



# SCHEMA CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

PIR 2021

**SCHEMA CONTRATTO  
DI UTILIZZO  
INFRASTRUTTURA  
PIR 2021**

**CONTRATTO**  
**PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE**  
**IN CONCESSIONE A FERROVIENORD S.P.A.**  
**(di seguito "CONTRATTO")**

**TRA**

**FERROVIENORD S.p.A.**

**E**

**Impresa Ferroviaria**

**RELATIVO AL PERIODO**

**\_\_/\_\_/202\_ - \_\_/\_\_/202\_**

## INDICE

PREMESSE .....	3
ART. 1 PREMESSE ED ALLEGATI.....	4
ART. 2 OGGETTO E DURATA.....	4
ART. 3 VARIAZIONI DURANTE LA VIGENZA DEL CONTRATTO .....	5
ART. 4 REFERENTI.....	6
ART. 5 VALORIZZAZIONE ECONOMICA: CORRISPETTIVI, CANONI, COSTO DELL'ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE, PENALI.....	6
ART. 6 FATTURAZIONE E MODALITÀ DI PAGAMENTO .....	8
ART. 7 GARANZIA .....	8
ART. 8 REQUISITI PER L'UTILIZZO DELLE TRACCE E DEGLI ALTRI SERVIZI .....	9
ART. 9 ASSICURAZIONE .....	9
ART.10 NORMATIVA DI ESERCIZIO E SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA .....	10
ART. 11 RESPONSABILITÀ.....	10
ART. 12 DIRITTI ED OBBLIGHI GENERALI DEL GI E DELL'IF .....	12
ART. 13 ISPEZIONI E SANZIONI.....	14
ART. 14 RISOLUZIONE E SOSPENSIONE.....	14
ART. 15 FORO COMPETENTE E LEGISLAZIONE APPLICABILE.....	15
ART. 16 DIVIETO DI CESSIONE .....	15
ART.17 SPESE DI CONTRATTO .....	15
ART.18 LINGUA E OBBLIGO DI RISERVATEZZA .....	15
ART. 19 DISPOSIZIONI FINALI .....	16
ALLEGATO 1: SERVIZI EROGATI NELL'AMBITO DEL CONTRATTO .....	17
ALLEGATO 2: PROGRAMMA DELLE TRACCE ORARIE.....	17
ALLEGATO 3: SINTESI ECONOMICA DEL CONTRATTO .....	17
ALLEGATO 4: REFERENTI ACCREDITATI .....	17
ALLEGATO 5: CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA E SVILUPPO NEL PERIODO DI VIGENZA CONTRATTUALE (ACCORDO QUADRO) .....	17
ALLEGATO 6: LOCOMOTORI DI SOCCORSO.....	17
ALLEGATO 7: LAVORI PROGRAMMATI E INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO (IPO) .....	17
ALLEGATO 8: ELENCO NORMATIVO DI RIFERIMENTO .....	<u>17</u>

**TRA**

**FERROVIENORD S.p.A.**, in qualità di concessionario dell'infrastruttura ferroviaria regionale (di seguito denominata "**Gestore dell'Infrastruttura**" o "**GI**"), con sede in Milano, Piazzale Cadorna n. 14, codice fiscale e partita IVA n.06757900151, rappresentata dal Dott. Enrico BELLAVITA, nato a Milano il 01/10/1971, nella sua qualità di Direttore Generale e Legale Rappresentante, domiciliato per la carica presso la sede sociale, munito dei necessari poteri di firma,

**E**

**IMPRESA FERROVIARIA** in qualità di impresa ferroviaria in possesso dei titoli e delle competenze richieste dalle leggi vigenti (di seguito denominata "**Impresa Ferroviaria**" o "**IF**"), con sede legale in \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, codice fiscale e partita IVA n. \_\_\_\_\_, rappresentata dal \_\_\_\_\_, nato a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_, nella sua qualità di \_\_\_\_\_, domiciliato per la carica presso la sede sociale, munito dei necessari poteri di firma,

(di seguito denominate congiuntamente "**Parti**" o singolarmente e indistintamente "**Parte**")

**PREMESSE**

- A. Il GI, in virtù del RD n. 1447 del 1912 e relativi decreti nonché della concessione approvata con DGR n. X/4823 del 15.02.2016 in BURL n. 47 del 23.02.2016, è concessionario per il periodo 18/3/2016 – 31/10/2060 dell'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale e locale (di seguito "**Infrastruttura**") con riferimento alla quale sono erogati i servizi oggetto del Contratto.
- B. L'IF è in possesso della licenza ferroviaria n° \_\_\_ del \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ e n° \_\_\_ del \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_.
- C. L'IF è in possesso del certificato di sicurezza parte A n. \_\_\_\_\_ rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito "**ANSF**") il 28/04/2016 e del certificato di sicurezza parte B n. \_\_\_\_\_ rilasciato da ANSF il \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ valido per il ramo Milano.
- D. L'IF è in possesso del certificato di sicurezza n. \_\_\_/\_\_\_ valido per il ramo Iseo, rilasciato dal GI il \_\_\_/\_\_\_ e prorogato il \_\_\_/\_\_\_.
- E. In data 16/03/2016, il GI ha sottoscritto con Regione Lombardia il "Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale e locale", approvato con DGR n. X/4284 del 15.02.2016, valido per il periodo 18/03/2016 – 31/12/2022, (di seguito "**Contratto di Servizio GI**") che disciplina, tra le altre cose, l'accesso di terzi all'Infrastruttura.
- F. Il GI ha svolto le necessarie verifiche tecniche ed amministrative previste dal Contratto e dalla legge.
- G. In data 21/07/2010, con lettera prot. n. S1.2010.0050394 e annesso Decreto n. 7174 del 19/07/2010 della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità, Regione Lombardia ha trasmesso al GI formale assenso alla struttura del Contratto avendo svolto le verifiche previste dall'articolo 9, comma 4, del vigente (2009-2016) contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria.
- H. Con il presente Contratto le Parti intendono disciplinare l'uso dell'Infrastruttura per il periodo \_\_\_/\_\_\_ - \_\_\_/\_\_\_ ai fini dello svolgimento da parte dell'IF del servizio di trasporto pubblico ferroviario regolato dal contratto di servizio n. 18827/RCC sottoscritto il 13/4/2015 tra l'IF e Regione Lombardia e valido per il periodo 1/1/2015-31/12/2020 (di seguito "**Contratto di Servizio IF**").
- I. In data \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_, con nota protocollo n. \_\_\_\_\_, l'IF, a formale conferma dell'attualizzazione del traffico annuale prevista nel Contratto di Servizio IF ed in accordo al traffico ivi previsto, comunicava al GI la richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio relativo al periodo \_\_\_/\_\_\_ - \_\_\_/\_\_\_.
- J. L'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 e dei relativi servizi, quanto contenuto nella normativa di esercizio e nelle altre regolamentazioni emanate dal GI.
- K. Il GI assicura la disponibilità della capacità ferroviaria tra le varie tipologie di trasporto ferroviario, anche di altre imprese ferroviarie, fermo restando il soddisfacimento delle necessità relative ai servizi di trasporto pubblico locale regolati dal Contratto di Servizio GI cui la rete è prioritariamente dedicata ai sensi dell'art. 11.3 del citato contratto di servizio.

