l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un Gestore dell'Infrastruttura o da una Impresa Ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni

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 reti

la stazione nella quale s'individua il limite di giurisdizione tra la rete gestita da FUC e quella nazionale

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

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 e lunga percorrenza viaggiatori, trasporto merci) (D.Lgs. 112/2015)

titolo autorizzatorio

il titolo di cui all'articolo 6 del D.Lgs. 112/2015, che consente l'espletamento, sulla rete infrastrutturale nazionale, di servizi passeggeri a committenza pubblica e passeggeri internazionali nella parte di infrastruttura ferroviaria nazionale, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di Imprese Ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate (D.Lgs. 112/2015)

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 (D.Lgs. 112/2015)

trasporto ferroviario

svolgimento di un servizio di trasporto sia di merci che di passeggeri fra due località a fronte di un contratto di trasporto e di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura (D.Lgs. 112/2015)

tratta elementare

porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario contigui

treno speciale

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

valore del contratto

il valore del pedaggio, della corrente di trazione e di tutti i servizi valorizzati nell'Allegato 3 del contratto di utilizzo dell'infrastruttura

velocità di marcia

rapporto fra sviluppo della traccia espresso in km e tempo di percorrenza, al netto delle soste intermedie, espresso in ore

CAPITOLO 2. CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

Nel presente capitolo sono definite le modalità di accesso, di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria e di gestione del Contratto, nel rispetto delle normative nazionali vigenti e le condizioni contrattuali definite da FUC.

2.1. CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

2.1.1. Chi può richiedere l'accesso

Le richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria di FUC possono essere presentate:

- a) in termini di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro 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 (definita "richiedente").
- b) in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del Contratto di utilizzo da:
 - Imprese Ferroviarie titolari di licenza.

2.1.2. Requisiti per richiedere

2.1.2.1. Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro

All'atto della richiesta di capacità, se il richiedente è un'IF deve:

5. essere in possesso di licenza, rilasciata dalla competente Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
6. essere in possesso, 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 al GI FUC di appartenere ad una delle categorie di cui art. 3 lett. cc) del D.Lgs. 112/2015.

2.1.2.2. Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

L'Impresa Ferroviaria è tenuta a presentare la richiesta di tracce orarie in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel CAPITOLO 3 del presente documento e nei suoi allegati.

All'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore, entro la scadenza di avvio del processo di allocazione, l'Impresa Ferroviaria deve:

7. essere in possesso di licenza, rilasciata dalla competente Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
8. essere in possesso del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente;
9. essere in possesso o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio del certificato di sicurezza.

2.1.3. Licenza

Il possesso della licenza costituisce un requisito preliminare per il rilascio del Certificato di Sicurezza di cui al D.Lgs. 162/2007.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze alle Imprese Ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano, è il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (D. Lgs. n°112/2015 art. 7 comma 4).

Contatti:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

Via Caraci, 36
00157 Roma

e-mail dtg@mit.gov.it
web www.mit.gov.it/mit

2.1.4. Certificato di sicurezza

Il Certificato di Sicurezza è rilasciato dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) ai sensi dell’articolo 14 del D.Lgs. 162/2007 ed è il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione. Esso riguarda sia i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari sia i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all’organizzazione interna dell’impresa ferroviaria.

Nell’eventuale periodo di latenza, in attesa dell’estensione del certificato di sicurezza da parte di ANSF delle Imprese Ferroviarie che circolano sulla rete FUC, sarà ritenuta valida la documentazione in essere al momento del passaggio di competenze all’Agenzia.

Contatti:

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Piazza della Stazione, 45
50123 Firenze

e-mail agenzia.sicurezza@ansf.it

web www.ansf.it

2.2. CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI

2.2.1. Accordo Quadro

[Vedere anche Appendice 1 PIR]

L’articolo 22 comma 5 del D.Lgs. 112/2015 stabilisce che il Gestore dell’Infrastruttura e un Richiedente possono concludere un accordo quadro a norma dell’art. 23 del decreto stesso.

La stipula di un Accordo Quadro tra il Gestore dell’Infrastruttura ed un Richiedente ammesso dalla legge, anche che non sia un’Impresa Ferroviaria, è finalizzata a costituire rispettivamente garanzia di disponibilità, e d’impegno all’utilizzazione, della capacità di infrastruttura ferroviaria, compresi eventuali servizi connessi per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma cinque anni. L’Accordo Quadro non specifica nel dettaglio le tracce orarie ma mira a rispondere alle esigenze commerciali del Richiedente. Il dettaglio delle tracce orarie è oggetto del contratto di utilizzo.

2.2.1.1. Contenuti e durata

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

- tipologia del servizio di trasporto;
- caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, massa assiale (merci), sagoma (merci);
- numero di tracce per fascia oraria per relazione;
- volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell’Accordo (espressi in treni*km);
- 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).

Possono essere oggetto di Accordo Quadro, a seguito di intesa fra Richiedente e Gestore dell’Infrastruttura altri parametri come la capacità finalizzata a movimenti non commerciali/operazioni tecniche, la disponibilità di binari per il ricovero dei materiali, altri servizi di infrastruttura, linee guida per il possibile aggiornamento in presenza di possibili variazioni degli scenari infrastrutturali, tecnologici e di mercato.

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, rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. In casi specifici è ammessa una durata maggiore o minore. È ammessa una durata superiore a 5 anni, se motivata dall’esistenza di contratti commerciali specifici, connessi a investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all’utilizzazione della capacità acquisita con l’accordo quadro o alla sottoscrizione di contratti in ambito di obblighi di servizio pubblico.

2.2.1.2. Sottoscrizione e adempimenti successivi

L'Accordo Quadro deve essere sottoscritto con almeno due mesi di anticipo rispetto alla scadenza stabilita per la presentazione della richiesta di tracce - funzionale alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo - per il primo orario a cui si riferisce.

Qualora il Richiedente di un Accordo Quadro non sia una IF, dovrà indicare al GI FUC ogni anno almeno 1 mese prima della scadenza stabilita per la richiesta di tracce, le IF che effettueranno, nell'interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita con lo stesso. Nel caso venissero designate più IF quanto regolato dall'Accordo Quadro trova applicazione nei confronti di ciascuna di esse.

Il Richiedente (se IF) o le IF designate procederanno alla richiesta di assegnazione di capacità specifica, sotto forma di tracce orarie - corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo - nel rispetto della tempistica di cui al CAPITOLO 4.

2.2.1.3. Variazioni di capacità

Alle scadenze indicate per la presentazione delle richieste di tracce, potranno essere richieste variazioni nei limiti complessivi del $\pm 10\%$ rispetto alla capacità espressa in treni*km indicata nell'Accordo Quadro. Nel caso di Richiedente che non sia IF, qualora l'IF designata si avvallesse di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

Per variazioni superiori a tali limiti si dovrà procedere attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo, che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile.

2.2.1.4. Garanzia

L'impegno del Richiedente all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria oggetto dell'Accordo Quadro è garantito dalla avvenuta costituzione di una garanzia bancaria o assicurativa, da presentare all'atto della stipula, a copertura dell'intero periodo di validità dell'Accordo Quadro.

L'importo a garanzia valorizzerà il volume di capacità oggetto dell'Accordo Quadro espresso in treno*km anno, relativo all'orario di servizio di maggior produzione nel periodo di validità dell'Accordo Quadro, sulla base del valore medio unitario treno*km pubblicato nel CAPITOLO 6 del presente documento, con un massimo di € 300.000 (€ trecentomila/00).

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

2.2.1.5. 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 una IF al fine di svolgere attività di trasporto nell'interesse di un Richiedente che non sia un'IF non è considerato un trasferimento.

2.2.1.6. Risoluzione dell'Accordo Quadro

Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni generali Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, l'Accordo Quadro potrà essere risolto da FUC ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 Codice Civile nei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- mancata designazione nei tempi prescritti dell'IF che svolgerà servizi oggetto dell'accordo Quadro;
- mancata richiesta (per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro) delle tracce corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro;
- mancata stipula (per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro) di un Contratto di Utilizzo avente ad oggetto le tracce di cui al punto precedente;
- violazione del divieto di trasferimento della capacità;
- ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nell'Accordo Quadro.

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di FUC da inoltrarsi a mezzo di lettera raccomandata con ricevuta di ritorno o a mezzo PEC.

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, FUC acquisirà l'importo della garanzia a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno. La capacità oggetto dell'Accordo Quadro risolto verrà resa disponibile nei confronti degli altri richiedenti.

2.2.2. Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

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

2.2.2.1. Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF

L'Impresa Ferroviaria, ottenuta la disponibilità delle tracce, secondo la procedura di cui al CAPITOLO 4, al fine di stipulare il Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura, che costituisce atto formale di assegnazione di tracce orarie, è tenuta ad avere il Certificato di Sicurezza rilasciato da ANSF e a produrre la seguente documentazione:

- copia conforme della Licenza, del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
- certificato di iscrizione alla CCIA (o atto equivalente in caso di imprese aventi sede legale all'estero) con dicitura valevole ai fini dell'antimafia riferita all'assetto societario aggiornato e con data non anteriore a sei mesi;
- procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità alla stipula e sottoscrizioni di atti negoziali (se non indicati nel certificato camerale);
- copia conforme della polizza assicurativa, secondo quanto previsto nel paragrafo specifico;
- elenco degli indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative alle variazioni al programma giornaliero, allo sgombero dell'infrastruttura, alla rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, secondo quanto previsto nei paragrafi specifici;
- scheda dei servizi (qualora diversa da quella già inviata in sede di richiesta tracce);
- autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali (in caso di tracce che riguardino tale fattispecie).

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

- a) di almeno 45 giorni per contratti relativi ad un orario di servizio;
- b) di almeno 15 giorni lavorativi per contratti in corso di orario.

A conclusione della verifica della documentazione ricevuta, FUC provvede a convocare l'IF, comunicando il giorno e l'ora previsti per la sottoscrizione del contratto ovvero ad inviare all'IF la proposta di contratto con l'indicazione del termine per la restituzione della proposta sottoscritta per accettazione.

L'eventuale ritardo nella presentazione della documentazione, ovvero presentazione incompleta o difforme della stessa può determinare lo slittamento della stipula del contratto oltre ad un possibile rinvio della data di attivazione del servizio.

Le tracce non utilizzate in conseguenza di quanto sopra comporteranno per l'IF la corresponsione a FUC di un importo pari al diritto di prenotazione delle stesse, in base ai prezzi indicati nel CAPITOLO 6.

Per richieste di tracce relative all'orario successivo a quello in vigore, qualora l'inizio dell'attività di trasporto sia successivo alla data di attivazione dell'orario stesso, è facoltà dell'IF chiedere il rinvio della data di stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, che dovrà avvenire comunque entro il termine ultimo di quindici giorni lavorativi antecedenti alla data di inizio del servizio.

FUC è tenuta ad accettare la richiesta di rinvio e potrà, esclusivamente per il periodo di tempo che intercorre tra la data di attivazione del nuovo orario di servizio e la data di inizio di attività dell'IF, allocare le tracce di interesse ad altra IF, senza alcuna conseguenza economica per IF richiedente.

Salvo che l'IF non abbia richiesto il rinvio della data di stipula del contratto, qualora non si presenti alla data indicata nella lettera di convocazione, non avendo comunicato la propria disponibilità per una data alternativa, la richiesta di tracce si intende decaduta con l'obbligo per l'IF di corrispondere, a FUC un importo pari al diritto di prenotazione delle stesse in base ai prezzi indicati nel CAPITOLO 6.

2.2.2.2. Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione

Prima della stipula del contratto di utilizzo, l'IF che risulti inadempiente rispetto al pagamento di almeno due fatture relative all'orario di servizio precedente e qualora le fatture medesime non siano state motivatamente contestate da parte dell'IF per errori imputabili a FUC, dovrà presentare un piano di pagamento interamente garantito da fidejussione 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.

2.2.2.3. Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di Sicurezza

p.m.

2.2.2.4. Garanzia

A parziale garanzia del pagamento dei corrispettivi tutti e di ogni altra somma dovuta dall'IF in base al Contratto, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti dall'inadempimento del Contratto stesso, l'IF entro 15 giorni lavorativi dalla data di stipula del Contratto, è tenuta a consegnare a FUC una garanzia bancaria o assicurativa autenticata ai sensi di legge a prima richiesta per un importo corrispondente al 40% del valore economico complessivo stimato. Nella fideiussione dovrà essere prevista una scadenza non inferiore a 180 (centottanta) giorni solari successivi alla scadenza del contratto. La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato da FUC.

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte di FUC della garanzia di cui sopra, l'IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a FUC 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, FUC è tenuta a restituire l'originale della garanzia di cui al presente paragrafo, sempre che all'atto della cessazione del Contratto non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di FUC.

Sono esonerate dal prestare la garanzia le IF che espletano servizi pubblici locali in base a contratto di servizio con la Regione Friuli Venezia Giulia e quelle per cui l'importo della medesima risulti essere inferiore o uguale a € 1.000,00 (€ mille/00).

2.2.2.5. Assicurazioni

Ai fini dell'esecuzione del Contratto con riferimento alle coperture assicurative FUC 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 (RCT) da circolazione ferroviaria**, a garanzia di tutte le attività svolte da FUC in qualità di Gestore dell'Infrastruttura Udine-Cividale per i danni sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: massimale pari a € 100.000.000 (€ centomilioni/00) per sinistro/per persona/per danni a cose;
- **Responsabilità Civile verso Terzi e verso i prestatori d'opera (RCT/O)**, per tutte le attività svolte escluso quanto previsto dall'assicurazione RCT da circolazione ferroviaria: massimale pari a € 7.500.000 (settemilionicinquecentomila/00) per sinistro/persona/cosa;
- **RCT Inquinamento accidentale**, a garanzia dei danni ambientali cagionati a terzi in conseguenza di contaminazione di acqua/aria/suolo: massimale di € 10.000.000 (€ diecimilioni/00) per sinistro.

L'Impresa Ferroviaria si obbliga a stipulare a propria cura e spese e si impegna a mantenerle operanti, con le caratteristiche minime indicate, per tutto il periodo di validità del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, la sotto indicata polizza assicurativa:

- **Responsabilità Civile verso Terzi da circolazione ferroviaria**, a garanzia dei danni sofferti da FUC, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale di € 50.000.000 (€ cinquantamiloni/00) per sinistro/persona/danni a cose.

Sottolimiti ammessi:

- danni indiretti € 5.000.000 (€ cinquemilioni/00);
 - danni a terzi da incendio € 1.500.000 (€ unmilione cinquecentomila/00);
 - inquinamento accidentale € 5.000.000 (€ cinquemilioni/00).
- **Responsabilità Civile verso Terzi e verso i prestatori d'opera (RCT/O)**, per tutte le attività svolte escluso quanto previsto dall'assicurazione RCT da circolazione ferroviaria: massimale pari a €5.000.000 (cinquemilioni/00) per sinistro/persona/cosa.

Detta polizza dovrà essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza posseduto dall'IF, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata.

La polizza dovrà:

- 1) prevedere l'impegno da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata con ricevuta di ritorno oppure PEC 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 o nell'eventualità che le garanzie prestate siano inferiori a quelle richieste dal GI di FUC entro e non oltre 30 giorni dalla scadenza del contratto;
- 2) laddove IF abbia già in essere una o più coperture assicurative per un massimale adeguato ai requisiti minimi di cui al presente punto, si potrà presentare alternativamente copia della polizza assicurativa completa di tutte le garanzie, sottolimiti ed esclusioni e relativa quietanza di pagamento, alternativamente si potrà anche accettare un'appendice/dichiarazione della Compagnia assicuratrice in cui si dichiara che:
 - la copertura sia operativa anche per le attività di cui al presente contratto;
 - si abbia la conoscenza del presente articolo;
 - le condizioni di polizza rispettino completamente le clausole previste dal presente PIR.Va inoltre allegato alla dichiarazione l'elenco delle esclusioni e dei sottolimiti previsti in polizza; tali documenti devono essere controfirmati dall'IF;
- 3) essere in lingua italiana, eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa dovranno essere interamente tradotte a cura della Compagnia stessa o dovranno riportare un visto di corrispondenza/accettazione da parte della Compagnia emittente se tradotte da altri soggetti. In ogni caso di contestazione/contenzioso fa fede il testo in italiano;
- 4) fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali 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 dalla richiesta della Compagnia;
- 6) prevedere un'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 FUC fino alle predette stazioni;
- 7) prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 del Codice Civile, verso le persone delle quali le parti (FUC e qualunque IF coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
- 8) prevedere che la Compagnia si impegni ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile;
- 9) prevedere che la Compagnia Assicuratrice assuma a nome dell'assicurato, la gestione stragiudiziale e giudiziale delle vertenze in qualunque sede nella quale si discuta il risarcimento del danno, designando ove occorra, legali e tecnici.