- L. Il Contratto costituisce formale assegnazione all'IF della capacità per l'utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del Contratto stesso per il periodo     /    /    .
- M. Per quanto disciplinato dal D.Lgs. n. 112/2015, le linee del ramo Milano della Rete FERROVIENORD di cui all'allegato "A" del DM 5/8/2016 pubblicato in GU 15/9/2016, rientrano nella competenza dell'ANSF e per esse valgono le disposizioni transitorie previste dal predetto decreto e troveranno applicazione le disposizioni emanate dall'ANSF e corrispondenti modifiche del quadro normativo del GI.
- N. L'IF dichiara di avere ricevuto copia del quadro normativo del GI in vigore, di averne preso piena conoscenza, di accettarlo integralmente e di obbligarsi alla relativa osservanza anche in relazione a tutto quanto concerne le caratteristiche dell'Infrastruttura ivi descritte, le relative condizioni e modalità di utilizzo, i relativi servizi, nonché di obbligarsi sin da ora all'osservanza delle regole che saranno emanate dal GI, dall'ANSF, dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito "ART"), dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per quanto di rispettiva competenza.
- O. L'IF dichiara altresì di essere consapevole che le condizioni di accesso e utilizzo dell'Infrastruttura potranno essere adeguate e/o modificate in relazione alle disposizioni in materia che verranno emanate dalla Regione Lombardia, da ANSF, ART e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**TUTTO CIO' PREMESSO  
SI STIPULA E CONVIENE QUANTO SEGUE**

**ART. 1**

**PREMESSE ED ALLEGATI**

1. Le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del Contratto:  
Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto»;  
Allegato 2 – «Programma delle tracce orarie»;  
Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto»;  
Allegato 4 – «Referenti accreditati»;  
Allegato 5 – «Caratteristiche dell'Infrastruttura»;  
Allegato 6 – «Locomotori di soccorso»;  
Allegato 7 – «Lavori programmati di manutenzione»;  
Allegato 8 – «Elenco normativo di riferimento».
2. Costituiscono parte integrante del Contratto ancorché materialmente non allegati i seguenti documenti disponibili sul sito internet del GI, che costituiscono riferimento laddove non diversamente specificato dal presente documento:
  - a. le condizioni di accesso alla rete ferroviaria e di uso delle sue infrastrutture come indicato nel Prospetto Informativo Rete (PIR) pubblicato sul sito internet del GI;
  - b. il quadro normativo del GI emanato attraverso:  
Disposizioni di Esercizio, Prescrizioni di Esercizio (Procedure di interfaccia), Circolari territoriali Pubblicazioni di Servizio:
    - i. Disposizioni di esercizio Ramo Milano
    - ii. Disposizioni di esercizio Ramo Iseo
    - iii. Pubblicazioni di servizio Ramo Milano
    - iv. Pubblicazioni di servizio Ramo Iseo
3. Ai fini del Contratto i riferimenti alle disposizioni del D.Lgs. 112/2015 e del DM 5/8/2015 valgono in relazione allo specifico richiamo e in ogni caso per quanto applicabili, tenuto conto anche del periodo transitorio da questi atti disciplinato.

**ART. 2**

**OGGETTO E DURATA**

1. Il Contratto ha per oggetto la disciplina dell'utilizzo da parte dell'IF delle tracce orarie e degli altri servizi resi disponibili dal GI.

2. I servizi resi disponibili dal GI ad IF sono illustrati nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto» (di seguito "Servizi"). Le tracce orarie sono elencate nell' Allegato 2 – «Programma delle tracce orarie» decorrente dal mese di \_\_\_\_\_.
  3. L'IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i Servizi ai fini dell'esercizio delle seguenti tipologie di servizi di trasporto ferroviario:
    1. treni regolati dal Contratto di Servizio IF aventi priorità su altri treni circolanti sulle linee del GI:
      - a) treni passeggeri previsti dal Piano di Esercizio del Contratto di Servizio IF (di seguito "PdE"):
        - i) regionale;
        - ii) suburbano e assimilati;
        - iii) aeroportuale;
        - iv) servizi aeroportuali internazionali;
      - b) movimentazione materiali vuoti correlati al punto a) che precede;
    2. treni non regolati dal Contratto di Servizio IF e subordinati alla priorità dei treni previsti dal PdE ed alla verifica di compatibilità con le tracce dei contratti di utilizzo di altre Imprese:
      - a) treni passeggeri non previsti dal PdE:
        - i) servizi commerciali;
        - ii) servizi con materiale storico;
      - b) treni per corse prova;
      - c) movimentazione materiali vuoti correlati ai punti a) e b) che precedono.
- Le Parti convengono che il PdE di riferimento contrattuale allegato al presente Contratto è quello corrispondente ai Piani di Esercizio decorrenti dalla data del cambio orario annuale invernale e dal cambio orario estivo di giugno.
4. Il Contratto decorre dal \_ / \_ / \_\_\_\_ - \_ / \_ / \_\_\_\_.

### **ART. 3**

#### **VARIAZIONI DURANTE LA VIGENZA DEL CONTRATTO**

1. Nel corso della durata del Contratto l'IF potrà richiedere tracce e servizi aggiuntivi rispetto a quelli concordati alla sottoscrizione oppure variazioni, anche in diminuzione, che abbiano validità per il restante periodo di durata del Contratto.
 

Le richieste di tracce orario treni non coincidenti con quanto definito da PdE, costituiranno in ogni caso richiesta di traccia commerciale ai sensi dell'art. 2 comma 3.2.

Le richieste di tracce e servizi aggiuntivi, salvo casi eccezionali adeguatamente motivati, dovranno pervenire a GI nel rispetto dei tempi indicati nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto». L'assegnazione all'IF delle tracce e dei servizi aggiuntivi avverrà da parte del GI, a seguito di istruttoria, nei limiti della capacità disponibile.
2. Le variazioni dovute ad esigenze temporanee potranno essere richieste dall'IF in Gestione Operativa. Per "gestione operativa" si intende nel presente contratto, attività di competenza esclusiva dei referenti accreditati di FERROVIENORD e dell'Impresa Ferroviaria che sono presenti sul territorio ed individuati nel Contratto.
 