2.2.2.6. 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'Impresa Ferroviaria è tenuta ad eseguire le disposizioni del GI FUC 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, GI FUC è autorizzato a compiere ogni più opportuna attività al fine dello sgombero e della rimozione dei mezzi di IF, addebitando a quest'ultima i costi sostenuti.

2.2.2.7. Limitazioni al servizio in casi 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 o da piano di rientro garantito da fideiussione, FUC provvederà ad inviare formale diffida ad adempiere assegnando un termine non inferiore a 10 giorni solari. Nel caso di mancato pagamento entro il termine predetto, FUC non procederà ad istruire e a rilasciare tracce eventualmente richieste in gestione operativa dall'IF inadempiente.

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

2.2.2.8. Risoluzione del Contratto di Utilizzo

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 del Codice Civile nei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- mancato versamento, anche parziale, di due rate mensili dei corrispettivi dovuti a FUC;
- mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della "Garanzia" di cui al paragrafo specifico;
- mancata presentazione delle polizze assicurative di cui al paragrafo specifico;
- violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma delle tracce;
- revoca della licenza o del certificato di sicurezza, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, del titolo autorizzatorio;
- modifica della licenza o del certificato di sicurezza, nonché quando richiesto del titolo autorizzatorio, tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui tali modifiche siano tali da consentire all'IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento;
- ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nell'Accordo Quadro.

Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di FUC da inoltrarsi a mezzo di lettera con ricevuta di ritorno o a mezzo PEC. In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, essa è tenuta a riconoscere a FUC, 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 FUC fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine FUC acquisirà l'importo della garanzia costituita, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

2.2.2.9. Sospensione dell'efficacia del contratto

Nel caso in cui venisse sospesa la licenza e/o il Certificato di Sicurezza, viene automaticamente sospesa l'efficacia del Contratto di Utilizzo con conseguente sospensione da parte dell'IF dell'obbligo a versare il corrispettivo pattuito.

Tuttavia, qualora la sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere una somma pari all'importo del canone di utilizzo dell'infrastruttura di ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione. Ove, peraltro, alla sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza dovesse far seguito la revoca della stessa, il Contratto si intenderà risolto dalla data della revoca con applicazione di quanto previsto al paragrafo precedente per i casi di risoluzione per fatto imputabile all'IF.

2.3. OBBLIGHI DI FUC E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO

I principali obblighi reciproci di FUC e delle IF sono riassunti in questo paragrafo e successivamente specificati dal contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dalle condizioni generali di contratto.

2.3.1. Obblighi comuni

Per la buona esecuzione del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le parti sono tenute a collaborare scambiandosi ogni informazione e ponendo in essere ogni iniziativa necessaria o utile a favorire la regolarità della circolazione.

La lingua ufficiale da utilizzarsi per ogni comunicazione o scambio informativo è quella italiana; al riguardo IF garantisce che il proprio personale possieda piena conoscenza della suddetta lingua in modo da poter assicurare, sia nelle normali condizioni di operatività sia in caso di loro perturbazioni, la piena ottemperanza alle disposizioni scritte e/o orali in materia di sicurezza, nonché lo scambio di qualsivoglia informazione.

Le parti si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi, dati, informazioni, documenti e studi di cui fossero venuti comunque a conoscenza in relazione all'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa in vigore o attinenti ai rapporti di FUC con il soggetto concedente la gestione dell'Infrastruttura.

Ciascuna delle parti considera come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti dall'altra ovvero conosciuti in relazione all'esecuzione del Contratto e si impegna ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

Le informazioni connesse a ciascun contratto vengono diramate alla sola IF contraente; le IF si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

2.3.2. Obblighi del Gestore Infrastruttura FUC

È obbligo del GI FUC:

- mettere a disposizione delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, di cui al CAPITOLO 5 nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea e negli spazi necessari allo svolgimento del servizio, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;
- assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, con riferimento agli indicatori e agli standard di qualità fissati nella propria Carta dei Servizi;
- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore.

2.3.3. Obblighi dell'Impresa Ferroviaria

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dal GI FUC e dall'ANSF;
- svolgere il servizio sulla Infrastruttura Ferroviaria di FUC nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- 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 dal GI FUC, 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;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del certificato di sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a FUC senza ritardo, e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza, del titolo autorizzatorio o del certificato di sicurezza, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite dal GI FUC 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;
 - peso assiale;
 - percentuale di massa frenata;
 - lunghezza del convoglio;
- assumere la responsabilità esclusiva per la custodia, per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti il materiale rotabile, ovvero le attrezzature di proprietà di IF, ovvero le merci trasportate da IF, in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti del GI FUC.
- consentire, senza oneri per il GI FUC, l'accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura.

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.

2.3.4. Informazione e cooperazione con GI FUC

L'Impresa Ferroviaria è tenuta allo scambio di informazioni con GI FUC e ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie per il corretto svolgimento del servizio e per il controllo dei rischi connessi con il servizio svolto.

Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSF.

In applicazione dell'art. 4 del Regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che deve essere applicato dalle Imprese Ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza, dai Gestori dell'Infrastruttura in possesso di un'autorizzazione di sicurezza e dai Soggetti Responsabili della Manutenzione, al fine di consentire agli altri operatori ferroviari di adottare all'interno del proprio SGS le azioni correttive necessarie, in presenza di un rischio per la sicurezza dell'esercizio ferroviario non adeguatamente mitigato secondo gli obiettivi precedentemente fissati, l'IF e il Gestore Infrastruttura FUC 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 Gestore Infrastruttura FUC, per lo svolgimento delle attività suddette, è il proprio Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza. L'interlocutore per l'Impresa Ferroviaria è il proprio Legale Rappresentante/Amministratore Delegato ovvero il proprio Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, qualificato da ANSF, che cura l'aggiornamento dei loro indirizzi nell'ambito delle attività di emanazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio riguardanti i rapporti di interfaccia con le Imprese Ferroviarie.

2.3.5. Banca dati della sicurezza ferroviaria (BDS)

Il Gestore Infrastruttura FUC ha predisposto un database per la Sicurezza Ferroviaria.

Al fine di garantire la puntuale alimentazione del database per la sicurezza ferroviaria BDS e permettere, quindi, l'elaborazione degli indicatori prestazionali sulla sicurezza, ogni IF deve segnalare prontamente a GI FUC qualsiasi evento anomalo che abbia o avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario.

2.4. REGOLE DI ESERCIZIO

2.4.1. Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione

L'Impresa Ferroviaria è tenuta a comunicare al GI FUC tutte le informazioni inerenti le tracce da programma, come previsto dalla normativa vigente, ovvero:

- composizione dei treni (merci, viaggiatori);
- eventuale presenza di trasporti eccezionali in composizione al treno, specificando la posizione e la matricola dei carri interessati;
- variazione al programma previsto di circolazione;
- eventuali degradi al materiale rotabile.

La comunicazione delle informazioni di cui sopra deve avvenire per iscritto ai responsabili referenti identificati dagli specifici Accordi Quadro o Contratti di Utilizzo.

Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche saranno imputate a IF come specificato successivamente.

Nel caso di sciopero del personale di Imprese Ferroviarie o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, l'IF è tenuta a comunicare preventivamente al GI FUC le informazioni relative alla proclamazione, alla durata, alla rimodulazione e/o alla revoca dello sciopero stesso. Successivamente l'Impresa Ferroviaria dovrà comunicare il programma dei treni che è in grado di assicurare. Le comunicazioni devono essere fornite in ottemperanza alla normativa di settore vigente in applicazione di specifiche delibere interpretative/operative, nel rispetto dei modi e dei tempi ivi previsti, ed emesse dalla Commissione di Garanzia dell'attuazione sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali. Per quanto riguarda gli aspetti legati alle informazioni al pubblico l'Impresa Ferroviaria dovrà:

- assicurare, con la collaborazione del GI FUC, la predisposizione di specifici strumenti d'informazione (annunci sonori in stazione, comunicati stampa, siti web e radio, etc.);
- comunicare eventuali referenti per l'assistenza clienti.

L'affissione di specifiche locandine negli impianti interessati prodotte dall'Impresa Ferroviaria, sarà garantita dal GI FUC di concerto con l'Impresa Ferroviaria, nei tempi necessari per la corretta informazione alla clientela.

2.4.2. Informazioni date da GI FUC prima e durante la circolazione

Il Gestore Infrastruttura FUC è tenuto a:

- 1) fornire in caso di situazioni anomale le informazioni concernenti lo stato dell'infrastruttura ferroviaria e la situazione della circolazione, nonché ove consentito dalla strumentazione disponibile, la posizione dei convogli medesimi;

- 2) fornire le prime indicazione sul periodo di effettuazione e la durata dei lavori di maggior rilevanza nonché le conseguenze, sulla circolazione in termini di capacità e di qualità (vedi allegati 3 e4);
- 3) comunicare alle IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, con anticipo di almeno 48 giorni lavorativi per i lavori di maggior rilevanza, di almeno 24 giorni lavorativi per quelli di minor rilevanza, e con ogni possibile anticipo per esigenze di forza maggiore, le informazioni di dettaglio relative alle tracce oggetto di provvedimenti d'orario e segnatamente:
 - 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.
- 4) comunicare alle IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, nel caso di sciopero del personale del GI FUC o di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, la durata della possibile astensione dal lavoro e la situazione di indisponibilità prevista delle linee.

2.4.3. Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi

È facoltà di IF rifiutare le variazioni al programma originario indicate dal GI FUC chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo a conseguenze economiche. Nel caso di sciopero del personale del GI FUC o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, eventuali variazioni apportate al programma giornaliero, non comporteranno conseguenze economiche.

2.4.4. Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario

[Vedere anche Appendice 3 PIR]

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

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

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

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

- la marcia dei treni;
- le anomalie di circolazione e gli inconvenienti di esercizio;
- le interruzioni di binario o di linea per i lavori svolti sotto esercizio;
- il ripristino della potenzialità delle linee in relazione all'eventuale ingombro dei binari di precedenza per treni accantonati;
- l'autorizzazione di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- l'autorizzazione delle effettuazioni di treni a brevissimo tempo, con l'assegnazione delle relative tracce orarie.

Le Imprese Ferroviarie, al fine di assicurare interfaccia con il GI FUC, devono obbligatoriamente individuare figure referenti tali da:

- garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni la regolarità dei turni e dei giri dei materiali, l'assegnazione e la distribuzione del personale dei treni;
- aver l'autorità di presentare le richieste di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate, e le richieste di effettuazione e la predisposizione dei treni a brevissimo tempo;
- assicurare azioni di minimizzazione degli effetti in caso di situazioni anomale.

L'interfaccia con le figure di coordinamento del GI FUC può essere assicurata mediante delega completa ad altre Imprese Ferroviarie.

2.4.5. Gestione della circolazione perturbata

[Vedere anche Appendice 3 PIR]

Il Gestore Infrastruttura FUC assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con IF.

In presenza di eventi tali da incidere sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, GI FUC è tenuto ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie ed opportune per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità.

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali, verranno proposti verbalmente dal referente del GI FUC al referente dell'IF che, in tempo reale o al massimo entro trenta minuti nei casi particolarmente complessi, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero formulare proposte alternative.

In caso di mancato accordo il referente GI FUC potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative, GI FUC e IF sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessari o utili a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse, nonché ad assumerne verso la propria clientela le conseguenti iniziative di informazione.

Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari il GI FUC realizzerà, d'intesa con IF, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate. A riguardo IF assumerà i relativi obblighi informativi verso le parti interessate ed in particolare verso la Regione Friuli Venezia Giulia e verso il Richiedente titolare di accordo quadro relativo alla capacità inerente ai servizi interessati.

In caso di mancato accordo GI FUC potrà comunque provvedere alla soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, il referente del GI FUC acquisirà con la massima sollecitudine da RFI le informazioni utili, riguardo la linea interessata, le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

2.4.5.1. Criteri da rispettare per l'inoltro dei treni

L'Impresa Ferroviaria è tenuta ad utilizzare le tracce orarie in conformità al programma oggetto del Contratto di Utilizzo con rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della stessa traccia.

Nei casi di particolari condizioni climatiche (forti nevicate, trombe d'aria, esondazione fiumi) e/o altre calamità naturali (incendi, terremoti), il GI FUC stabilisce in modo tempestivo, le regole di circolazione che le Imprese Ferroviarie dovranno rispettare. Potranno essere previste deviazioni e/o limitazioni di velocità, dandone comunicazione alle IF coinvolte.

L'Impresa Ferroviaria, prima della messa in circolazione di un treno, è tenuta a comunicare al GI FUC le eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche in particolare riguardanti gli eventuali degrading prestazionali di velocità. In relazione al possibile contenimento del ritardo del treno con riduzione di velocità, il GI FUC proporrà all'IF interessata l'adozione di provvedimenti di circolazione utili. L'Impresa Ferroviaria potrà accettare o meno la proposta del GI FUC. La mancata accettazione di tale proposta e/o il mancato accordo sulle proposte alternative da parte dell'IF non dà luogo a conseguenze economiche.

2.4.6. Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio

In occasione di incidenti di esercizio ciascuna delle parti è tenuta ad assumere, nell'ambito delle proprie competenze, ogni iniziativa e fornire ogni collaborazione per limitare le conseguenze dell'incidente ed agevolare le operazioni di soccorso, di sgombero dell'infrastruttura ferroviaria e di ripristino della normalità della circolazione.

Al verificarsi di incidente di esercizio, interessante la sicurezza o la regolarità dell'esercizio, il Gestore Infrastruttura, deve dare immediata comunicazione all'ANSF nei tempi e nei modi descritti dal Decreto ANSF 04/2012.

L'accertamento degli eventi avviene sia ad opera degli agenti del GI FUC sia dagli agenti delle Imprese Ferroviarie. Gli agenti hanno l'obbligo di comunicare immediatamente al Responsabile Gestore Infrastruttura o al Coordinatore Ferroviario FUC tutti gli eventi come: collisioni, deragliamenti, eventi ai passaggi a livelli, fuga di veicoli, incendi ed esplosioni, rottura ruote od assiali, rotaie danneggiate, malfunzionamenti al sistema di segnalamento, superamenti indebiti, movimenti treni non autorizzati, ogni altro evento sospetto, indipendentemente dalle loro possibili conseguenze.

Gli eventi che hanno pregiudicato, o che avrebbero potuto pregiudicare, la sicurezza dell'esercizio ferroviario possono richiedere l'espletamento di un'inchiesta o di analisi e approfondimenti specifici mirati alla conoscenza delle cause, con lo scopo di acquisire dall'evento un ritorno di esperienza da divulgare al personale interessato.

A seconda della gravità dell'evento potranno essere svolte inchieste ed analisi:

- esclusivamente interne al GI FUC;
- con la partecipazione delle IF coinvolte nell'evento;
- con la partecipazione anche di altri Soggetti esterni (es. Ditte Appaltatrici, soggetti responsabili alla manutenzione dei veicoli, detentori di veicoli ferroviari, ecc);
- congiunte con altri Gestori Infrastruttura (evento verificatosi nelle stazioni comuni a due reti o nel caso di eventi interessanti entrambe le ferrovie).

2.4.7. Indagini della DiGIFeMa

Sulla rete di FUC la DiGIFeMa può svolgere indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto. Per quanto sopra, il GI FUC e le IF devono fornire la massima collaborazione, al personale incaricato dalla DiGIFeMa di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.

2.4.8. Obblighi di segnalazione, comunicazione e di indagine del GI FUC e delle Imprese Ferroviarie

Il Gestore Infrastruttura FUC, non appena ricevute dai propri agenti e/o dagli agenti di IF le informazioni relative ad eventi ed accadimenti indicati nel precedente punto 2.4.6, previa conferma della correttezza e completezza delle informazioni ricevute, provvede:

- entro 1 ora dal verificarsi dell'evento: invio dell'"Avviso di Accadimento" ai destinatari preposti, tra cui ANSF, un "Avviso di Accadimento" a mezzo e-mail e SMS;
- entro 3 ore dal verificarsi dell'evento: provvede ad inviare via e-mail ai destinatari preposti, tra cui DiGIFeMa, il "Primo rapporto Informativo";
- entro 24 ore dal verificarsi dell'evento: trasmette a mezzo e-mail ai destinatari preposti, tra cui ANSF, la "Relazione Informativa".

Il Gestore Infrastruttura FUC a seguito degli avvenuti accadimenti, nel rispetto degli obblighi di legge previsti, provvede ad aprire ufficialmente l'indagine nominando la commissione incaricata. Per lo svolgimento dell'attività di indagine, la commissione d'inchiesta può accedere a tutti i documenti d'interesse per appurare la dinamica e le responsabilità dei fatti. La commissione d'inchiesta ha titolo di interrogare il personale del GI FUC, di IF e degli eventuali Soggetti Terzi eventualmente coinvolti. Al termine delle attività la commissione provvede a trasmettere la "Relazione d'Inchiesta" a FUC, alla Regione Friuli Venezia Giulia, all'Impresa Ferroviaria coinvolta ed agli eventuali altri Enti esterni interessati ed aventi titolo per accedere ai dati.

2.5. SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

[Vedere anche Appendice 4 PIR]

Al verificarsi di un evento che richiede lo sgombero dell'infrastruttura, il soggetto (IF, GI FUC o soggetto terzo) che ne è stata causa ne assume la completa responsabilità civile ed economica.

Onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e di ripristinare prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura, il GI FUC assume la responsabilità e il ruolo centrale di coordinamento delle operazioni di sgombero dell'infrastruttura, individuando le risorse più opportune in riferimento a quelle disponibili ai sensi dei punti a seguire.

La disponibilità delle risorse tecniche e umane necessarie allo sgombero è disciplinata in modo differente a seconda che l'ingombro dell'infrastruttura sia rimovibile o meno con traino e/o spinta del treno che ne è l'artefice. Nel caso in cui l'ingombro dell'infrastruttura sia rimovibile con traino e/o spinta del treno che ne è artefice, la IF titolare è tenuta a rendere disponibili al GI FUC le risorse tecniche e umane necessarie allo sgombero, direttamente, in forma consorziata con altra/e IF ovvero tramite "service" da altra IF. Il Gestore Infrastruttura FUC potrà altresì richiedere l'intervento di mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento qualora il ricorso a tali mezzi sia da essa ritenuto più idoneo ed efficace allo scopo. La disponibilità delle risorse si intende garantita anche attraverso mezzi e personale in sosta di turno per i quali sia programmato l'uso per servizi di trasporto commerciali.

In caso di "service" il contratto dovrà specificare i seguenti contenuti minimi:

- 1) indicazione della tipologia e quantità dei mezzi di soccorso resi disponibili da IF fornitrice, che dovranno essere in possesso della circolabilità sulla linea Udine-Cividale tecnicamente idonei ad assicurare il traino e la spinta dei treni in asset all'IF contraente;
- 2) indicazione della localizzazione di tali mezzi, che dovrà essere tale da consentire il raggiungimento della stazione limitrofa alla tratta ingombra entro un tempo massimo di 2 ore e 30' dalla richiesta di soccorso;
- 3) autocertificazione dell'IF fornitrice che le risorse umane dedicate al servizio di sgombero siano abilitate a operare sulla linea FUC;
- 4) corrispettivi per l'IF fornitrice, da IF contraente.

L'accordo di "service" costituisce un diritto per IF nuova entrante nei primi tre anni di attività, e costituisce obbligo, in qualità di fornitore, per IF già operativa su infrastruttura FUC che sia già dotata di risorse tecniche e umane rispondenti ai requisiti di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3.

In caso di organizzazione consorziata fra IF dovranno comunque essere garantiti i requisiti di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3 con riferimento all'intero parco rotabile delle IF consorziate e alle linee FUC da esse impegnate.

L'organizzazione della IF per lo sgombero ove si attui la fornitura diretta delle risorse tecniche e umane, ovvero l'accordo consortile fra IF ovvero il contratto di "service" stipulato con altra IF, devono essere presentati a FUC e da essa verificati e approvati prima della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo.

Qualora l'IF non assicurasse la disponibilità operativa delle risorse necessarie allo sgombero nel rispetto del termine di 30' dal ricevimento della richiesta di soccorso, come fissato in Appendice 4, sarà potere di FUC provvedere all'intervento tramite risorse acquisite direttamente, con ribaltamento su IF dei costi documentati sostenuti, maggiorati del 100%.

Le IF che effettuano servizi viaggiatori hanno la completa ed esclusiva responsabilità dell'assistenza dei passeggeri ivi comprese le eventuali operazioni di trasbordo che decidessero di espletare.

In caso di ingombro della linea dovuto a eventi eccezionali è fatto obbligo a tutte le IF che utilizzano la linea Udine-Cividale di impegnare, sotto il coordinamento del GI FUC, tutte le risorse disponibili per ripristinare nel minor tempo possibile la regolarità del servizio.

2.6. VARIAZIONI AL PROGRAMMA GIORNALIERO

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

- specifiche richieste dell'IF;
- specifiche esigenze del GI FUC;
- necessità dovute a causa di forza maggiore.

2.6.1. Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria

2.6.1.1. Non utilizzo delle tracce contrattualizzate

L'Impresa Ferroviaria ha facoltà di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate. La formalizzazione della disdetta totale o parziale di una o più tracce, comunicata al GI FUC almeno 5 giorni lavorativi prima della data di utilizzo, non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF.

Nel caso la disdetta sia formalizzata al GI FUC da 4 giorni lavorativi sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine, l'IF è tenuta a corrispondere a FUC una somma pari al diritto di prenotazione per ogni traccia disdetta. Qualora IF non utilizzi la traccia nel rispetto del programma senza provvedere a formalizzare la disdetta, la stessa si considera soppressa di fatto per cause imputabili a IF con l'obbligo di corrispondere a FUC l'intero canone.

Nel caso di utilizzo parziale della traccia IF è tenuta a corrispondere a FUC una somma pari all'intero canone della traccia programmata. In tale fattispecie IF non potrà avvalersi della franchigia di cui al paragrafo 2.6.1.2.

Nel caso di disdette di tracce che GI riassegnasse ad altra IF, la IF responsabile della disdetta è tenuta a corrispondere comunque a GI una somma pari al 20% del diritto di prenotazione delle tracce disdettate.

In tutti i casi di non utilizzo totale o parziale delle tracce contrattualizzate, a IF saranno imputati i corrispettivi per eventuali servizi la cui richiesta da parte di IF abbia comunque generato costi per FUC.

L'Impresa Ferroviaria titolare di contratto di servizio con la Regione Friuli Venezia Giulia per servizi ferroviari sulla linea Udine-Cividale non sarà comunque soggetta a conseguenze economiche in caso di disdetta di tracce.

2.6.1.2. Franchigia sulla disdetta di tracce

Per tutti i Contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria si osservano le seguenti ulteriori disposizioni finalizzate alla consuntivazione dei dati economici.

All'atto della stipula viene calcolata, a favore dell'IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio contrattualizzato, commisurata alla tipologia di traffico indicata in contratto e pari al:

- 20% per traffico merci;
- 10% per traffico viaggiatori non a Contratto di Servizio.

L'Impresa Ferroviaria titolare di Contratto di Servizio con la Regione Friuli Venezia Giulia per servizi ferroviari sulla linea Udine-Cividale non sarà interessata alla franchigia in conseguenza di quanto indicato nell'ultimo capoverso del paragrafo precedente.

In caso di disdetta tracce, formalizzata ai sensi del precedente paragrafo, le somme imputate verranno progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute da FUC alla stessa IF per provvedimenti di soppressione e/o deviazione tracce, e non daranno luogo ad esborsi monetari fino ad esaurimento della stessa. Le somme imputate per soppressioni di fatto (senza disdetta) non rientrano nella franchigia e pertanto dovranno essere corrisposte interamente da IF.

Il valore della franchigia viene adeguato, a semplice richiesta di una delle parti, al verificarsi di significative variazioni ai programmi in corso d'orario. La franchigia si estingue alla scadenza del Contratto e non può comunque essere utilizzata a compensazione di somme a qualsiasi altro titolo dovute.

2.6.1.3. Variazioni in corso d'orario

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata, presentata sino a 7 giorni lavorativi dall'orario programmato di partenza del treno dalla stazione di origine, non dovuta all'applicazione delle regole dettate dal presente documento in materia di gestione della circolazione perturbata e effettuazione lavori sull'infrastruttura, è oggetto di accordo tra le parti e, se condivisa, viene formalizzata con la predisposizione a cura del GI FUC di un provvedimento di variazione in corso d'orario.

Le conseguenze economiche delle modifiche in oggetto si esauriscono nell'aggiornamento del canone di utilizzo senza addebito di ulteriori somme ai contraenti.

2.6.1.4. Variazione in gestione operativa

Le variazioni richieste nei 6 giorni lavorativi antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti.

In caso di accordo le conseguenze economiche per le parti si esauriscono nella corresponsione del canone di utilizzo relativo alle tracce oggetto dell'accordo.

In particolare è facoltà di IF formulare specifica richiesta per le fattispecie di seguito descritte:

- **Assegnazione di nuove tracce**

È facoltà di IF, tramite i propri referenti indicati in contratto, presentare richiesta formale di nuove tracce al referente del GI FUC, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa. Tale referente, dopo opportuno esame della richiesta, provvederà all'assegnazione della stessa o, in alternativa, al rigetto motivato.

- **Differimento in partenza**

Qualora il referente di IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione origine, intenda comunque utilizzare la traccia assegnata, dovrà comunicare formalmente la propria volontà al referente del GI FUC, che potrà accettare la richiesta o proporre una nuova traccia.

In mancanza di specifica richiesta di differimento entro l'orario di partenza, trascorsi 30 minuti il referente del GI FUC considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità di IF.

- **Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata**

L'Impresa Ferroviaria ha facoltà di variare la composizione del treno, con riferimento alla traccia assegnata, dandone comunicazione al referente del GI FUC:

- qualora la variata composizione sia conforme ai valori massimi definiti in sede di progettazione, entro 2 ore dalla partenza del treno;
- qualora invece la composizione variata del treno dovesse superare gli anzidetti valori massimi IF dovrà chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica autorizzazione al GI FUC che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto del GI FUC di rigettare formalmente la proposta e/o formularne di nuove.

In entrambe le ipotesi le variazioni alla composizione del treno dovranno essere conformi a quanto stabilito dalla normativa di esercizio vigente.

In tutti i casi di rigetto formale della richiesta la traccia assegnata si considererà soppressa di fatto per responsabilità di IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo specifico 2.6.1.1.

2.6.1.5. Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura

Il Gestore Infrastruttura FUC ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate, per esigenze legate alla regolarità della circolazione e/o all'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Nel caso che tali lavori non siano stati dichiarati rispettando le modalità ed i tempi previsti dal punto 2.4.3, IF riceverà da FUC una somma sia in caso di soppressione totale o parziale. Tale somma sarà pari al diritto di prenotazione dell'intera traccia programmata qualora il provvedimento intervenga almeno 5 giorni lavorativi prima della data di utilizzo; sarà pari all'intero canone di utilizzo, qualora il provvedimento intervenga da 4 giorni lavorativi all'ora programmata di partenza dalla stazione origine.

2.6.1.6. Causa di forza maggiore

Qualora le variazioni siano dovute a cause non riconducibili alla responsabilità di IF o del GI FUC, le stesse si ritengono dovute a causa di forza maggiore e pertanto non viene applicata alcuna penale.

2.7. TRASPORTI ECCEZIONALI

L'Impresa Ferroviaria, non può effettuare su rete FUC servizi destinati al trasporto di merci pericolose.

L'Impresa Ferroviaria, in possesso dei requisiti richiesti, può presenta al GI FUC richiesta di autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali. A tal fine il GI FUC rilascia autorizzazione all'inoltro che presenta un periodo di validità ed è riferita all'esecuzione di trasporti su percorso autorizzato. L'Impresa Ferroviaria, a fronte del rilascio dell'autorizzazione, sarà tenuta a versare a FUC i relativi corrispettivi.

2.8. PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

Ai fini delle presenti condizioni generali, per processo di accettazione del materiale rotabile si intendono le attività finalizzate alla messa in servizio dello stesso sulla infrastruttura FUC.

La messa in servizio del materiale rotabile è subordinata a una valutazione, con esito positivo, di compatibilità tecnica veicolo – rete ferroviaria, sulla base delle caratteristiche tecniche dell’infrastruttura di FUC.

La documentazione deve comprendere anche il “Manuale di Emergenza e Recupero” ed il “Piano di manutenzione”.

La registrazione dei rotabili nel RIN e nelle banche dati del GI FUC costituisce condizione necessaria per lo svolgimento del servizio.

2.9. PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

Le imprese ferroviarie devono dimostrare che il personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, preparazione dei treni), utilizzato per l’espletamento dei servizi di trasporto, possieda i requisiti fisici e psicoattitudinali, la formazione e la conoscenza necessarie per il rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza della circolazione definite dal GI FUC.

2.10. GESTIONE DELLE STAZIONI/TRATTI DI LINEA DI COLLEGAMENTO RETI

I rapporti fra il GI FUC e RFI quale Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale a contatto, sono regolati da apposita convenzione.

CAPITOLO 3. CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

3.1. INTRODUZIONE

Il capitolo descrive le principali caratteristiche della linea e degli impianti che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria regionale di FUC, con la finalità di fornire alle imprese ferroviarie tutti gli elementi necessari affinché le stesse siano in grado di pianificare la loro offerta e richiedere le relative tracce orarie e i servizi connessi. I dati fisici di tutti gli allegati al Capitolo 3 hanno valore informativo in riferimento all'orario dal 9/12/2019 al 14/12/2020. Per eventuali informazioni aggiuntive relative ai contenuti del presente capitolo fare riferimento a:

Società Ferrovie Udine Cividale srl

Via Peschiera, 30
33100 Udine

e-mail info@ferrovieudinecividale.it
web www.ferrovieudinecividale.it

3.2. ESTENSIONE DELLA RETE

3.2.1. Estensione

L'infrastruttura ferroviaria regionale FUC è costituita dalla linea Udine – Cividale di lunghezza di circa 15 km.

3.2.2. Stazioni/località di collegamento

La stazione/località di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI e quella regionale gestita da FUC è Udine.

3.3. DESCRIZIONE DELLA RETE

La descrizione della rete si evince dall'Orario di Servizio [Allegato 1].

3.3.1. Dati geografici

Le informazioni relative alla linea facente parte della infrastruttura ferroviaria regionale di FUC riguardanti il numero di binari e la distanza tra le stazioni sono deducibili dall'Allegato 1 "Orario di Servizio".
Lo scartamento delle linee della infrastruttura ferroviaria regionale è di 1435 mm.

3.3.2. Caratteristiche della linea

Le caratteristiche delle linee sono deducibili dall'Allegato 1 "Orario di Servizio".
La linea è classificata in categoria D₄ (massa per asse 22,5 t; massa per metro corrente 8,0 t/m).
La sagoma è di tipo FS.