Le suddette richieste saranno regolate tempestivamente tra i referenti dell'IF e del GI di cui al successivo art. 4, senza la necessità di aggiornare gli allegati contrattuali. Delle suddette variazioni se ne terrà comunque conto in sede di rendicontazione delle prestazioni.
3. Del mancato utilizzo, parziale o totale, delle tracce o dei Servizi si terrà conto in sede di conguaglio delle somme dovute dall'IF per le prestazioni erogate da GI assoggettate a pagamento ai sensi dell'articolo 5.
4. Il GI potrà limitare o interrompere l'accesso all'Infrastruttura, apportando le conseguenti variazioni alle tracce interessate, per cause di forza maggiore o per esigenze legate all'esecuzione di lavori programmati all'Infrastruttura. Onde favorire il corretto svolgimento della manutenzione ordinaria e/o preventiva nonché i lavori straordinari di rinnovo e sviluppo dell'Infrastruttura, il GI prevede, per le linee a doppio binario, l'istituzione di interruzioni programmate concordate preventivamente con l'IF per la valutazione delle soggezioni (perditempo e/o soppressioni programmate) con le tempistiche e le modalità previste dall'Allegato 7 – «Lavori programmati di manutenzione». Il GI e l'IF, nel rispetto dei rispettivi contratti di servizio con Regione Lombardia, si impegnano a

individuare preventivamente, anche in maniera congiunta, le migliori soluzioni per limitare conseguenze alla circolazione.

5. Le comunicazioni relative alle variazioni di cui al presente articolo devono avvenire a mezzo email utilizzando gli indirizzi indicati nell'Allegato 4 – «Referenti accreditati».

#### **ART. 4**

##### **REFERENTI**

1. Ciascuna delle Parti ha provveduto a nominare i propri referenti preposti allo svolgimento delle specifiche attività individuate nel Contratto; le generalità e i riferimenti dei suddetti referenti sono riportati nell'Allegato 4 – «Referenti accreditati». Le Parti si impegnano a comunicare eventuali variazioni o integrazioni entro il giorno successivo.
2. I reclami da parte dei clienti dell'IF o dell'IF stessa per i Servizi dovranno essere trasmesse ai competenti referenti indicati nell'Allegato 4 – «Referenti accreditati» per la gestione degli stessi in conformità ai rispettivi sistemi di gestione.
3. Ciascuna delle Parti sopporterà i costi sostenuti per le comunicazioni tra i referenti e gli opportuni scambi di dati.
4. Ciascuna delle Parti individua i propri referenti per la supervisione della circolazione dei treni nelle proprie sale operative e per la corrispondente gestione dei rapporti tra le parti aziendali, secondo quanto indicato nella scheda 1 dell'Allegato 4 – «Referenti accreditati».

#### **ART. 5**

##### **VALORIZZAZIONE ECONOMICA: CORRISPETTIVI, CANONI, COSTO DELL'ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE, PENALI**

1. Per i **Servizi** sono dovuti dall'IF al GI i corrispettivi stabiliti nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
2. L'articolazione dei **Servizi** e l'applicabilità dei corrispettivi previsti dal comma 3 del presente articolo è specificata per ogni categoria di Servizio nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto». Il canone di cui all'art. 5, comma 1, lettera a), comprende e compensa l'erogazione da parte del GI all'IF dei servizi inclusi nel cosiddetto "pacchetto minimo d'accesso" di cui all'art.13 del D.Lgs. 112/2015 qui pattizamente richiamato.
3. Per l'utilizzo delle tracce orarie oggetto del Contratto sono dovuti dall'IF al GI:
  - a) il canone di utilizzo dell'infrastruttura pari a:
    - i) 2,80 (due/ottanta) euro/treno\*km per tutte le tracce, ovvero, a titolo indicativo e non esaustivo: treni TPL, treni commerciali, treni turistici, effettuazione corse prove e corrispondenti materiali vuoti.
  - b) il rimborso del costo per l'utilizzo dell'energia elettrica di trazione sostenuto dal GI per tutte le tracce a trazione elettrica oggetto del Contratto, secondo i criteri riportati nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
4. Nell'Allegato 3 – Sintesi economica del Contratto è riportato l'ammontare complessivo dei canoni e dei corrispettivi dovuti dall'IF al GI. Tali canoni e corrispettivi sono soggetti a variazioni a consuntivo in base alle prestazioni effettivamente erogate e tenuto conto delle variazioni di cui all'art. 3.
5. Quanto stabilito dal presente articolo è soggetto a variazioni conseguenti all'emanazione del regolamento previsto dall'articolo 37 della legge regionale n. 6/2012 "Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti" e s.m.i. e al recepimento di tale norma nell'ambito del Contratto di Servizio GI.
6. Il presente comma riguardante le Penali a carico dell'IF.  
Per quanto indicato all'art. 3 l'IF ha facoltà, fatte salve le conseguenze di seguito specificate, di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce tra quelle programmate all'Allegato 2 – «Programma delle tracce orarie» e non oggetto del Contratto di Servizio IF:
  - la formalizzazione di disdetta da parte dell'Impresa Ferroviaria, di una o più tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarata a capacità limitata, comporterà il pagamento di una penale pari al 50% della traccia non utilizzata, qualora la disdetta venga comunicata con un anticipo superiore o uguale a 5 giorni solari dalla data programmata di utilizzo. Una penale pari al 60% del canone della traccia non utilizzata, qualora la disdetta venga comunicata con un anticipo uguale o inferiore a 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine.



la formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'Impresa Ferroviaria di una o più tracce che interessino linee/impianti non compresi tra quelle dichiarati a capacità limitata, comporterà quanto segue:

- a) nel caso la disdetta sia formalizzata al GI da 5(cinque) giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine, l'IF è tenuta a corrispondere al GI una somma pari al canone di pedaggio per ogni traccia disdettata;
- b) la formalizzazione della disdetta totale o parziale di una o più tracce, almeno 5(cinque) giorni solari prima della data di utilizzo, comporterà il pagamento delle tracce in analogia al comma 6, lettera a), secondo quanto di seguito stabilito:
  - i. in caso di volume di tracce contrattuali programmate superiori a 100 (cento) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 5% (cinque per cento) del traffico programmato indicato nell' Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto» (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 95% (novantacinque per cento) del canone programmato per l'anno in corso di cui all'Allegato 3), al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi;
  - ii. in caso di volume di tracce contrattuali programmate inferiori a 100 (cento) coppie di treni mensili e superiori a 20 (venti) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 25% (venticinque per cento) del traffico programmato indicato nell'Allegato 3 (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 75% (settantacinque per cento) del canone programmato per l'anno in corso di cui all' Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto», al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi;
  - iii. in caso di volume di tracce contrattuali programmate inferiori a 20 (venti) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 40% (quaranta per cento) del traffico programmato indicato nell'Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto» (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 60% (sessanta per cento)del canone programmato per l'anno in corso di cui all'Allegato 3), al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi.