Nel documento Orario di servizio sono riportati i seguenti dati:

- la pendenza massima della linea, distintamente nei due sensi di marcia della tratta;
- la velocità di fiancata (di linea), nei suoi valori minimo e massimo per ciascun rango di velocità ammesso nella tratta; i ranghi di velocità;
- il modulo della linea che rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato) e deriva dalla capacità dei binari.

3.3.3. Sistemi di sicurezza e sistemi di circolazione

La linea FUC è esercitata con Dirigente Unico e il regime di circolazione è il sistema a giunto telefonico.

3.4. RESTRIZIONI DI TRAFFICO

3.4.1. Restrizioni ambientali

Nel caso in cui vengano rilevati inquinamenti del sedime ferroviario (o delle banchine delle località di servizio) di cui sia appurata la responsabilità dell'IF (ad esempio per la perdita di olio, grasso e/o gasolio da parte di veicoli ferroviari detenuti da IF) sarà obbligo di quest'ultima provvedere (direttamente collaborando con il GI FUC o indirettamente facendosi carico dei costi), a:

- effettuare gli eventuali accertamenti necessari;
- informare le autorità competenti;
- bonificare l'area inquinata ripristinando le condizioni antecedenti l'avvenuto inquinamento con la tecnica meno invasiva per la regolarità dell'esercizio ferroviario e che non ne pregiudichi la sicurezza.

Ai fini dello svolgimento delle attività di recupero reflui dal materiale rotabile in sosta, in relazione ai vincoli/obblighi ambientali, nel caso di necessità di installazione di cisterne per il recupero dei reflui, si segnalano alcune raccomandazioni:

- le cisterne devono riportare il codice CER del rifiuto liquido che contengo;
- le aree con presenza di cisterne per il recupero reflui devono essere recintate e dotate di segnali ad alta visibilità per inibire lo speronamento accidentale da parte di persone/mezzi;
- in fase di scarico reflui dai materiali rotabili in sosta, che prevedono lo scarico a caduta, posizionare apposita vasca di raccolta per evitare lo sversamento accidentale;
- deve essere garantito il rispetto della normativa sulla gestione dei rifiuti.

3.4.2. Merci pericolose

Sulla rete FUC non vi sono scali merci terminali per merci pericolose.

3.4.3. Restrizioni trasporto combinato

Con apposita autorizzazione TES saranno indicate le restrizioni di traffico relativamente alle caratteristiche della linea per il trasporto combinato.

3.5. ORARIO DI SERVIZIO

Il periodo di normale abilitazione della linea e degli impianti è indicato nell'orario di servizio. Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori dei suindicati periodi comporta per l'IF l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo.

Durante il periodo di disabilitazione la circolazione è interrotta.

3.6. STAZIONI PASSEGGERI ED IMPIANTI MERCI

Le informazioni relative alle stazioni facenti parte della infrastruttura ferroviaria regionale sono deducibili dall'Allegato 1 "Orario di Servizio" e dal M.365 "Registro delle disposizioni di servizio".

Da tali documenti si possono ricavare:

- la tipologia dell'impianto;
- la disponibilità di infrastrutture atte a effettuare servizio per passeggeri o per merci;
- la lunghezza minima e massima dei marciapiedi, espressa in metri;
- la presenza o meno di sottopasso per l'accessibilità ai binari di stazione;
- l'accessibilità per i portatori di handicap se prevista, è indicata con apposite note;
- numero di binari di circolazione origine/destino per lo svolgimento delle operazioni tecnico-commerciali e relativi limiti temporali di utilizzo;
- numero di binari dedicati al servizio di sosta lunga/ricovero nonché di deposito e limiti temporali di utilizzo;
- dettaglio sulle regole di utilizzo della stazione.

3.7. STRUTTURE ATTE A SERVIZI

Rifornimento Carburante

Le località dove sono presenti i distributori del carburante sono indicate nell'Allegato 1.

Rifornimento idrico

La possibilità o meno di effettuare operazioni di rifornimento idrico delle carrozze è indicata nell'Allegato 1.

Accessibilità per persone a ridotta mobilità (PRM)

Le modalità con le quali nelle singole località di servizio è assicurata l'accessibilità (autonoma o assistita) al servizio ferroviario per persone a ridotta mobilità, la presenza di ascensori, montacarichi e segnalazioni a terra sono indicate nel M.365 "Registro delle disposizioni di servizio" della località di servizio.

3.8. INFORMAZIONI SUI CAMBIAMENTI FUTURI

I cambiamenti alle caratteristiche dell'infrastruttura che generano aumenti o restrizioni di capacità, nel corso di validità del presente documento, sono eventualmente descritti al punto 3.8.1 del presente documento; eventuali variazioni alle date di attivazione saranno comunicate dal GI FUC in per le sole parti di interesse economico.

3.8.1. Cambiamenti programmati alle caratteristiche dell'infrastruttura

p.m.

3.9. UTILIZZAZIONE DELLE LINEE

La linea Udine – Cividale è a vocazione pressoché esclusiva del servizio di trasporto ferroviario regionale oggetto di Contratto di Servizio con la Regione Friuli Venezia Giulia.

In allegato 2 è riportata la capacità giornaliera (comprensiva dei due periodi di punta) che sarà disponibile nel 2019--2020, il numero di tracce ordinarie programmate nel giorno lavorativo medio dell'orario di servizio 2019--2020, per tipologia di servizio passeggeri, il grado di impegno della capacità disponibile delle sole tracce a contratto di servizio.

CAPITOLO 4. ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

4.1. DESCRIZIONE DEL PROCESSO

Il processo di assegnazione della capacità di infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto ai sensi della legislazione vigente, di seguito denominati “Richiedente”. Il Gestore Infrastruttura FUC è responsabile della trattazione e della definizione della capacità integrata della linea e degli impianti facenti parte dell’infrastruttura ad essa in concessione.

La capacità dell’infrastruttura in termini generali può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito accordo quadro tra il soggetto Richiedente e il GI FUC.

La capacità dell’infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata, esclusivamente alle IF per l’orario di servizio successivo a quello in corso di validità ovvero per l’orario in corso di validità. L’assegnazione delle tracce si concretizza mediante la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura.

La capacità dell’infrastruttura, in termini di tracce orarie, può altresì essere richiesta e assegnata in “gestione operativa”, per l’orario di servizio in corso di validità e solo per la tipologia di servizio indicato in Contratto, esclusivamente alle IF che abbiano già stipulato un Contratto di utilizzo dell’infrastruttura con il GI FUC.

Il Gestore Infrastruttura FUC, annualmente e in coerenza con gli accordi internazionali intercorsi in merito alla data di attivazione del nuovo orario di servizio negli stati europei, rende pubblico il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, con riferimento alla data di attivazione dell’orario di servizio e a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.

Il Richiedente deve presentare le richieste presso la struttura indicata dal GI FUC entro i termini e con le modalità stabiliti e resi pubblici dallo stesso indicando, se ritenuto opportuno, anche l’ordine di reciproca priorità che egli intende attribuire alle richieste avanzate, nonché le specifiche commerciali e di produzione relative all’insieme di tracce richieste.

Se le tracce richieste interessano una o più stazioni/tratte di collegamento Reti, il Richiedente dovrà fornire anche la dettagliata descrizione delle attività funzionali alla loro effettuazione (sosta in stazione, entrate/uscite dal Deposito, manovre del convoglio per agganciare/sganciare il locomotore, ecc).

In caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini e alle modalità stabilite, il GI FUC darà comunicazione formale alla IF entro 10 giorni lavorativi dalla data di presentazione. L’Impresa Ferroviaria è tenuta a integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione del GI FUC pena decadenza della stessa.

Il Gestore Infrastruttura FUC, previo esame delle richieste, procede alla assegnazione della capacità applicando ove necessario i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e i criteri di priorità indicati nel seguito, e comunicando alla IF l’accettazione o il rigetto motivato della richiesta.

È compito del GI FUC evitare l’insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all’intero processo.

4.2. TEMPISTICA PER LE RICHIESTE

4.2.1. Tempistica per richiedere capacità ai fini dell’accordo quadro

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell’accordo quadro può essere inoltrata al GI FUC senza scadenze predeterminate. Il Gestore Infrastruttura FUC è tenuto a fornire risposta entro quattro mesi dalla data di ricevimento della richiesta. Ove il Richiedente apporti modifiche alle caratteristiche della richiesta, i termini per tale risposta ricominceranno a decorrere dalla data di comunicazione di tali modifiche da parte IF.

A seguito della sottoscrizione dell’Accordo Quadro, la capacità oggetto dello stesso sarà garantita a partire dal primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell’Accordo Quadro, al fine di consentire al Richiedente di comunicare al GI FUC, in tempo utile, l’IF che svolgerà il servizio perché quest’ultima possa avanzare la domanda delle tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell’Accordo Quadro, nel rispetto della tempistica prescritta.

4.2.2. Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore

Il calendario delle attività, specifico per ciascun orario, è pubblicato sul sito internet di FUC, con un anticipo di almeno un mese sulla prima attività di calendario.

Le Imprese Ferroviarie possono avanzare al GI FUC richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio successivo a quello in vigore in qualunque momento.

La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo la data che segna l'avvio del processo di allocazione, fissata con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario.

Le tracce orarie richieste prima della data anzidetta sono trattate con la seguente tempistica, riferita alla data di attivazione dell'orario:

- il Gestore Infrastruttura FUC si pronuncia sulle richieste entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- entro i 4 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, il GI FUC predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni lavorativi per far pervenire eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della assegnazione delle tracce orarie. In mancanza di osservazioni il progetto orario si intende accettato.

Le richieste di tracce orarie, presentate dalle IF oltre la data di avvio del processo di allocazione e fino a 2 mesi prima del giorno di attivazione dell'orario, sono trattate dal GI FUC, dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute prima della data anzidetta. In questo caso la definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del GI FUC avverrà al più tardi entro 1 mese dalla data di attivazione dell'orario.

Le richieste di tracce presentate a meno di 2 mesi dal giorno di attivazione dell'orario saranno trattate successivamente all'attivazione dell'orario, alla stregua delle richieste in corso d'orario.

4.2.3. Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio

Il calendario delle attività specifico di ciascun adeguamento è pubblicato sul sito internet di FUC.

L'assegnazione di tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell'orario in corso di validità è basata sulla seguente tempistica:

- la scadenza per la richiesta di tracce è fissata con anticipo di almeno 5 mesi rispetto alla data di adeguamento;
- il Gestore Infrastruttura FUC si pronuncia sulle richieste entro 2 mesi dalla scadenza anzidetta. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- entro i 3 mesi dalla scadenza per la richiesta di tracce il GI FUC predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura.

Le richieste di tracce orarie che vengono presentate dalle IF oltre la scadenza fissata saranno trattate dopo l'esame delle richieste pervenute nei termini prescritti. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del GI FUC avverrà al più tardi entro un mese dalla data di attivazione dell'adeguamento.

Non è consentito presentare richieste per adeguamento intermedio a meno di 2 mesi dalla sua data di attivazione.

4.2.4. Tempistica per richieste in corso d'orario

Salvo quanto indicato per il caso di adeguamento intermedio, le richieste di tracce in corso d'orario debbono essere avanzate con un anticipo di almeno 30 giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione; per le sole IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e per tracce singole tale anticipo è riducibile a 7 giorni lavorativi compreso quello della richiesta. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del GI FUC avverrà di norma dopo 10 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta oppure per tracce singole, 5 giorni lavorativi, prima della data di effettuazione. 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 lavorativi antecedenti e nei 15 giorni lavorativi susseguenti alla data di attivazione dell'orario di servizio o di un suo adeguamento intermedio.

Le richieste di tracce in gestione operativa sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace, in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza. Tali richieste devono essere avanzate dai referenti dell'IF titolare di contratto presso i referenti del GI FUC, da 4 giorni lavorativi a 5 ore ante partenza treno per le tracce ordinarie e la risposta del GI FUC avverrà entro 2 ore ante partenza treno.

Nei casi di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico) la richiesta di IF e la risposta del GI FUC avverranno in tempo reale.

4.2.5. Ordine di trattazione delle richieste

Le richieste per Accordo Quadro sono trattate da FUC secondo l'ordine cronologico di presentazione.

Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro la scadenza, vengono trattate da FUC a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa.

Le richieste presentate successivamente alla scadenza di cui sopra sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione, solo dopo la definizione di tutte le richieste presentate nel rispetto della scadenza stessa.

Le richieste in corso d'orario, ovvero in gestione operativa, vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione. Le richieste presentate in gestione operativa per la medesima traccia non potranno, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

4.3. PROCESSO DI ALLOCAZIONE

Essendo la linea ferroviaria Udine-Cividale a vocazione pressoché esclusiva di traffico passeggeri, eventuali richieste di tracce merci saranno trattate con progettazione "ad hoc".

4.3.1. Limitazioni all'Accordo Quadro

La capacità assegnabile con Accordo Quadro è al netto di quella dedicata dalla Regione Friuli Venezia Giulia all'espletamento dei servizi locali a contratto di servizio e non potrà superare il 90% di quella disponibile nell'arco di esercizio giornaliero.

In sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, la capacità dedicata ai servizi regionali a contratto di servizio potrà impegnare il 100% di quella disponibile.

Ulteriori limitazioni alla capacità assegnabile con Accordo Quadro potranno essere introdotte a seguito di specifiche prescrizioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

4.3.2. Processo di coordinamento

Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce il GI FUC opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di tracce orarie.

In caso di richieste tra di loro in conflitto di due o più IF, il GI FUC, coinvolgendo tutte le IF e i Richiedenti interessati, propone alle IF interessate ipotesi fra loro compatibili, se del caso proponendo tracce diverse da quelle richieste. Trascorsi 5 giorni lavorativi, senza che siano ad essa pervenute motivate osservazioni da parte delle IF, la proposta del GI FUC deve ritenersi accettata. La procedura di coordinamento deve comunque concludersi in tempo utile per la predisposizione del progetto orario.

Nell'espletamento della procedura di coordinamento il GI FUC è tenuto a operare in modo da assicurarne la coerenza degli esiti rispetto a quanto eventualmente stabilito da Accordo Quadro, e ad informare degli esiti della procedura anche il Richiedente titolare dell'Accordo Quadro, se diverso dall'IF che ha avanzato la richiesta delle tracce oggetto della procedura.

Nell'espletamento della procedura di coordinamento il GI FUC è tenuto a fornire ai soggetti coinvolti informazioni relative alle tracce richieste da tutti gli altri richiedenti (senza che ne sia resa nota l'identità), a eventuali tracce alternative disponibili e a eventuali tracce già assegnate sulla linea medesima.

4.3.3. Linee sature

4.3.3.1. Dichiarazione di saturazione

Se a conclusione del processo di coordinamento una delle imprese ferroviarie interessate rifiuta la proposta del GI FUC per la risoluzione di un conflitto, si potranno verificare i seguenti casi:

- qualora la traccia proposta in alternativa dal GI FUC differisca dalle richieste originarie delle IF al massimo per ± 10 minuti e ne siano rispettate le funzioni commerciali, o qualora le tracce siano in conflitto per meno di 50 giorni l'anno, il GI FUC assegna le tracce sulla base della proposta formulata, restando facoltà delle Imprese di adire all'Organismo di Regolazione;
- qualora la traccia proposta in alternativa dal GI FUC differisca dalle richieste delle IF di oltre ± 10 minuti e qualora le tracce siano in conflitto per più di 50 giorni l'anno, il GI FUC dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato e alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al paragrafo successivo.

4.3.3.2. Criteri di priorità

Nella assegnazione delle tracce relativamente a richieste per un orario e per un adeguamento intermedio il GI FUC dà priorità nell'ordine:

- 1) ai servizi di trasporto pubblico regionale, disciplinati da contratto di servizio;
- 2) per le altre tipologie di servizio, a quelli che utilizzano capacità oggetto di Accordo Quadro;
- 3) ai servizi merci;
- 4) nei casi non ricadenti nelle fattispecie indicate ai punti precedenti, alle tracce che utilizzano maggiormente l'infrastruttura in termini di treno*km sviluppati nell'arco di validità dell'orario;
- 5) qualora persistesse ulteriormente l'impossibilità a risolvere il conflitto, la priorità è rappresentata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

Nella assegnazione delle tracce in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale.

I criteri di priorità di cui al presente paragrafo si riferiscono esclusivamente all'assegnazione delle tracce. I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla procedura in appendice.

4.3.3.3. Analisi di capacità e piano di potenziamento

Quando un'infrastruttura è stata dichiarata satura, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa, il GI FUC esegue un'analisi della capacità con lo scopo di:

- determinare le restrizioni che impediscono di soddisfare adeguatamente le richieste, nonché a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste di capacità supplementari;
- individuare i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

Il Gestore Infrastruttura FUC può adottare misure che comprendono la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

L'analisi di capacità deve essere completata entro 6 mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata satura; entro 6 mesi dal completamento il GI FUC presenta un piano di potenziamento della capacità. Tale piano, elaborato previa consultazione delle IF che utilizzano l'infrastruttura satura, deve indicare:

- a) i motivi della saturazione;
- b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
- c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
- d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità.

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.

4.3.4. Processo di risoluzione dei conflitti

Ogni Richiedente ha comunque il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto o di discriminazioni per decisioni prese da FUC.

4.3.4.1. Esito delle richieste

Al termine del processo di allocazione il GI FUC comunica il dettaglio delle tracce orarie alle IF, l'assegnazione formale delle quali avverrà con la stipula del Contratto.

Le richieste rifiutate per insufficiente capacità saranno riesaminate in occasione del successivo adeguamento dell'orario. Fanno eccezione le richieste presentate in gestione operativa, per le quali la risposta è da considerarsi definitiva.

4.4. ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

Le esigenze manutentive dell'infrastruttura verranno assolte di norma al di fuori dell'orario di abilitazione della linea.

È facoltà del GI FUC, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, dandone comunicazione alle IF nei tempi indicati al punto 2.4.2.

4.5. TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

Vedere punto 3.4.2.

4.6. SPECIALI MISURE DA PRENDERE IN CONDIZIONI PERTURBATE

Per tali misure si rimanda allo specifico paragrafo 2.4.5.

CAPITOLO 5. SERVIZI

5.1. CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI

Il Gestore Infrastruttura FUC a fronte della corresponsione del canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria garantisce alle imprese ferroviarie, alle quali sono state assegnate tracce orarie, con regole eque e non discriminatorie, la fornitura dei servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso.

5.1.1. Pacchetto minimo di accesso

- Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura 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 instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.

5.1.1.1. Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito

Accesso per tutte le IF, a condizioni eque non discriminatorie e trasparenti:

- 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;
- aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile e di merci;
- centri di manutenzione;
- altre infrastrutture tecniche comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilette dei treni;
- aree e impianti per l'approvvigionamento di combustibile.

5.1.2. Servizi complementari

Il Gestore Infrastruttura FUC fornisce, a richiesta di IF a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, sulla linea Udine-Cividale e negli impianti indicati nell'allegato 1 "Orario di Servizio":

- spazi ad uso servizi di biglietteria;
- spazi ad uso impresa ferroviaria presso le stazioni;
- utenze e pulizie spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni;
- assistenza per l'effettuazione di treni speciali;
- energia elettrica a bassa tensione;
- rifornimento idrico dei treni;
- carburante di trazione;
- assistenza a Personale a Ridotta Mobilità Motoria e/o Ridotta Mobilità Sensoriale.

5.1.3. Servizi ausiliari

Il Gestore Infrastruttura FUC può fornire, a richiesta di IF, i seguenti servizi ove effettuati:

- fornitura di informazioni complementari;
- studi di fattibilità di tracce orarie;
- apertura/abilitazione di impianti oltre gli orari indicati nell'allegato 1.

5.1.4. Descrizione servizi del pacchetto minimo di accesso

Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti

Comprende tutte le attività preliminari e necessarie per la formalizzazione del Contratto:

- verifica del possesso da parte di IF dei requisiti prescritti;
- 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.

Diritto di utilizzo della capacità assegnata – Uso dell'infrastruttura compresi scambi e raccordi

Comprende tutte le attività necessarie ad assicurare:

- con riferimento alle linee:
 - la disponibilità per la circolazione;
 - la qualità, intesa come caratteristiche prestazionali dell'infrastruttura necessarie per poter utilizzare la traccia oraria assegnata.
- con riferimento alle stazioni viaggiatori:
 - la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali.
- con riferimento agli impianti merci:
 - la disponibilità dei binari di arrivo e partenza per il tempo risultante dal programma di stazione;
 - fruizione di impianti di illuminazione degli scali.

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

- con riferimento agli scambi e raccordi:
 - l'uso degli scambi e binari di raccordo, in linea e in stazione, necessari per la fruizione della traccia oraria.

Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione

Comprende, nei limiti temporali degli orari di apertura delle linee e degli impianti:

- l'ordinato inoltro dei treni nel rispetto degli itinerari per essi previsti e la comunicazione di particolari situazioni di circolazione (rallentamenti, interruzioni/deviazioni, limitazioni di velocità, etc);
- il segnalamento ovvero le indicazioni sulle condizioni di libertà o occupazione dell'infrastruttura da impegnare e sul distanziamento dei treni, nonché sui limiti di velocità delle tratte previste.

Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità

Comprendono le seguenti informazioni che il GI FUC deve fornire a IF, in base agli strumenti al momento disponibili presso i singoli impianti:

- relativamente al programma, la traccia oraria di dettaglio e le informazioni ad essa connesse;
- relativamente al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra con le relative cause.

5.1.5. Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito

Il Gestore Infrastruttura FUC ha l'obbligo di fornire, a richiesta di IF, a condizione eque trasparenti e non discriminatorie, l'accesso ai seguenti impianti di servizio e ai servizi forniti in tale ambito; le prestazioni sono da richiedere di norma all'atto della presentazione delle richieste di tracce.

Stazioni passeggeri, strutture ed edifici a esse annessi

Il servizio si concretizza in tutte le attività necessarie a consentire a IF la accessibilità al servizio ferroviario, al binario di ricevimento e alle strutture ed edifici aperti al pubblico; comprende inoltre, con riferimento agli standard di qualità fissati nella Carta dei Servizi di FUC:

- la pulizia degli spazi comuni non commerciali in ambito stazione, finalizzati all'accessibilità al servizio ferroviario quali ad esempio atri, accessi, sottopassi e servizi igienici ove fruibili;
- l'adeguata informazione al pubblico in merito ai programmi di esercizio e al reale andamento della circolazione ferroviaria;
- la messa a disposizione di IF, su richiesta di quest'ultima, di spazi di stazione relativi a biglietterie self-service, obliterate nonch , ove disponibili, locali di stazione per servizi di biglietteria, accoglienza, assistenza, e locali tecnici per attivit  funzionali all'esercizio ferroviario;
- la efficienza e la funzionalit  delle infrastrutture e delle attrezzature dedicate all'accessibilit  al servizio ferroviario di persone a ridotta mobilit  (PRM).

Scali merci

p.m.

Condizioni generali

La messa a disposizione dell'area sar  formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e ne seguir  pertanto la durata.

Qualora l'area venga messa a disposizione a pi  IF, l'utilizzazione della stessa dovr  essere limitata al tempo, definito dal GI FUC, strettamente necessario all'effettuazione delle operazioni cui   destinata, oltre il quale il GI FUC potr , a spese dell'IF, far rimuovere il materiale rotabile e quant'altro pregiudichi la fruibilit  dell'area da parte di altre IF.

Tale limitazione non trova applicazione qualora, una o pi  aree di un impianto, previa specifica richiesta dell'IF, siano state messe a disposizione dal GI FUC in via esclusiva.

In allegato al contratto sar  indicato l'impianto, l'area dello stesso messa a disposizione e la relativa tariffa secondo quanto specificato al CAPITOLO 6.

Con la sottoscrizione del contratto IF accetta l'area nello stato di fatto e di diritto in cui si trova, ne riconosce la funzionalit  allo scopo cui la stessa   destinata, obbligandosi a consegnarla alla scadenza nelle medesime condizioni.

Prima della sottoscrizione del contratto, il GI FUC su richiesta di IF, provveder  a far visionare l'area oggetto della richiesta. All'uopo le parti sottoscriveranno un verbale descrittivo dello stato dei luoghi e contenente l'esatta perimetrazione delle parti dell'impianto che si renderanno disponibili all'IF. Analogamente si dovr  procedere in occasione della riconsegna dell'area alla cessazione del contratto.

Divieti

L'area resa disponibile non potr  essere ceduta, a qualsiasi titolo, a terzi.   fatto, altres , divieto all'IF di mutare, anche solo momentaneamente, la destinazione d'uso dell'area medesima. Il Gestore Infrastruttura FUC ha facolt  di visitare/ispezionare l'impianto al fine di constatarne lo stato e le modalit  d'uso.

Obblighi e manleva

Sono a cura e spese dell'IF gli interventi di manutenzione ordinaria necessari all'area resa disponibile.

Nel caso in cui la stessa area venga utilizzata da pi  IF, gli oneri relativi alla manutenzione ordinaria saranno ripartiti tra le IF utilizzatrici.

Il Gestore Infrastruttura FUC assume a proprio carico gli interventi di manutenzione straordinaria e quelli richiesti per obblighi di legge.

IF si obbliga a tenere indenne il GI FUC 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.

Risoluzione

La violazione di quanto indicato al presente paragrafo comporterà la risoluzione del contratto di utilizzo per la parte attinente alla messa a disposizione dell'area, salvo il risarcimento del danno.

Aree ed impianti di smistamento e composizione treni

Non esistono sulla rete regionali a gestione FUC impianti di smistamento e composizione treni.

Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile; aree per approvvigionamento di combustibile

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione di binari ad uso non esclusivo e senza obbligo di custodia del materiale rotabile in capo al GI FUC per l'effettuazione delle seguenti operazioni:

- a) ricovero: intesa come sosta inferiore alle 24 ore, legata di regola alla turnazione del materiale rotabile, effettuata spostando il materiale medesimo in binari dedicati allo scopo specifico, in ogni caso non strumentali alla circolazione dei treni e non attrezzati per servizi diversi, salvo autorizzazione in deroga del GI FUC;
- b) deposito: inteso come sosta di durata normalmente superiore alle 24 ore che viene effettuata spostando i materiali in binari dedicati allo scopo, in ogni caso non strumentali alla circolazione dei treni e non attrezzati per servizi diversi;
- c) approvvigionamento di combustibile: le attività relative restano responsabilità esclusiva di IF.

Il servizio, che comprende la predisposizione dell'instradamento e la regolazione della circolazione per il trasferimento del materiale rotabile dai binari di ricevimento ai binari attrezzati per le operazioni di cui ai punti a) e b), è garantito dal GI FUC nelle sole stazioni passeggeri origine/destino. Tali stazioni sono elencate nell'allegato 1 del PIR con l'indicazione, per ognuna di esse, del numero dei binari e del limite temporale per la singola attività oggetto del servizio.

Ove il tempo di stazionamento effettivo dovesse, per motivi imputabili a IF, essere superiore a quello previsto e da ciò possa derivare pregiudizio all'utilizzo dell'impianto, il GI FUC può, a spese dell'IF, far rimuovere il materiale e trasferirlo ove vi sia capacità disponibile, in analogia a quanto previsto per lo sgombero dell'infrastruttura.

Centri di manutenzione e ogni altra infrastruttura tecnica

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione dell'impianto di manutenzione rotabili.

Nel caso pervengano più richieste rispetto ad un impianto, il GI FUC attiverà una procedura di coordinamento, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

5.1.6. Descrizione dei servizi complementari

Dietro richiesta di IF, da presentarsi all'atto della domanda di tracce, ovvero almeno due mesi prima dell'erogazione se trattasi di servizi relativi a tracce già assegnate, il GI FUC fornisce, ove disponibili, i seguenti servizi:

Energia elettrica a bassa tensione

La prestazione consiste nella fornitura, nelle località di servizio viaggiatori, di energia elettrica a bassa tensione per l'utilizzazione di apparecchiature strumentali allo svolgimento del servizio ferroviario, fra le quali le macchine per l'emissione e la validazione dei titoli di viaggio.

Rifornimento idrico

La prestazione consiste nella fornitura di acqua non potabile per il materiale rotabile. IF è tenuta ad effettuare direttamente tali operazioni. Qualora il fornitore idrico sia diverso dal GI FUC, l'erogazione del servizio sarà regolata direttamente fra il fornitore stesso e IF richiedente.

Servizi di manovra

In tutti gli impianti il servizio è svolto in autoproduzione da parte dell'IF.

La richiesta del servizio deve essere presentata al GI FUC contestualmente alla richiesta di tracce orarie.

La disponibilità dell'impianto per il servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e ne seguirà pertanto la durata. In allegato al contratto sarà indicato l'importo secondo quanto specificato al CAPITOLO 6.

Le modalità di esecuzione del servizio, nonché i diritti, gli obblighi e le responsabilità delle parti (GI FUC e IF) sono riportate in Appendice 8.

Assistenza alla circolazione di 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 del GI FUC.

5.1.7. Descrizione dei servizi ausiliari

A richiesta delle Imprese Ferroviarie, il GI FUC potrà fornire senza alcun obbligo e previo libero accordo da attuarsi con criteri di equità, trasparenza e non discriminazione, le seguenti prestazioni ausiliarie.

Fornitura di informazioni complementari

Il servizio consiste nella fornitura, a richiesta di IF, di informazioni ulteriori rispetto a quelle già ricomprese nel Pacchetto Minimo di Accesso, quali a mero titolo di esempio informazioni su servizi offerti dalle IF ai propri clienti. La richiesta dovrà essere presentata al GI FUC con anticipo di almeno 30 giorni sulla data di avvio del servizio.

Studi di fattibilità delle tracce orarie

Il servizio consiste, sulla base della richiesta di IF:

- nella elaborazione di massima dei tempi di percorrenza della traccia e della relativa stima economica, ovvero
- nell'elaborazione di dettaglio di tracce orarie, al di fuori del processo formale di assegnazione, strutturate e rese compatibili con le caratteristiche dell'infrastruttura sulla quale dovranno essere sviluppate nella misura in cui le stesse sono note al momento. Il servizio è aperto a tutti i richiedenti.

La richiesta non è vincolata a scadenze di alcun tipo, sia che si riferisca all'orario in corso di validità che a quello/i successivo/i. Analogamente anche la comunicazione dei risultati degli studi da parte del GI FUC non è vincolata a tempi di risposta stabiliti. Il Gestore Infrastruttura FUC procederà comunque quanto più rapidamente possibile, compatibilmente con l'obbligo di rispettare la tempistica relativa alla elaborazione delle tracce richieste nell'ambito del processo formale di allocazione.

La comunicazione dei risultati degli studi di fattibilità di tracce orarie da parte del GI FUC ha valore indicativo e non anche impegnativo.

Apertura della linea e abilitazione impianti impresenziati

A richiesta di IF, il GI FUC potrà provvedere a rendere disponibili la linea e/o gli impianti oltre il periodo di apertura/abilitazione. In tal caso l'IF dovrà corrispondere oltre al canone di utilizzo tutti i costi che al GI FUC ne derivano.

CAPITOLO 6. TARIFFE

Per tutte le prestazioni ulteriori rispetto a quelle disciplinate nel seguito del presente Capitolo, il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle risorse umane del GI FUC impegnate (commisurato alla loro tipologia ed al tempo di impiego), nonché dei costi documentati di altro genere sostenuti.