7. Il presente comma, riguardante le Penali a carico del GI.

Per mancato utilizzo della traccia per causa del GI per motivazioni diverse da quelle riportate all'art. 3, comma 4, il GI dovrà corrispondere all'IF, al netto dell'eventuale costo energia:

- per la formalizzazione di disdetta, di una o più tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarata a capacità limitata, comporterà il pagamento di una penale pari al 50% della traccia non utilizzata, qualora la disdetta venga comunicata con un anticipo superiore o uguale a 5 giorni solari dalla data programmata di utilizzo. Una penale pari al 60% del canone della traccia

la formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'Impresa Ferroviaria di una o più tracce che interessino linee/impianti non compresi tra quelle dichiarati a capacità limitata, comporterà quanto segue:

- a) per preavvisi del GI inferiori ai 5 gg lavorativi (ovvero anche in caso di mancato preavviso) il 100% del canone di pedaggio;
- b) per preavvisi del GI superiori a 5 gg comporterà il pagamento delle tracce, secondo quanto sotto indicato:
  - i. il 95% del canone di pedaggio per programma dell'IF con traffico nel caso che l'IF abbia un volume di tracce contrattuali programmate superiori a 100 (cento) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 5% (cinque per cento) del traffico programmato indicato nell' Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto» (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 95% (novantacinque per cento) del canone programmato per l'anno in corso di cui all'Allegato 3), al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi;
  - ii. il 75% nel caso che l'IF abbia un volume di tracce contrattuali programmate inferiori a 100 (cento) coppie di treni mensili e superiori a 20 (venti) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 25% (venticinque per cento)

del traffico programmato indicato nell'Allegato 3 (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 75% (settantacinque per cento) del canone programmato per l'anno in corso di cui all' Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto», al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi;

- iii. il 60% nel caso che l'IF abbia un volume di tracce contrattuali programmate inferiori a 20 (venti) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 40% (quaranta per cento) del traffico programmato indicato nell'Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto» (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 60% (sessanta per cento) del canone programmato per l'anno in corso di cui all'Allegato 3), al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi;

Le penali a carico del GI saranno limitate in ogni caso ai primi 60 gg del mancato utilizzo della traccia.

8. Le soppressioni di tracce per cause di forza maggiore e a causa di sciopero del personale dell'IF o dei gestori delle infrastrutture utilizzate dall'IF non concorrono alla determinazione della soglia di franchigia e per esse non sono dovuti pagamenti di canone.
9. Il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni "Performance Regime", prevede l'applicazione di target di regolarità della circolazione ed oneri per penali nel caso di mancato raggiungimento dei target riportati nell'Allegato 1 - «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».  
Gli oneri corrispondenti al suddetto Performance Regime sono considerati figurativi qualora un mancato target abbia coinvolto la sola IF che ha sottoscritto il presente contratto.  
Gli oneri corrispondenti al suddetto Performance Regime, saranno invece applicati tra le parti firmatarie del presente contratto, in tutti i casi in cui il mancato target di circolazione fissato dai contratti con le IF abbia coinvolto anche Imprese Ferroviarie terze.

## **ART. 6**

### **FATTURAZIONE E MODALITÀ DI PAGAMENTO**

1. La fatturazione da parte dell'IF al GI delle somme dovute ai sensi dell'art. 5 avverrà con le seguenti modalità e tempi:
  - i) emissione entro ogni fine mese di una fattura di importo pari al valore medio mensile delle prestazioni; emissione entro il 30 (trenta) del mese successivo al trimestre di riferimento di una fattura a
  - ii) conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo e l'importo in acconto; emissione entro il 30 (trenta) del mese successivo al trimestre di riferimento di una fattura derivante
  - iii) dalle richieste tracce di cui all'articolo 5, comma 1, lettera b).
2. L'IF è tenuta ad effettuare i pagamenti delle fatture entro 60 (sessanta) 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, l'IF è tenuta a corrispondere al GI gli interessi di mora pari al tasso EURIBOR, pubblicato semestralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica a cura del Ministero dell'Economia e delle Finanze.
3. La fatturazione di cui al comma 1 avverrà sulla base della rendicontazione mensile inviata dal GI a IF finalizzata a condividere la valorizzazione.
4. Il GI inoltrerà mensilmente un report con le tracce effettuate e la rendicontazione degli indicatori di performance (di seguito "**Key Performance Indicator**" o "**KPI**").
5. Il GI e l'IF al termine del Contratto redigeranno apposito verbale di chiusura con indicate le tracce, i servizi aggiuntivi richiesti e gli indicatori di performance KPI.
6. Nel caso in cui dal verbale di cui al comma precedente dovessero risultare un credito o un debito del GI, quest'ultimo emetterà la relativa fattura o nota credito. Il GI emetterà i suddetti documenti contabili entro il 31/03 di ogni anno solare seguente l'anno di riferimento, a partire dal / / .

## **ART. 7**

### **GARANZIA**

1. L'IF è esonerata dal prestare la garanzia per il pagamento dei corrispettivi previsti dal Contratto e di ogni altra somma dovuta dall'IF in base al Contratto, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti

dall'inadempimento, avendo adempiuto al pagamento del corrispettivo dovuto dal precedente contratto di utilizzo dell'Infrastruttura.

## **ART. 8**

### **REQUISITI PER L'UTILIZZO DELLE TRACCE E DEGLI ALTRI SERVIZI**

1. Ai fini dell'utilizzo delle tracce e dei Servizi l'IF deve:
  - a) essere in possesso di licenza ferroviaria;
  - b) possedere il certificato di sicurezza ed eventuali successive estensioni, rilasciato dal soggetto competente, per le linee interessate dalle tracce oggetto del presente Contratto.
2. L'IF dovrà fornire al GI copia del Certificato di sicurezza almeno cinque giorni lavorativi precedenti a quello di utilizzo delle tracce pertinenti le parti di Infrastruttura a cui detto certificato e relative estensioni si riferiscono. Nel caso di mancata o di ritardata presentazione del Certificato di sicurezza, l'IF non potrà utilizzare le tracce ed usufruire dei Servizi previsti dal presente contratto.
3. In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della licenza ferroviaria, del Contratto di Servizio IF, del certificato di sicurezza o degli altri titoli richiesti dal Contratto e dalla disciplina applicabile in materia, l'IF è tenuta ad informare tempestivamente il GI, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto interessate, fermo restando le ulteriori conseguenze previste dal Contratto.
4. L'IF indica nella persona del Direttore il soggetto deputato alla gestione di ogni aspetto connesso alla sicurezza dell'esercizio ferroviario di competenza dell'IF, soggetto che vigilerà costantemente riguardo al mantenimento dei requisiti e delle condizioni di sicurezza dandone puntuale comunicazione al Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza.

## **ART. 9**

### **ASSICURAZIONE**

1. Il GI dichiara di avere in corso le seguenti coperture assicurative e si impegna a mantenere l'efficacia delle stesse, o di altre equivalenti, per tutto il periodo di durata del Contratto la polizza per responsabilità civile verso terzi, a garanzia di tutte le attività svolte dal GI e per i danni sofferti dall'IF, dai loro clienti e da terzi con massimale pari ad Euro .000.000,00 (milioni) per sinistro e per anno.
2. L'IF si obbliga a stipulare, a propria cura e spese, ed a mantenere operante per tutto il periodo di durata del Contratto, una polizza assicurativa per responsabilità civile verso terzi, a garanzia dei danni sofferti dal GI, dalle imprese ferroviarie diverse dall'IF, dai rispettivi clienti e dai terzi, con massimale pari ad Euro 100.000.000,00 (centomilioni) per sinistro e per anno e con i seguenti sottolimiti:
  - i) danni indiretti pari ad Euro 10.000.000,00 (diecimilioni);
  - ii) danni a terzi da incendio pari ad Euro 2.000.000,00 (duemilioni);
  - iii) danni da inquinamento accidentale pari ad Euro 2.500.000,00 (duemilioniecinquecentomila).L'IF si impegna a consegnare al GI copia della suddetta polizza almeno 5 (cinque) giorni lavorativi prima dell'utilizzo delle tracce.
3. La polizza di cui al comma 2 deve fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali (es. CIV, RIV, AIM, Regolamento CE n. 1371/2007), deve essere in lingua italiana e deve prevedere l'impegno da parte della compagnia assicuratrice di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata AR o altro mezzo che garantisca la certezza della data, ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la efficacia/operatività della polizza, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo della scadenza. La suddetta polizza deve, inoltre, prevedere l'espressa rinuncia della compagnia assicuratrice al diritto di surroga di cui all'articolo 1916 Codice Civile verso le persone delle quali le parti (GI e qualunque impresa ferroviaria coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo. Deve infine prevedere che la compagnia assicuratrice si impegni ad attivarsi a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei clienti, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

4. L'IF è tenuta ad informare tempestivamente il GI del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività della polizza, provvedendo a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal Contratto e dalle condizioni generali.
5. Laddove l'IF abbia già in essere una o più coperture assicurative per un massimale adeguato ai requisiti minimi di cui al presente articolo, potrà presentare un'appendice con cui la compagnia assicuratrice dichiara che:
  - a) la copertura è operativa anche per le attività di cui al presente Contratto;
  - b) è a conoscenza del presente articolo;
  - c) la polizza rispetta completamente le condizioni previste dal Contratto.
 Va inoltre allegato alla dichiarazione l'elenco delle esclusioni e dei sottolimiti previsti in polizza; la suddetta dichiarazione e tale elenco devono essere controfirmati dall'IF.
6. In caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale, l'IF dovrà provvedere al reintegro entro 15 (quindici) giorni dalla richiesta della compagnia assicuratrice o del GI.
7. La stipula delle coperture di cui al presente articolo non rappresenta in nessun caso una limitazione delle eventuali responsabilità in eccesso ai massimali. Tale principio si applica indistintamente a tutti i soggetti interessati, compreso il GI. Eventuali franchigie e/o scoperti previsti nelle polizze rimangono ad esclusivo carico della parte contraente del singolo contratto assicurativo.

#### **ART.10**

##### **NORMATIVA DI ESERCIZIO E SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA**

1. L'utilizzo delle tracce orarie e dei Servizi è assoggettato al rispetto da parte dell'IF della normativa di esercizio in vigore sulla rete del GI che l'IF dichiara di conoscere.
2. L'IF è tenuta a dotarsi di sistemi di radiocomunicazione mobile compatibili con quelli in esercizio presso il GI e atti all'invio al Posto Centrale di Movimento competente delle comunicazioni prescritte per il riconoscimento di ciascuna corsa effettuata ed a sostenerne i relativi costi per gli apparati e per il traffico.
3. L'IF, in relazione alle tracce richieste ed alle linee sulle quali ha richiesto di effettuare il proprio servizio, è obbligata a rendere disponibile un numero adeguato di locomotori di riserva, diesel ed elettriche, ed altri mezzi attrezzati per il soccorso ai treni al fine di procedere allo sgombero dell'Infrastruttura dal materiale rotabile. La quantificazione e la localizzazione dei mezzi è specificata nell'Allegato 6 – «Locomotori di soccorso».
4. In tutti i casi in cui si deve sgomberare l'Infrastruttura dal materiale rotabile, il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'Infrastruttura. A tal fine, il GI stabilisce la modalità più idonea per lo sgombero dell'Infrastruttura, tenendo conto del contesto e della effettiva disponibilità dei mezzi di riserva/soccorso.  
 Ai fini dello sgombero dell'Infrastruttura, il GI richiederà l'intervento dei mezzi funzionali allo scopo, in disponibilità dell'IF che ha determinato l'ingombro, ai sensi di quanto previsto nel presente paragrafo. Il GI potrà altresì richiedere l'intervento dei mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento o di altre imprese ferroviarie qualora il ricorso a tali mezzi sia ritenuto da GI più idoneo ed efficace allo scopo.  
 L'IF, anche se estranea alla causa di ingombro, è in ogni caso obbligata ad adoperarsi a semplice richiesta del GI con i mezzi rientranti nella propria disponibilità per la liberazione dell'Infrastruttura. In caso di ingiustificato rifiuto all'ordine di sgombero da parte di IF estranea all'ingombro, questa sarà tenuta al versamento al GI del costo dell'operazione di sgombero maggiorato del 100% a titolo di penale.
5. Resta fatto salvo ogni aspetto normativo del settore secondo il corrispondente campo di applicazione.

#### **ART. 11**

##### **RESPONSABILITÀ**

1. Il GI e l'IF operano per garantire la circolazione dei treni in qualità e sicurezza ed un utilizzo ottimale dell'Infrastruttura.
2. Il GI e l'IF operano per garantire il mantenimento e il miglioramento dei livelli di qualità, accessibilità e sicurezza nonché un utilizzo ottimale degli ambienti di stazione e dei sistemi di comunicazione al pubblico.

3. Le prestazioni offerte dall'infrastruttura, per il presente Contratto, richiamate nei commi precedenti, sono complessivamente valutate ed indicate dal GI e dall'IF attraverso opportuni KPI quantificati nell' Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
4. L'IF, per la richiesta della capacità e dei Servizi, e il GI, per la predisposizione delle tracce, operano in coerenza con le prestazioni ammissibili dell'Infrastruttura, come quantificate nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
5. 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, il GI e l'IF reciprocamente rispondono per le cause riconducibili alla propria responsabilità diretta. Per quanto concerne le prestazioni dell'Infrastruttura, il GI risponde nei limiti della capacità e dell'affidabilità, come quantificate nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
6. Al fine di assicurare la costante attenzione ad un progressivo miglioramento del livello dei Servizi e dei distinti impegni del GI e dell'IF nei confronti della Regione Lombardia e dei clienti viaggiatori, le Parti concordano di monitorare, analizzare ed attribuire le responsabilità applicando il sistema di monitoraggio di cui all'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
7. Le Parti concordano di applicare un meccanismo di valorizzazione qualora per propria responsabilità abbiano concorso al mancato raggiungimento dei KPI.
8. Per l'attuazione del presente articolo, verrà istituito dalle Parti un tavolo tecnico bilaterale.
9. In caso di rilevanti inconvenienti di esercizio e di incidenti le Parti si conformeranno a quanto di seguito stabilito:

**a) Indagini dell'Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti**

In caso di incidenti gravi l'Organismo Investigativo (OI) del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti indaga al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione degli incidenti.