6.1. PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

A fronte della corresponsione del canone di utilizzo il GI FUC è tenuto a fornire ad IF le prestazioni indicate al punto 5.1.1 e descritte analiticamente al punto 5.1.4.

La determinazione dei canoni per l'utilizzo delle tracce orarie e dei corrispettivi per i servizi sono definiti dal Contratto di Servizio che FUC ha sottoscritto con la Regione Friuli Venezia Giulia.

Il canone per ciascuna traccia utilizzata è calcolato con la formula:

$$C = TMU \cdot l$$

Dove C: canone per ciascuna traccia
 TMU: Tariffa Media Unitaria [€/km]
 l: lunghezza della traccia [km]

I valori della tariffa media unitaria per l'anno 2020, per tipologia di servizio in coerenza con i criteri formulati da ART con Delibera 96/2015, sono indicati nella tabella seguente:

	TRAZIONE DIESEL [€/km]	
	Contratto di Servizio tra IF FUC e Regione Friuli Venezia Giulia	Mercato
Udine – Cividale	0,00	4,62

Tabella 1: Tariffa Media Unitaria.

Eventuali modifiche agli elementi essenziali per il calcolo del canone saranno possibili solo a seguito di provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il canone è relativo alla sola rete FUC, non comprende quindi il canone per l'uso della stazione di collegamento con la rete RFI a Udine.

6.2. TARIFFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

Per i servizi erogati dal GI FUC a richiesta di IF, il corrispettivo, ove non fosse indicato nei paragrafi a seguire, sarà determinato, di volta in volta, in funzione delle risorse impiegate e degli eventuali altri costi sostenuti per la fornitura dei servizi stessi.

6.2.1. Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito

Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi

La eventuale messa a disposizione di IF di spazi di stazione avverrà in funzione delle superfici interessate a prezzi di mercato.

Scali e terminali merci

Negli impianti per i quali il GI FUC garantisce la sola messa a disposizione di un'area (all'interno della quale le attività sono svolte in autoproduzione dalle IF), la tariffa è determinata su base annua nella misura di:

- 2,4 €/m² per aree messe a disposizione per uso non esclusivo;
- 6,4 €/m² per aree messe a disposizione per uso esclusivo.

Aree ed impianti di smistamento e composizione treni

p.m.

Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e di merci e approvvigionamento di combustibile

A titolo di promozione per l'anno 2020 le aree saranno rese disponibili a IF a corrispettivo zero.

Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica

I corrispettivi (commisurati ai soli costi di fornitura, le condizioni e le modalità di resa saranno determinati a seguito della richiesta dell'IF, anche in funzione delle esigenze manutentive dell'IF e dell'attrezzaggio dell'impianto.

6.2.2. Servizi complementari

Servizio di Biglietteria

La locazione degli spazi di stazione con servizio di rivendita titoli di viaggio da parte del GI FUC a terzi è normata dalla stipula di specifici contratti di locazione. Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

Spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni

Il costo per l'utilizzo delle aree ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni è soggetto ad un canone annuo convenzionale definito all'atto della stipula di un Contratto di Utilizzo fra l'IF e il GI FUC. Per l'anno 2020, il costo per l'utilizzo stimato delle aree è soggetto ad un canone convenzionale pari a circa 210 (duecentodieci) €/mq. Richieste specifiche dell'Impresa Ferroviaria al GI FUC per modifiche e interventi infrastrutturali straordinari, lavori, forniture di arredi, ecc. sono a cura del GI FUC ed a carico dell'Impresa Ferroviaria. Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione di specifica offerta.

UtENZE e pulizia spazi ad uso impresa ferroviaria presso le stazioni

Rimangono a carico dell'Impresa Ferroviaria i costi per la pulizia dei locali occupati dalla stessa e i costi delle rispettive utenze. L'Impresa Ferroviaria può appoggiarsi ai contratti di pulizia o a contratti di fornitura delle utenze energia elettrica, gas, acqua, rifiuti del GI FUC. Il corrispettivo dovuto è determinato di volta in volta in funzione della specifica richiesta. Per l'anno 2020, la quota parte dei costi di pulizia sostenuti, vengono quantificati forfettariamente pari a 17 (diciassette) €/mq. I costi relativi ai contratti di fornitura delle utenze energia elettrica, riscaldamento, gas, acqua, rifiuti di GI, vengono quantificati forfettariamente pari a 25 (venticinque) €/mq.

Energia elettrica di trazione

p.m.

Fornitura energia elettrica a bassa tensione

Il corrispettivo sarà commisurato ai costi di approvvigionamento, documentati, sostenuti dal GI FUC, i rapporti fra GI e IF sono regolati nel dettaglio con apposita convenzione.

Rifornimento idrico

I costi sono inclusi nel costo complessivo, fatta salva la necessaria ripartizione fra diverse IF.

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità Motoria e/o Sensoriale

Il corrispettivo dovuto al GI FUC da Impresa Ferroviaria per i servizi di Assistenza a Persona a Ridotta Mobilità Motoria è quantificato in:

- Accompagnamento delle persone a ridotta mobilità motoria e/o sensoriale: **25 €/intervento**.

Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori

p.m.

Controllo dei trasporti di merci pericolose

p.m.

Assistenza per l'effettuazione di treni speciali

I corrispettivi unitari per ciascuna autorizzazione, variabili in funzione della tipologia di trasporto eccezionale, sono i seguenti:

Tipologia	Descrizione	Costo unitario [€] [ad autorizzazione]
TES	Trasporto Eccedente Sagoma	500,00
TEP	Trasporto Eccedente Peso	500,00
TE	Trasporti Eccezionali (altre tipologie)	200,00

Qualora il trasporto eccezionale richiedesse inoltre l'impiego del personale di scorta del GI FUC, si applica un corrispettivo aggiuntivo pari al numero dei giorni impiegati per il costo giornaliero del personale.

In aggiunta ai su indicati importi verranno addebitati all'IF gli eventuali costi operativi sostenuti per l'adeguamento dell'Infrastruttura.

6.2.3. Servizi ausiliari

Fornitura di informazioni complementari

Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

Studi di fattibilità di tracce orarie

Il corrispettivo, per la sola elaborazione delle tracce di dettaglio, sarà calcolato in base al costo unitario dell'attività " P_{UTO} " ed allo sviluppo " S " delle tracce elaborate espresse in Km, indipendentemente dai giorni di circolazione.

$$P_{UTO} = 1,50 \text{ €/traccia} \cdot km$$

Non si darà luogo all'addebito di tali studi, ove IF li richieda ai fini della stipula del contratto di Utilizzo nell'arco di validità dell'orario cui si riferiscono.

Apertura /abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate

Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

6.2.4. Tariffa per lo sgombero dell'Infrastruttura

Il corrispettivo che la IF che ha provocato l'evento è tenuta a riconoscere al GI FUC per ciascun intervento di sgombero è determinato secondo i criteri seguenti:

- soccorso effettuato con risorse rese disponibili da IF che ha provocato l'evento: **NESSUNO**;
- soccorso effettuato con risorse reperite dal GI FUC: **RIBALTAMENTO DEI COSTI DOCUMENTATI + 10% PER COSTI GENERALI**;
- **maggiorazione in caso di soccorso effettuato con risorse reperite dal GI FUC causa mancato rispetto del termine prescritto da parte di IF che ha provocato l'evento: 100%**

Nel caso in cui lo sgombero venga effettuato con risorse in parte rese disponibili da IF ed in parte dal GI FUC, il corrispettivo sarà determinato con riferimento alle sole risorse rese disponibili dal GI FUC.

6.2.5. Valore unitario treno*km medio per il calcolo della garanzia ai fini della stipula dell'Accordo Quadro

Il corrispettivo è definito in base ai volumi (Treno*km*gg di circolazione) complessivi delle tracce oggetto dell'Accordo Quadro, riferiti al primo anno di validità.

$$P_{UGAQ} = 0,10 \text{ €/treno} \cdot km$$

6.3. RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

FUC provvede mensilmente a rendicontare alle IF gli importi derivanti dal contratto d'accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione.

La fatturazione dei corrispettivi dovuti a FUC, avverrà, con le seguenti modalità e tempi:

- **Pacchetto minimo di accesso (tracce)**
 - con cadenza mensile – entro il 25 del mese di riferimento - una fattura in acconto di importo pari all'85% di 1/12 (un dodicesimo) del valore annuo delle tracce contrattualizzate, ad eccezione della fattura relativa al mese di gennaio che verrà emessa in concomitanza con quella di febbraio. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario;
 - con cadenza trimestrale – entro il 30 del secondo mese successivo al trimestre di riferimento - fattura a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo, e l'importo in acconto.
- **Altri servizi**
 - i relativi corrispettivi verranno fatturati in occasione del conguaglio trimestrale di cui ai punti precedenti.

Tempi di pagamento

IF effettuerà i pagamenti delle fatture entro 60 giorni solari dalla data di emissione delle stesse.

In caso di ritardo nei pagamenti, ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 231/2002, IF è tenuta a corrispondere a FUC gli interessi di mora pari al tasso EURIBOR, pubblicato semestralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica a cura del Ministero della Economia e delle Finanze, maggiorato di tre punti percentuali.

6.4. PERFORMANCE REGIME

In ottemperanza con quanto disposto dal D.Lgs. 112/2015 di recepimento della Direttiva UE 34/2012, e dalle Delibere ART 70/2014 e 76/2014, è adottato per la infrastruttura della Regione Friuli Venezia Giulia un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato "Performance Regime". Il sistema è in vigore dal 1° gennaio 2017.

- Penale unitaria massima di Performance Regime (Pu): 2,00 €/minuto

Le modalità di calcolo delle penali sono descritte nel dettaglio in Appendice 9.

APPENDICE 1. PIR ACCORDO QUADRO TIPO

ACCORDO QUADRO TIPO

TRA

Società Ferrovie Udine Cividale srl – (FUC), con sede in Udine, Via Peschiera, 30, Codice Fiscale e Partita IVA 02345670307, numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Udine, REA n. 253834, rappresentata da nato/a il in qualità di, in virtù dei poteri attribuitigli dalla del Rep, di seguito denominata FUC

E

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

PREMESSO CHE è stata affidata a FUC, la concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria regionale, e in tale qualità espleta le funzioni di cui al D.Lgs. 112/2015;

PREMESSO CHE in data il Richiedente ha manifestato l’interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell’infrastruttura tramite Accordo Quadro ai sensi dell’art 23 del D.Lgs. 112/2015;

PREMESSO CHE FUC ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all’Allegato A al presente Accordo;

PREMESSO 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 edizione

Le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1 Premesse

Il Prospetto Informativo della Rete (di seguito PIR) e, 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 – che FUC si impegna a rendere disponibile al Richiedente, e il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzare.

Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all’entrata in esercizio di opere infrastrutturali, FUC 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, 12 mesi prima dell’attivazione dell’orario ferroviario di riferimento potrà provvedersi ad un aggiornamento concordato dell’Allegato A. A tal fine le parti potranno riportare le linee guida di riferimento per l’aggiornamento dell’All. A in uno specifico Allegato D. FUC 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.

Sempre d’intesa tra le parti, 12 mesi prima dell’attivazione dell’orario ferroviario di riferimento, si potrà dar luogo ad una revisione dell’Allegato B.

ARTICOLO 3 Durata - Periodo di disponibilità della capacità

Il presente Accordo ha validità dal, giorno di sottoscrizione.

La disponibilità della capacità oggetto dell'Accordo è assicurata per una durata di anni, pari a 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 (solo in caso non sia esso stesso IF)

Il Richiedente, si obbliga a che la capacità indicata in Allegato A sia utilizzata dalla IF alla quale affiderà l'effettuazione dei servizi di trasporto, secondo quanto indicato in proposito nel PIR.

ARTICOLO 5 Garanzia

Il Richiedente ha costituito una garanzia bancaria o assicurativa per l'importo di € [€/00] ai fini e secondo le modalità previste in PIR e ha fornito a GI tutta la relativa documentazione.

ARTICOLO 6 Informazioni e Riservatezza dei dati

Nel periodo di validità dell'Accordo FUC fornirà al Richiedente tutti gli aggiornamenti del PIR.

FUC assicura al Richiedente per tutto il periodo di validità dell'Accordo e ad ogni cambio orario la fornitura su supporto informatico dell'orario e del canone di accesso relativi ai servizi ferroviari che utilizzeranno la capacità oggetto del presente Accordo, per esclusivo uso di pianificazione e controllo.

FUC dichiara che nulla osta a che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità ed alle soppressioni dei treni oggetto del Contratto di Utilizzo che verrà stipulato –secondo quanto disciplinato al successivo art.8- dall'IF designata, siano da quest'ultima resi disponibili al Richiedente nell'ambito dei relativi rapporti contrattuali intercorrenti tra la medesima IF e il Richiedente stesso. Tali dati ed informazioni verranno, infatti, forniti da FUC esclusivamente all' IF designata.

ARTICOLO 7 Riduzione temporanea della capacità

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

ARTICOLO 8 Contrattualizzazione della capacità con l'Impresa

La capacità individuata nei suoi termini generali in allegato A sarà assegnata annualmente da FUC, 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 e con i margini di flessibilità previste nel PIR.

ARTICOLO 9 Risoluzione

L'accordo si intende risolto di diritto, in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR, a seguito di comunicazione di FUC da inoltrarsi a mezzo di lettera AR.

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

ARTICOLO 10 Disposizioni finali

Qualora i servizi relativi alla capacità di cui all'allegato A venissero affidati dal Richiedente a più IF, quanto regolamentato nel presente Accordo troverà applicazione nei confronti di ciascuna delle anzidette IF.

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali l'Accordo è stato stipulato; le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.

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, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione di cui in premessa ed in

allegato.

A tal fine, le Parti si danno reciprocamente atto che, FUC, nel corso della vigenza del presente Accordo, potrà apportare aggiornamenti straordinari al verificarsi degli eventi indicati in proposito nel PIR, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente. Il testo del presente Accordo ne sarà, pertanto, automaticamente adeguato.

ARTICOLO 11 Foro Competente

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

ARTICOLO 12 Spese dell'accordo

Le spese di stipula e scritturazione del presente Accordo e delle copie occorrenti nonché, se dovute, quelle di bollo sono a totale carico del Richiedente. 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 13 Allegati

Sono allegati al presente Accordo, del quale fanno parte integrante:

- Allegato A – Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura Allegato B – Servizi forniti da FUC su richiesta di IF
- Allegato C – Stima pedaggi medi
- Allegato D (eventuale) – Linee guida per aggiornamento Allegato A

Per società Ferrovie Udine Cividale srl

.....

Per il Richiedente

.....

APPENDICE 2. PIR CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA (*)

TRA

Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. - di seguito denominata FUC -, con sede in Udine, via Peschiera 30, Codice Fiscale e Partita IVA 02345670307, numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Udine, REA n. 253834, rappresentata da nato/a il in qualità di in virtù dei poteri attribuitigli dalla del Rep

E

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

PREMESSO

- a) che è stata affidata a FUC la gestione della infrastruttura ferroviaria della Regione Friuli Venezia Giulia ed in tale qualità espleta le funzioni di cui al D. Lgs. n. 112/2015;
- b) che IF in possesso di licenza n, rilasciata da ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;
- c) che IF è in possesso di titolo autorizzatorio rilasciato da in data.././....; *[solo qualora il possesso di tale titolo è richiesto dalla normativa vigente]*
- d) che IF è in possesso di certificato di sicurezza n. Rilasciato dall'Agenda Nazionale per la Sicurezza in data .././....;
- e) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto, riservato dalla Regione Friuli Venezia Giulia al Trasporto Pubblico Locale (TPL) e assegnato con contratto di servizio; *[solo qualora ne ricorra il caso]*
- 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 FUC; *[solo qualora ne ricorra il caso]*
- g) che in data IF ha presentato a FUC richiesta di tracce; *[solo qualora ne ricorra il caso]*
- h) che in data FUC ha comunicato ad IF la definitiva disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta;
- i) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce oggetto dello stesso ed indicate in Allegato 1;
- j) che IF, ha presentato un piano di pagamento delle fatture scadute in data odierna per un importo di € (€...../00) - interamente garantito da fideiussione bancaria o assicurativa; *[solo qualora ricorra tale ipotesi]*
- k) 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 (d'ora in poi PIR) in vigore.