L'OI può inoltre avviare indagini in presenza di incidenti o inconvenienti che- in condizioni diverse- avrebbero potuto determinare incidenti gravi.

La natura di dette indagini, nonché le competenze, gli obblighi e le responsabilità delle parti (ANSF, gestori di infrastrutture e imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dell'art. 19 del d.lgs. 162/2007, al quale si fa espresso rinvio.

**b) Indagini dell'ANSF**

Fermo restando che la competenza a seguito di incidenti/inconvenienti o specifica catena di essi competono all'OI, l'ANSF, quando lo ritiene necessario, svolge indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto, per poter adottare gli eventuali interventi immediati a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi.

Il GI e l'IF dovranno fornire la massima collaborazione al personale incaricato dall'ANSF di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.4.3 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF.

**c) Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e dell'IF**

Il GI e l'IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSF in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario (definiti dall'art. 5.4 nell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF, al quale si fa espresso rinvio), hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.

Nel caso in cui in uno stesso evento siano coinvolti più operatori, ciascuno di essi dovrà svolgere un processo di valutazione autonomo, garantendo comunque lo scambio tra gli operatori coinvolti degli elementi utili all'indagine. Le relazioni d'indagine concluse dovranno essere rese immediatamente consultabili all'ANSF ed agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore dovrà valutare la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'ANSF potrà intervenire allo

scopo di indurre gli operatori ad una conclusione univoca delle indagini disponendo nel caso necessario la riapertura delle stesse.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF.

In attesa del riassetto normativo sugli accertamenti da parte dell'ANSF in materia di d'incidenti/inconvenienti che hanno o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario e della successiva formalizzazione da parte del GI della relativa procedura d'attuazione prevista dal punto 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto ANSF n. 4/2012 - sulla base della ancora vigente Disposizione GI n. 55/2003 - il GI dispone, a seconda della tipologia di evento verificatisi, i previsti accertamenti.

Tale indagine del GI comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, l'accertamento delle dinamiche dell'evento, la quantificazione dei relativi danni e la formulazione di conclusioni, la determinazione delle cause e l'individuazione delle responsabilità.

Il GI, a seguito di un processo di valutazione delle risultanze dell'accertamento, provvede a rendere disponibili le indagini all'ANSF ed a trasmetterne copia alle eventuali IF coinvolte nell'evento.

Il GI, dietro specifica richiesta, invia le relazioni d'inchiesta e gli eventuali provvedimenti migliorativi all'OI.

10. In accordo ai principi delle Direttive Europee in materia di sicurezza le Parti mettono in atto i propri sistemi della gestione della sicurezza tenendo conto delle attività degli altri attori e di terzi.
11. Qualora l'IF nomini una propria commissione d'inchiesta, come previsto dal proprio Sistema di Gestione della Sicurezza (di seguito "SGS"), il GI deve mettere a disposizione dell'IF tutti gli elementi necessari per lo svolgimento dell'indagine.
12. Il GI deve consentire ai responsabili individuati dall'IF l'accesso al proprio database della sicurezza di esercizio (di seguito "DBSE").

## **ART. 12**

### **DIRITTI ED OBBLIGHI GENERALI DEL GI E DELL'IF**

1. È obbligo del GI:
  - a) mettere a disposizione dell'IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti in materia e dal Contratto, l'Infrastruttura 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;
  - b) assicurare che l'Infrastruttura, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, all'ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;
  - c) mettere a disposizione di IF tramite il proprio sito internet la documentazione del quadro normativo disciplinante l'esercizio ferroviario sulla Infrastruttura, incluse le procedure di interfaccia e la documentazione descrittiva aggiornata di tutte le dotazioni e delle caratteristiche tecniche dell'Infrastruttura;
  - d) comunicare all'IF le modifiche della documentazione di cui alla lettera c) che precede a mezzo P.E.C. all'indirizzo indicato nell'Allegato 4 – «Referenti accreditati».
2. È obbligo dell'IF:
  - a) operare nel rispetto della normativa di esercizio del GI, degli standard e delle norme di sicurezza, della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro (D.Lgs. 81/08), nonché delle disposizioni e prescrizioni definite dalla normativa vigente;
  - b) recepire nel proprio SGS il quadro normativo disciplinante l'esercizio ferroviario sull'Infrastruttura, incluse le procedure di interfaccia e la documentazione descrittiva aggiornata di tutte le dotazioni e delle caratteristiche tecniche dell'Infrastruttura in coerenza con il proprio SGS e certificato di sicurezza;
  - c) assicurare la tempestiva e corretta informazione e formazione del proprio personale del quadro normativo di cui alla precedente lettera b), nonché la dovuta distribuzione al proprio personale dei documenti secondo quanto previsto dal proprio SGS, inclusi gli aggiornamenti trasmessi dal GI all'indirizzo PEC di IF indicato nell'Allegato 4 – Referenti accreditati;
  - d) espletare i servizi di trasporto con materiale rotabile trainante e trainato inseriti negli appositi registri dei veicoli autorizzati alla circolazione e conformi alla regolamentazione di esercizio e di sicurezza adottata dal GI,

in relazione sia alla tipologia dei servizi di trasporto espletati, sia alle caratteristiche dell'Infrastruttura. Resta comunque inteso che potrà essere messo in circolazione solo il materiale rotabile per il quale siano state rilasciate le autorizzazioni previste dalle disposizioni in vigore;

- e) assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni, ancorché il GI ne abbia ammesso la circolazione sull'Infrastruttura;
  - f) garantire che il personale, dalla stessa 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, sia in condizioni di normalità d'esercizio, sia in situazioni di degrado, di anormalità o di emergenza;
  - g) predisporre e mantenere aggiornato il SGS, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia e comunicare tempestivamente al GI tutte le possibili non conformità, azioni correttive, azioni preventive e piani di miglioramento;
  - h) presentare la richiesta di tracce orario in conformità alle caratteristiche tecniche dell'Infrastruttura.
3. Nell'utilizzo dell'Infrastruttura, l'IF deve inoltre attenersi ai seguenti obblighi:
- a) rispettare la normativa di esercizio, le prescrizioni tecniche e gli standard di sicurezza imposti dalle disposizioni in vigore e dal certificato di sicurezza;
  - b) assicurarsi che la circolazione dei propri treni avvenga solo nell'ambito delle linee indicate nei certificati di sicurezza;
  - c) richiedere un volume di traffico congruo con i mezzi autorizzati a circolare e con il personale abilitato all'esercizio;
  - d) ottemperare a tutte le prescrizioni impartite dal GI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
  - e) fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del Contratto in gestione operativa;
  - f) utilizzare ciascuna traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa, quali:
    - i) tipo locomotore;
    - ii) tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
    - iii) massa rimorchiata;
    - iv) peso assiale;
    - v) percentuale di massa frenata;
    - vi) lunghezza del convoglio.
  - g) Utilizzare treni di composizione conforme alle caratteristiche tecniche degli impianti. Qualora, a fronte di richieste dell'IF, venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza del marciapiede dei binari di stazione, l'IF sarà tenuta – a propria cura, onere e responsabilità – a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela e dell'Infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede.
3. Con riferimento alla durata del Contratto, l'IF è altresì tenuta a:
- a) mantenere immutate, nel corso di esecuzione del Contratto, 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;
  - b) comunicare al GI senza ritardo e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza o del titolo autorizzativo, nonché ogni evento che incida sulla validità e/o efficacia dell'accordo di Associazione internazionale;
  - c) comunicare al GI senza ritardo ogni vicenda e circostanza idonea a incidere sulla situazione accertata mediante il rilascio del certificato di sicurezza, anche relativo ad altre infrastrutture ferroviarie, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
  - d) svolgere il servizio sull'Infrastruttura nel rispetto del quadro normativo in vigore e del certificato di sicurezza rilasciatogli;

- e) utilizzare per l'espletamento dei Servizi materiale rotabile omologato e immatricolato per l'uso sull'Infrastruttura;
  - f) utilizzare materiale rotabile coerentemente alle modalità d'uso indicate dal fabbricante e ad eventuali limitazioni/prescrizioni stabilite in sede di ammissione tecnica, al profilo di destinazione dello stesso e nel rispetto delle disposizioni e procedure emanate dall'IF e partecipare ad ANSF, all'interno del processo di immatricolazione, o ai processi di autorizzazione del GI e ministeriali e regionali per l'immissione in servizio;
  - g) rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dal GI.
5. Il GI non assume alcun obbligo di custodia, né alcuna responsabilità per danni/perdite, avarie, furti o sottrazioni inerenti il materiale rotabile, le attrezzature e le cose dell'IF, incluso le merci trasportate dall'IF, in sosta/stazionamento/transito nell'ambito dell'Infrastruttura.

#### **ART. 13**

##### **ISPEZIONI E SANZIONI**

1. Il GI si riserva di effettuare a propria discrezione ispezioni per la verifica del rispetto del Contratto da parte dell'IF. In relazione all'inchiesta di cui all'art. 11.9, all'occorrenza, il GI applicherà nei confronti degli agenti del GI e dell'IF il regime sanzionatorio di cui al TITOLO VI del RD n. 148/1931.
2. In via convenzionale, nel caso in cui dall'esito dell'inchiesta di cui al comma 2 emerga il coinvolgimento del personale dell'IF e l'IF non dia evidenza al Direttore dell'Esercizio del GI, o al Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza ove competente, entro 30 (trenta) giorni dalla comunicazione dall'esito dell'inchiesta, dei provvedimenti presi nei confronti del proprio personale, il GI si rivarrà nei confronti dell'IF secondo la seguente disciplina:
  - i) addebito pari a 50,00 (cinquanta) euro/h in caso di multe agli agenti dell'IF;
  - ii) addebito pari a 500,00 (cinquecento) euro/giornata in caso di provvedimenti di sospensione dal servizio fino ad un massimo di 5.000,00 (cinquemila) euro.
3. Il mancato rispetto da parte dell'IF di quanto previsto all'art. 12, comma 2, lettera b), comporterà l'applicazione delle seguenti sanzioni a carico dell'IF stessa:
  - i) 5.000,00 (cinquemila) euro per ogni treno o composizione bloccata fatto circolare sull'Infrastruttura non preventivamente autorizzato o con revisione scaduta nell'ambito del certificato di sicurezza;
  - ii) 1.000,00 (mille) euro per ogni veicolo fatto circolare sull'Infrastruttura non preventivamente autorizzato o con revisione scaduta nell'ambito del certificato di sicurezza.
4. Le sanzioni di cui sopra non escludono possibili ulteriori azioni da parte del GI anche in relazione all'art. 14 del Contratto.
5. In caso di incidenti in esercizio, nelle stazioni o in linea l'IF prima di rimuovere i rotabili interessati e/o danneggiati dovrà acquisire il nulla osta del Responsabile del turno di reperibilità del GI.

#### **ART. 14**

##### **RISOLUZIONE E SOSPENSIONE**

1. 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'articolo 1456 del Codice Civile nei seguenti casi:
  - a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni in materia antimafia;
  - b) mancato versamento dei corrispettivi dovuti al GI, previa messa in mora nelle forme d'uso;
  - c) mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione della garanzia di cui all'art. 7;
  - d) constatata mancanza delle polizze e dei relativi massimali e coperture obbligatorie previste per l'assicurazione dall'articolo 9.
  - e) grave violazione di uno qualsiasi degli obblighi generali dell'IF;
  - f) violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto qualsiasi altra forma della capacità;
  - g) mancato conseguimento nei termini o revoca o cessazione dei requisiti e titoli richiesti dall'art. 8 per l'utilizzo dell'Infrastruttura;
  - h) modifiche al Contratto di Servizio IF, alla licenza o ad altri titoli autorizzativi e di sicurezza tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in



cui le 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.

2. Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione si verificherà di diritto a seguito di comunicazione del GI inviata con modalità che diano certezza della data di ricevimento da parte del destinatario.
3. In tutti i casi di risoluzione per fatto imputabile all'IF, l'IF sarà tenuta a riconoscere al GI, a titolo di indennizzo, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'Infrastruttura che avrebbe dovuto corrispondere al GI fino alla scadenza naturale del Contratto, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.
4. Nel caso di sospensione di uno dei requisiti previsti dal Contratto, verrà automaticamente sospeso l'utilizzo dell'Infrastruttura, con conseguente sospensione da parte di IF dell'obbligo a versare i canoni ed i corrispettivi pattuiti. Qualora la sospensione della licenza sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria di ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione.

#### **ART. 15**

##### **FORO COMPETENTE E LEGISLAZIONE APPLICABILE**

1. Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del Contratto e delle condizioni generali ed allegati è competente in via esclusiva il Foro di Milano.
2. Al Contratto si applica la legge italiana.