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1 Premesse e allegati

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR), le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

- Allegato 1 - Programma tracce orarie - Sintesi Economica – Importo stimato del contratto;
- Allegato 2 – Servizi richiesti ex art 13 D.Lgs. 112/2015;
- Allegato 3 – Elenchi referenti di FUC ed IF.

ARTICOLO 2 Oggetto

- 1) L'utilizzo delle tracce orarie, elencate nell'Allegato 1 e dei servizi elencati nell'Allegato 2, nonché delle eventuali ulteriori tracce e servizi di cui al successivo comma 3, costituisce l'oggetto del presente contratto.

- 2) Su motivata richiesta di IF o di FUC -in presenza di rilevanti variazioni degli scenari tecnici e economici sulla base dei quali è stato determinato il contenuto dell'Allegato 1- quest'ultimo allegato, previo accordo tra le Parti, potrà 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.
- 3) IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i servizi oggetto del presente contratto ai fini dell'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di (internazionale merci / internazionale passeggeri / nazionale passeggeri lunga percorrenza/ nazionale passeggeri breve percorrenza / nazionale merci)
- 4) IF, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di cui sopra, potrà avanzare durante il corso di validità del presente contratto richieste di variazioni del programma giornaliero rispetto all'Allegato 1 o richieste di fornitura di servizi aggiuntivi rispetto all'Allegato 2; esse saranno trattate secondo le procedure, i termini e le condizioni indicate in proposito dal PIR di FUC, durante il corso di validità del presente contratto, potrà sopprimere totalmente o parzialmente ovvero apportare variazioni ad una o più tracce elencate nell'Allegato 1 o assegnate a IF secondo le procedure, i termini, le condizioni indicate in proposito dal PIR.

ARTICOLO 3 Corrispettivi e modalità di pagamento

IF dovrà corrispondere a FUC i canoni per l'utilizzo delle tracce orarie oggetto del presente contratto ed i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi oggetto del medesimo contratto con le modalità di pagamento, le penalità per disdette e per soppressioni, secondo quanto indicato in PIR.

ARTICOLO 4 Certificato di sicurezza, Licenza 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 FUC, secondo quanto indicato in PIR.

ARTICOLO 5 Assicurazione e Garanzia

- 1) L'Impresa Ferroviaria 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 PIR, sottoscritte in data acquisita agli atti di FUC;
- 2) L'Impresa Ferroviaria è tenuta ad informare tempestivamente FUC 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 PIR;
- 3) L'Impresa Ferroviaria si impegna a prestare la garanzia prescritta dal PIR -ai fini, entro i termini e con tutti gli altri requisiti ivi previsti- per un importo di € [in lettere] pari al 40% dell'importo presunto del presente contratto, calcolato sulla base del valore delle tracce e dei servizi di cui agli allegati 1 e 2.

ARTICOLO 6 Referenti

I Referenti delle parti sono elencati in Allegato 3; le parti si impegnano a comunicare tempestivamente eventuali variazioni /integrazioni.

Ciascuna delle parti sopporterà i propri costi circa le comunicazioni.

ARTICOLO 7 Responsabilità

- 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, FUC ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti dal PIR.
- 2) IF si impegna a sollevare e tenere indenne FUC da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima.

ARTICOLO 8 Durata del Contratto - Risoluzione

Il presente contratto decorre dal (giorno di utilizzo della prima traccia) sino al (ultimo giorno dell'orario). Il contratto si intende risolto di diritto in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR.

ARTICOLO 9 Foro competente – Legislazione applicabile

Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente il foro di Udine. Il presente contratto è regolato dalla legge italiana.

ARTICOLO 10 Cessione del Contratto

- 1) È 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, oltre alla risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal PIR, 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. 112/2015.

ARTICOLO 11 Spese del Contratto

La presente scrittura privata, avendo per oggetto prestazioni di servizio soggette all'imposta sul valore aggiunto, non è soggetta all'obbligo di registrazione, salvo in caso d'uso, ai sensi di quanto stabilito dal DPR 26 aprile 1986, n°131 e smi. In ogni caso, l'imposta di registro eventualmente dovuta sarà a carico dell'IF.

ARTICOLO 12 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 e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.
- 5) Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati i provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui all'articolo 13 comma 13 del D.Lgs. 112/2015, o altri provvedimenti normativi/regolamentari potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di FUC oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il FUC procederà tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum.

Udine,

Firma

Il presente costituisce uno schema meramente indicativo ad ausilio delle IF.

Allegato 1 (Appendice 2 PIR) – Parte A - Sintesi Economica

IMPRESA FERROVIARIA (Cod. Cliente)

Orario/.....

Valido dal .././.... al .././....

Riferimento Programma del PEDAGGIO + SERVIZI

Treni*km programmati intero periodo	
--	--

		Totali	Acconto mensile
A	Pedaggio su programmato		
B	Pedaggio stazioni di collegamento		
C	Pedaggio totale (A+B)		

Acconto 85% di 1/12 del totale

SERVIZI ex art 13 D.Lgs. 112/2015			
D	TOTALI SERVIZI		

E	Importo stimato contratto intero periodo C+D		
	Importo garanzia a contratto %E		
	Tetto franchigia %A (~3,00%)		
	Morosità %E (punto 2.2.2.7)		

APPENDICE 3. PIR COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA

COORDINAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA

La circolazione dei treni viene monitorata dal Coordinatore Ferroviario (CF) di Cividale del Friuli.

Il Coordinatore Ferroviario concorre all'ottimizzazione del servizio, supportando il Dirigente Unico (DU) nelle scelte di circolazione.

Le Imprese Ferroviarie e le Sale Operative delle IF devono inviare le richieste di effettuazione/soppressione treni alla Coordinatore Ferroviario entro le 24 ore antecedenti tramite mail.

Il Coordinatore Ferroviario accetta le richieste, compatibilmente con i limiti individuati in sede di attivazione dell'Orario di Servizio, le interruzioni alla circolazione ferroviaria per permettere i lavori di manutenzione ed i lavori di potenziamento delle infrastrutture, l'effettuazione di treni straordinari per esigenze logistiche, per istruzione o per viaggiatori.

Le richieste accettate sono comunicate al DU.

Gli eventuali ritardi dei treni in circolazione sono comunicati alla clientela dagli operatori della circolazione. L'informazione al personale viaggiante di ogni evento che comporti ritardi alla circolazione treni oppure che richieda modifiche ai turni di personale e di macchina è invece demandata alle sale operative delle Imprese Ferroviarie.

Contatti:

Stazione di Cividale del Friuli

Tel. : +39 0432 73 10 32

GESTIONE OPERATIVA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA

La gestione e la regolazione della circolazione ferroviaria viene effettuata dal Dirigente Unico nel rispetto delle normative, dei regolamenti aziendali e delle disposizioni di esercizio vigenti.

Qualora non vi siano anomalie, la circolazione ferroviaria viene gestita secondo la programmazione predefinita. In caso di perturbazione della circolazione ferroviaria, il DU interagisce con il CF, fornendo le informazioni richieste sulla situazione della linea e attuando le azioni disposte dal CF al fine di erogare comunque all'utenza il massimo livello di servizio possibile compatibilmente con il mantenimento delle condizioni di sicurezza della circolazione.

APPENDICE 4. PIR PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

PREAVVISO DI RICHIESTA DI SOCCORSO

Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale all'operatore della circolazione, fornendo tutte le informazioni necessarie.

COMUNICAZIONE TRA GI FUC E IF

L'operatore di circolazione che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al referente del GI FUC, che comunica il preavviso di richiesta al referente dell'IF e attua le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso, che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta con comunicazione registrata.

COMPITI DEL PERSONALE DI CONDOTTA

Il personale di condotta, che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro 15'; in caso contrario, deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, [*Treno (numero), ton. (massa del treno) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.)*], deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previa intese con il capotreno, direttamente all'operatore della circolazione.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.

Il personale di condotta di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto, che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta questi per tale incombenza si avvarrà del capotreno.

Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio dell'operatore di circolazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

COMPITI DEL GI FUC

Il regolatore della circolazione che riceve la domanda di soccorso deve darne immediato avviso al referente del GI FUC, che assumerà il coordinamento dell'emergenza, comunicandogli tutti i dati necessari, [*TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM – CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (e occorrendo: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI, ecc.)*] e concordando con lo stesso, le modalità più idonee della gestione dell'emergenza; sarà cura del referente del GI FUC perfezionare immediatamente la richiesta del soccorso, con le modalità concordate con l'operatore della circolazione, al referente dell'IF.

COMPITI DELL'IF

Il referente dell'IF che riceve la richiesta di soccorso deve provvedere a far allestire e mettere a disposizione del GI FUC, secondo le modalità concordate, il mezzo idoneo nel più breve tempo possibile e comunque non oltre 30', per successivo sollecito trasferimento verso la stazione che delimita la tratta interrotta.

INVIO DEL MEZZO DI SOCCORSO

L'invio del mezzo di soccorso in linea sul binario occupato deve farsi soltanto dopo l'autorizzazione del referente del GI FUC all'operatore della circolazione a cui è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale d'arresto posto dal personale del treno soccorso, prima di accostarsi al treno.

APPENDICE 5. PIR PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

DOCUMENTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

In applicazione delle norme a riferimento, i soggetti titolati ad inoltrare le richieste di circolabilità sono:

- l'Impresa Ferroviaria con Certificato di Sicurezza, rilasciato da ANSF, che le autorizza ad effettuare servizi commerciali di trasporto; SO di RFI o del GI FUC, competenti per l'effettuazione delle attività di diagnostica, costruzione e manutenzione dell'infrastruttura di competenza;
- l'Impresa Ferroviaria incaricata da un proponente di effettuare corse prova in linea;
- la Sala Operativa di RFI o del GI FUC competenti incaricate da un proponente di effettuare corse prova in linea.

Nel rispetto del Decreto ANSF 04/2012, per i casi non contemplati dalla presente Procedura, la circolazione sul GI FUC può avvenire esclusivamente in regime di binario libero da treni, secondo quanto previsto dall'art. 4.32 dell'allegato B al suddetto Decreto ANSF o come Trasporto Eccezionale.

Il Gestore Infrastruttura FUC rilascia la circolabilità ai veicoli, attribuendo le relative condizioni di circolazione nei casi di seguito elencati:

- a) veicolo a cui sia stata rilasciata l'AMIS, sia stato attribuito il NIE e il NEV e registrato nel RIN;
- b) veicoli dotati di AMIS temporanea per prove;
- c) veicoli storici, registrati nel RIN, utilizzati in composizione a treni formati da rotabili d'epoca.

La richiesta di circolabilità, dovrà essere trasmessa dal Richiedente a mezzo raccomandata.

Alla richiesta dovrà essere allegata la documentazione specificata nella procedura SGS del GI FUC "Attribuzione della Circolabilità".

APPENDICE 6. PIR PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

Requisiti del personale

L'Impresa Ferroviaria deve 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 dal GI FUC, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità.

Nel caso in cui l'IF necessita di acquisire competenze relative all'infrastruttura (esempio: estensione del Certificato di sicurezza, modifiche infrastrutturali o altro), il GI FUC provvede ad erogare la formazione con i propri Istruttori oppure nei casi ove possibile avvalendosi della collaborazione di altre IF già in possesso del Certificato di Sicurezza sull'infrastruttura oggetto della formazione.

APPENDICE 7. PIR PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'ESECUZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF

Sono oggetto delle presenti linee guida le operazioni di manovra che vengono effettuate successivamente all'arrivo del treno oppure prima della partenza dello stesso, ed interessano, in entrambi i casi i binari:

- di ricevimento/stazionamento che costituiscono termine/origine delle tracce orarie assegnate;
- secondari adibiti al carico/scarico e ad altre operazioni terminali.

Diritti, obblighi e responsabilità

1. È obbligo del GI FUC mettere a disposizione dell'IF il documento attestante la valutazione dei rischi connessi all'utilizzo dell'impianto e, nell'eventuale caso, di rischi interferenti;
2. il Servizio di Manovra oggetto dell'accordo tra il GI FUC ed IF può essere esteso ai raccordi allacciati ai binari di stazione. È esclusa la movimentazione dei rotabili da e per raccordi in linea;
3. le Imprese Ferroviarie devono fornire al GI FUC le comunicazioni giornaliere attinenti il programma di manovra;
4. il personale dell'IF che opera nell'impianto deve conoscere l'organizzazione del Servizio di Manovra per la parte di propria di competenza;
5. le Imprese Ferroviarie sono responsabili degli accertamenti previsti dalla vigente normativa per il personale addetto alla manovra;
6. ciascuna Impresa Ferroviaria è responsabile di tutti gli accertamenti relativi al materiale rotabile e alla conformità del carico, delle prescrizioni tecniche da fornire al treno, nonché delle informazioni da fornire al GI FUC per il corretto svolgimento delle operazioni di competenza;
7. negli impianti dove il Servizio di Manovra è svolto contestualmente in regime di autoproduzione da più IF, il coordinamento della gestione dei piani di movimentazione, previsto dall'appendice 8 del PIR, è affidato al GI FUC.

Criteri di carattere generale

I binari secondari sui quali avvengono le operazioni di composizione, scomposizione e riordino sono, in linea di principio, indipendenti dai binari di circolazione.

Per tutte le operazioni che impegnano binari di circolazione e secondari non indipendenti da quelli di circolazione, il coordinamento della gestione delle operazioni di manovra è di competenza del GI FUC.

Operazioni e competenza

Le operazioni di manovra si svolgono nella successione stabilita nei punti successivi per ognuno dei quali viene indicato il soggetto competente ad effettuarle.

1. Per i treni in arrivo:

- sgancio della locomotiva dal treno e rimozione della segnalazione di coda (competenza di IF);
 - spostamento della locomotiva dal binario di ricevimento del treno al binario individuato per lo stazionamento all'interno della stazione o inoltro verso il deposito:
 - predisposizione ed autorizzazione dell'istadamento competenza di:
 - GI FUC per gli istradamenti interessanti i binari di circolazione ed i binari secondari non indipendenti da questi ultimi, quale che sia il tipo di manovra dei deviatoli;
 - IF per gli istradamenti interessanti esclusivamente i binari secondari indipendenti dai binari di circolazione.
- La manovra dei deviatoli "di confine" per l'accesso e l'uscita dai binari secondari rientra nella competenza del GI FUC salvo che non siano presenti i dispositivi stabiliti nelle Disposizioni/Istruzioni del GI FUC;
- esecuzione, dirigenza, comando e sorveglianza dei movimenti di manovra (competenza di IF);
- arrivo del mezzo di trazione per l'effettuazione della manovra (competenza di IF);
 - aggancio del mezzo di trazione ed operazioni conseguenti (competenza di IF);

2. Trasferimento dei veicoli ai binari di destinazione e relative manovre di composizione e scomposizione:

- predisposizione ed autorizzazione dell'istadamento competenza di:
 - GI FUC per gli istradamenti interessanti i binari di circolazione ed i binari secondari non indipendenti da questi ultimi, quale che sia il tipo di manovra dei deviatoi;
 - IF per gli istradamenti interessanti esclusivamente i binari secondari indipendenti dai binari di circolazione. La manovra dei deviatoi "di confine" per l'accesso e l'uscita dai binari secondari rientra nella competenza del GI FUC salvo che non siano presenti i dispositivi stabiliti nelle Disposizioni/Istruzioni del GI FUC;
 - esecuzione, dirigenza, comando e sorveglianza dei movimenti di manovra (competenza di Impresa Ferroviaria);
 - scarico dei veicoli (solo per servizi merci), con attrezzature mobili (a cura di IF).

3. Per i treni in partenza la successione delle operazioni è inversa a quella sopra descritta per i treni in arrivo.

Per i deviatoi in linea manovrati a mano che immettono nei raccordi – la cui chiave è custodita e bloccata nei dispositivi descritti nelle Istruzioni di servizio - l'effettuazione della manovra è di competenza delle IF.

L'Impresa Ferroviaria, mantenendone comunque la responsabilità, può effettuare le operazioni di sua competenza, anche attraverso altra IF o soggetto terzo dei quali sia stata certificata la sicurezza attenendosi alla normativa vigente.

Il Gestore Infrastruttura FUC può effettuare, dietro richiesta di IF alcune delle operazioni di competenza di quest'ultima, come prestazioni non comprese nel pedaggio, e dietro pagamento di corrispettivo determinato, di volta in volta, in funzione delle risorse impiegate e degli eventuali altri costi sostenuti dal GI FUC per la fornitura dei servizi stessi.

Nelle linee esercitate in telecomando:

- in assenza dei dispositivi previsti dalle istruzioni/disposizioni di servizio le stazioni devono essere presenziate da personale del GI FUC;
- le operazioni diverse dall'autorizzazione della manovra sono in ogni caso competenza di IF;
- qualora le stazioni delle suddette linee vengano utilizzate da diverse IF, esse debbono in ogni caso essere presenziate dal GI FUC a meno che le operazioni di manovra non siano previste in periodi non concomitanti ed autorizzate di volta in volta dal GI FUC.

Il Programma di Manovra; Disciplina dei rapporti GI FUC - IF o con pluralità di IF

Il dettaglio delle operazioni da svolgere per tutti i treni che interessano l'impianto si realizza con un programma che viene definito in occasione dell'attivazione di ciascun orario, denominato "Programma di Manovra", e che viene aggiornato in corrispondenza di variazioni in corso di orario.

Programmazione dell'orario

Il Gestore Infrastruttura FUC definisce le specifiche generali affinché la movimentazione avvenga in sicurezza e con regolarità e si realizzi la migliore utilizzazione della capacità della stazione, nonché le specifiche di utilizzazione tipiche della stessa, e ne dà comunicazione alle IF che hanno richiesto tracce ivi facenti capo, almeno quattro mesi prima dell'attivazione dell'orario.

Il "Programma di Manovra" viene predisposto da IF, in coerenza con le specifiche fornite dal GI FUC, almeno trenta giorni prima di ogni cambio d'orario e viene sottoposto all'approvazione da parte del GI FUC. Il "Programma di Manovra" è costituito da un unico documento anche laddove nella stazione operino più IF assegnatarie di tracce che devono, quindi, prendere i necessari accordi per rendere compatibile le reciproche esigenze.

In assenza di accordo fra le IF, il Programma di Manovra è definito dal GI FUC, che risolve i conflitti secondo le priorità di seguito indicate per ordine di applicazione:

- i movimenti di manovra per/da settori di infrastruttura destinati ad uso pubblico hanno priorità su quelli per/da settori di infrastruttura privati o in uso esclusivo di una sola IF;
- i movimenti di manovra per il materiale dei treni in arrivo hanno priorità su quelli per il materiale dei treni in partenza, salvo il caso di dichiarata saturazione dell'impianto;

- fra movimenti di manovra in arrivo (o in partenza) la priorità è data dalla successione temporale delle tracce orarie assegnate, salvo diverse indicazioni ricevute da IF titolare delle tracce qualora la incompatibilità si verifichi fra tracce della stessa IF e sempre che ciò non costituisca limitazione alla capacità dell'impianto.

L'approvazione formale da parte del GI FUC del Programma di Manovra rende lo stesso esecutivo.

Variazioni in corso d'orario

In occasione di variazioni delle tracce in corso d'orario, il Programma di Manovra sarà aggiornato seguendo la procedura indicata al punto precedente, in particolare in caso di ingresso all'impianto di una nuova IF.

Gestione Ordinaria

Fermo rimanendo che ciascuna delle operazioni elementari viene svolta secondo le indicazioni del punto "operazioni e competenze", la responsabilità di coordinare la gestione del programma di manovra e delle sue variazioni in gestione operativa è affidata ad un soggetto unico per ciascun impianto, o sua parte in caso di impianti complessi.

Negli impianti che sono impegnati da più IF, il soggetto è nominato al proprio interno dal GI FUC, che dà comunicazione a IF dei nominativi del personale destinato a svolgere tale attività. Nella risoluzione dei conflitti fra manovre in caso di circolazione perturbata vengono adottate di norma le stesse regole di priorità già indicate per la fase di programmazione.

Gestione delle emergenze

Qualora si verifichino situazioni di emergenza all'interno dell'impianto, la relativa gestione è di competenza del soggetto unico citato al punto precedente, che è tenuto a darne sollecita comunicazione al GI FUC.

Qualora si verifichino situazioni di emergenza al di fuori dell'impianto, che provochino forti perturbazioni della circolazione, ed il piano delle tracce subisca modifiche rispetto alla situazione normale (soppressioni, deviazioni ecc.), il programma di manovra viene conseguentemente adeguato da parte del soggetto unico, seguendo in linea di massima le regole di priorità indicate nel punto "operazioni e competenze".

Raccordi

Per binari di raccordo allacciati a binari di stazione, le operazioni di pertinenza del GI FUC sono disciplinate con disposizioni locali coerenti con le presenti linee guida.

Per binari di raccordo allacciati in piena linea si applicano i criteri e le procedure per l'assegnazione e la gestione operativa delle tracce orarie, con riferimento al percorso fra l'allaccio del raccordo e la stazione di appoggio.

APPENDICE 8. PIR DEFINIZIONE DEL CANONE DI ACCESSO E UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE

Fonti normative

- D.Lgs. 112/2015 con particolare riferimento all'articolo 17 ("Canoni per l'utilizzo della infrastruttura Ferroviaria e dei Servizi");
- Delibera 96/2015 dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti ("Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria");
- Delibera 75/2016 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("Sistema Tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria- Conformità al Modello Regolatorio Approvato con Delibera 96/2015 e successive Integrazioni").

Il canone è stato determinato in coerenza con le misure di regolazione prescritte da ART (Delibera 96/2015) e con quello determinato da RFI per la rete nazionale, dichiarato da ART congruente con le prescrizioni anzidette (Delibera 75/2016), opportunamente semplificato e personalizzato sulle caratteristiche tecniche e commerciali specifiche della rete regionale.

Monte Canoni

Il gettito complessivo del canone ("monte canoni") è stato determinato applicando i criteri ex Misure Regolatorie numero 6 e seguenti della Delibera ART 96/2015.

Come anno di base si è assunto il 2015, il primo anno del periodo tariffario quinquennale è stato individuato nel 2018. Relativamente a quest'ultimo si è tenuto conto dell'efficientamento della gestione e degli effetti tecnico/economico/gestionali dello sviluppo della rete secondo il piano degli investimenti in corso di attuazione.

Struttura del canone

Il canone relativo a ciascuna traccia è calcolato come prodotto di una tariffa unitaria chilometrica (€/km), differenziata per caratteristiche tecniche della traccia e per segmento di mercato al quale essa è funzionale, moltiplicata per i km sviluppati dalla traccia medesima.

$$C = TUT \cdot l$$

Dove C: canone traccia [€]
 TUT: Tariffa Unitaria Traccia [€/km]
 l: lunghezza della traccia [km]

A sua volta la tariffa unitaria traccia è calcolata come somma di due distinte parti, "parte A" (USURA) e "parte B" (SEGMENTO DI MERCATO)

$$TUT = A + B$$

Dove TUT: Tariffa Unitaria Traccia [€/km]
 A: Parte A "Usura" [€/km]
 B: Parte B "Segmento di mercato" [€/km]

Parte "A" – USURA

Per ciascuna traccia il valore della parte "A" è calcolato come somma di tre addendi, legati ai fattori che influiscono sull'usura dell'infrastruttura, rispettivamente la velocità di marcia, il peso del convoglio e il tipo di trazione.

$$A = V + P + T$$

Dove A: Parte A "Usura" [€/km]
 V: V addendo Velocità [€/km]
 P: V addendo Peso [€/km]

V: T addendo Trazione [€/km]

Il valore di ciascun addendo è stato determinato da RFI come risultato di una valutazione oggettiva degli effetti dell'interazione treno-infrastruttura: i valori ottenuti si sono assunti pertanto validi anche per l'infrastruttura regionale, come da tabelle a seguire:

- Addendo "Velocità" (su linea FUC ovunque <100 km/h): 0,119 €/km
- Addendo peso: 0,378 €/km
- Addendo trazione diesel: 0,000 €/km

Parte "B" – SEGMENTO DI MERCATO

Il valore della parte "B" è articolato in funzione dei segmenti di mercato cui sono finalizzate le tracce, e quindi alla tipologia dei servizi, in funzione della sostenibilità economica degli stessi; i segmenti di mercato sono stati classificati secondo una struttura a "binomi" definiti da ART con Delibera 96/2015 e ulteriormente articolata da RFI. Per ciascun segmento di mercato sono stati individuati per l'infrastruttura nazionale i valori unitari della Parte "B", dichiarati congruenti da ART con Delibera 75/2016.

Per l'infrastruttura regionale, e per i soli segmenti di mercato propri della stessa, i valori unitari sono stati ricalibrati rispetto a quelli assunti da RFI tenendo conto sia del relativo monte canoni (netto quota risultante dal gettito complessivo della Parte "A") sia della minore sostenibilità dei servizi TPL sulle linee regionali medesime, ottenendo i valori seguenti:

- servizi a mercato: 4,122 €/km

Tariffa unitaria complessiva risultante

Per ciascuna traccia la tariffa unitaria da applicare è data dalla somma delle due componenti come sopra descritte e valorizzate; il risultato, differenziato per tipologia di servizio, è riportato in Tabella 1 del punto 6.1.

APPENDICE 9. PIR PERFORMANCE REGIME - METODO DI CALCOLO DELLE PENALI

Il “Performance Regime”, sistema di controllo delle prestazioni adottato da FUC sull’infrastruttura ferroviaria della linea Udine-Cividale, è stato definito in coerenza con quello già operativo sulla rete ferroviaria nazionale, a sua volta coerente con quanto prescritto dalla normativa vigente (D.Lgs. 112/2015 e Delibera ART 70/2014), opportunamente personalizzato e semplificato sulle caratteristiche della rete gestita, sul suo mercato di riferimento e sul traffico che la interessa. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

Definizioni

causa di ritardo

motivo che ha generato ogni ritardo con valore maggiore o uguale a uno, ascritto al soggetto responsabile ai sensi della apposita codifica definita in ambito europeo (UIC); la responsabilità di ogni minuto è univoca, un minuto = un soggetto responsabile

coefficienti di modulazione

coefficienti moltiplicatori applicati ai minuti di ritardo per il calcolo delle penali a carico dei soggetti responsabili

cruscotto FUC

sistema informatico a supporto della comunicazione a IF, del relativo contraddittorio GI-IF e quindi dell’amministrazione del Performance Regime

penale unitaria base di Performance Regime (Pu)

valore economico (€/minuto), definito nel CAPITOLO 6, alla base del calcolo delle penali a carico dei soggetti responsabili dei ritardi

relazione

insieme di servizi ferroviari aventi medesima origine e destinazione, stesse caratteristiche tecniche e stesse funzioni commerciali

ritardo

differenza positiva, espressa in minuti, tra l’ora di passaggio reale del treno e l’orario programmato in un determinato punto di rilevamento

ritardo soggetto a penale

tutti i minuti maturati da stazione a stazione attribuiti a responsabilità di GI/FUC e di IF, al netto dei recuperi realizzati in tratta; quelli per i quali dai sistemi informativi di circolazione non risulta attribuita una responsabilità sono considerati a carico di GI/FUC, in quanto gestore dei sistemi medesimi; non sono considerati singoli ritardi inferiori al minuto

ritardo non soggetto a penale

tutti i minuti attribuiti a cause di forza maggiore, cause esterne e quelli maturati nella stazione di collegamento con l’infrastruttura nazionale, a gestione RFI

standard minimo di puntualità

ritardo non superiore a 5’ nella stazione di destinazione e nelle eventuali rilevanti intermedie.

stazioni rilevanti

stazioni origine/destinazione di relazioni; stazioni intermedie di corrispondenza fra relazioni anche della rete nazionale

Coefficienti di modulazione dei ritardi soggetti a penale

Per ogni singolo treno circolato, il numero di minuti sottoposti a penale si quantifica come prodotto tra i ritardi maggiori di 1’ maturati dal treno lungo tutto il proprio percorso per i seguenti coefficienti:

Crit: coefficiente che tiene conto dell’arrivo o meno a standard minimo di puntualità del treno nelle stazioni di destino o rilevanti intermedie secondo quanto di seguito riportato:

- Minuti di ritardo oltre standard: Crit1= 1,00
- Minuti di ritardo entro standard: Crit2= 0,20

CS: coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio, secondo quanto di seguito riportato:

- Servizio passeggeri a mercato: CS=1,00
- Servizio passeggeri a Contratto di Servizio: CS=0,25

Metodo di calcolo delle penali

GI corrisponderà a IF1 titolare del treno una penale pari al valore della Penale unitaria base moltiplicato per la somma dei minuti di ritardo attribuiti a cause di propria responsabilità, ovvero per i quali abbia omesso l'indicazione della responsabilità, modulati così come definito nel seguente algoritmo:

$$P(GI>IF1) = Pu * [\Sigma (MGI * Crit2) + \Sigma (MNG * Crit1)]$$

dove:

- $P(GI>IF1)$ è l'importo che GI dovrà corrispondere a IF1 e andrà calcolato per ciascuna IF;
- Pu è la penale unitaria base;
- MGI sono i minuti di ritardo oltre lo standard attribuiti al Gestore Infrastruttura o non giustificati;
- MNG sono i minuti entro lo standard attribuiti al Gestore Infrastruttura o non giustificati;
- Crit1 e Crit2 sono i valori dei coefficienti così come definiti al punto precedente.

IF1 titolare del treno corrisponderà a GI una penale pari al valore della Penale unitaria base moltiplicato per la somma dei minuti di ritardo attribuiti a responsabilità di IF1 medesima modulati così come definito nel seguente algoritmo:

$$P(F1>GI) = Pu * \Sigma (MIF * Cs * Crit2) + Pu * \Sigma (MNI * Cs * Crit1)$$

dove:

- $P(F1>GI)$ è l'importo che IF1 dovrà corrispondere al GI;
- Pu è la penale unitaria base;
- MIF sono i minuti di ritardo oltre lo standard attribuiti a IF1 titolare del treno;
- MNI sono i minuti entro lo standard attribuiti a IF1 titolare del treno;
- CS è il coefficiente relativo alla tipologia di servizio espletato da IF1, come definito al punto precedente;
- Crit1 e Crit2 sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

Ciascuna **IF (IF1), infine, corrisponderà ad ogni altra IF (IFn)** tramite il GI una penale pari al valore della Penale unitaria base moltiplicata per la somma dei minuti ascritti a responsabilità di IF1 subiti da treni di IFn, come definito nel seguente algoritmo:

$$P(IF1>IFn) = Pu * \Sigma M1n:$$

- $P(IF1>IFn)$ è l'importo che IF1 dovrà corrispondere a IFn tramite GI, e andrà calcolato per ciascuna IF rispetto ogni altra IF;
- Pu è la penale unitaria base;
- M1n sono i minuti subiti da Ifn a responsabilità IF1.

Flussi finanziari fra le parti

Il flusso finanziario netto a saldo da GI a IF1 è dato dalla risultante della seguente sommatoria relativa a tutti i treni circolati:

$$P(GI>IF1) - P(IF>GI) + P (Ifn>IF1) - P(IF1>Ifn)$$

Un eventuale saldo complessivo di tutto il sistema a favore del GI verrà dallo stesso reinvestito in servizi alle IF quali ad esempio: pulizia stazioni, efficientamento degli impianti merci/viaggiatori, implementazione/sviluppo sistemi informativi, informazioni al pubblico, sale di attesa.