#### **ART. 16**

##### **DIVIETO DI CESSIONE**

1. È fatto divieto all'IF di cedere a terzi il Contratto ovvero di consentire, in qualsiasi altro modo, a terzi l'utilizzo, in tutto o in parte, dell'Infrastruttura e dei Servizi. Nei casi di affitto o di cessione di ramo d'azienda farà fede quanto disposto dalla normativa vigente, previo accertamento della sussistenza, in capo alla locataria o cessionaria dei requisiti previsti dal Contratto per l'utilizzo dell'Infrastruttura e i Servizi.
2. La violazione dei divieti di cui al comma precedente ha come conseguenza la risoluzione del Contratto e l'esclusione dell'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 è, in ogni caso, nullo ai sensi del D.Lgs 112/2015.

#### **ART.17**

##### **SPESE DI CONTRATTO**

1. Il Contratto, avendo ad oggetto prestazioni soggette all'imposta sul valore aggiunto, non è soggetta all'obbligo di registrazione, salvo in caso d'uso, ai sensi di quanto stabilito dal D.P.R. 26 aprile 1986, n.131. In ogni caso, l'imposta di registro eventualmente dovuta sarà a carico dell'IF.

#### **ART.18**

##### **LINGUA E OBBLIGO DI RISERVATEZZA**

1. La lingua ufficiale da utilizzarsi per ogni comunicazione o scambio informativo è quella italiana, 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.
2. 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, salvo i casi espressamente previsti dalla normativa in vigore.
3. Ciascuna delle Parti considera come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti dall'altra Parte ovvero conosciuti in relazione all'esecuzione del Contratto, e si impegna ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.
4. Le informazioni connesse alla gestione del Contratto vengono diramate alla sola IF contraente, la quale si assume l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi. Sono fatti salvi gli obblighi per il GI di comunicare l'andamento della circolazione e gli altri obblighi di informazione stabiliti dalla normativa vigente in materia e dalla Regione Lombardia.

**ART. 19**  
**DISPOSIZIONI FINALI**

1. Per quanto non espressamente disciplinato dal Contratto si dovrà fare riferimento alle vigenti disposizioni comunitarie, nazionali e regionali in materia, nonché al Contratto di Servizio GI ed agli altri atti di regolazione emanati dalla Regione Lombardia.
2. Le Parti si danno reciprocamente atto che, laddove richiesto dalla materia trattata, nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs 112/2015 e del DM 5/8/2016, il GI, nel corso della vigenza del Contratto, potrà, previa comunicazione all'IF ed adeguata pubblicazione, apportare modifiche ed integrazioni sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione regionale o delle altre Autorità competenti in materia di sicurezza ferroviaria e di regolazione del mercato.
3. Qualora, nel corso della vigenza del Contratto, siano emanate disposizioni legislative o regolamentari che comportino l'adeguamento dei valori economici o delle disposizioni contrattuali, il GI procederà tempestivamente a predisporre e comunicare all'IF, ove necessario, il testo di un apposito addendum che, ferma la rigorosa aderenza delle modifiche/integrazioni ai provvedimenti sopra menzionati, sarà sottoscritto dalle Parti. Qualora le modificazioni/integrazioni di cui al presente comma comportino variazioni non trascurabili al corrispettivo o alle modalità di erogazione delle prestazioni contrattuali, è riconosciuto all'IF il diritto di recesso, da esercitarsi entro 30 (trenta) giorni solari dal ricevimento della comunicazione di modifica/integrazione del GI.
4. Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente Contratto, siano emanati i provvedimenti dell'ART 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 del GI oggetto del Contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del Contratto medesimo. In tal caso il GI procederà tempestivamente a predisporre e comunicare all'IF un nuovo testo degli Allegati 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum.  
Letto, confermato e sottoscritto.

Milano, \_\_\_\_\_

**per FERROVIENORD S.p.A.**  
*Il Legale Rappresentante*

**per Impresa Ferroviaria**  
*Il Legale Rappresentante*

## **ALLEGATI PREVISTI PER IL CONTRATTO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA**

### **ALLEGATO 1: SERVIZI EROGATI NELL'AMBITO DEL CONTRATTO**

*elenco servizi previsti ed erogati nell'ambito del Contratto di Utilizzo*

### **ALLEGATO 2: PROGRAMMA DELLE TRACCE ORARIE**

*programma tracce orarie inserito all'interno del Contratto di Utilizzo*

### **ALLEGATO 3: SINTESI ECONOMICA DEL CONTRATTO**

Riepilogo dei canoni, del costo dell'energia e dei corrispettivi per altri servizi previsti dal Contratto di Utilizzo

### **ALLEGATO 4: REFERENTI ACCREDITATI**

Contenuti previsti all'interno del contratto di Utilizzo:

Elenco e riferimenti telefonici e postali dei collaboratori di IF e di GI, e relativi sostituti, delegati a:

- a) gestione complessiva del Contratto (responsabili di Contratto);
- b) rapporti di gestione della sicurezza;
- c) gestione delle variazioni impreviste e per lavori, ecc. (sale operative);
- d) sgombero dell'infrastruttura (se diversi da quelli individuati ai punti precedenti);
- e) programmazione e coordinamento delle manovre effettuate in autoproduzione da IF.
- f) SCHEDA 1: Rapporti tra le Sale Operative del GI e IF

L'allegato è aggiornato da GI e da IF entro il giorno successivo alle variazioni.

### **ALLEGATO 5: CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA E SVILUPPO NEL PERIODO DI VIGENZA CONTRATTUALE (ACCORDO QUADRO)**

*caratteristiche infrastruttura inserite all'interno del Contratto di Utilizzo*

### **ALLEGATO 6: LOCOMOTORI DI SOCCORSO**

*Elenco locomotori di soccorso inserito all'interno del Contratto di Utilizzo*

### **ALLEGATO 7: LAVORI PROGRAMMATI E INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO (IPO)**

*elenco dei lavori programmati previsti all'interno del Contratto di Utilizzo*

### **ALLEGATO 8: ELENCO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**

*quadro normativo di riferimento inserito all'interno del Contratto di Utilizzo*

**SCHEMA CONTRATTO  
DI UTILIZZO  
INFRASTRUTTURA  
PIR 2022**

**CONTRATTO**  
**PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE**  
**IN CONCESSIONE A FERROVIENORD S.P.A.**  
**(di seguito "CONTRATTO")**

**TRA**

**FERROVIENORD S.p.A.**

**E**

**Impresa Ferroviaria**

**RELATIVO AL PERIODO**

**\_\_/\_\_/202\_ - \_\_/\_\_/202\_**

## INDICE

PREMESSE .....	3
ART. 1 PREMESSE ED ALLEGATI.....	4
ART. 2 OGGETTO E DURATA.....	4
ART. 3 VARIAZIONI DURANTE LA VIGENZA DEL CONTRATTO .....	5
ART. 4 REFERENTI.....	6
ART. 5 VALORIZZAZIONE ECONOMICA: CORRISPETTIVI, CANONI, COSTO DELL'ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE, PENALI.....	6
ART. 6 FATTURAZIONE E MODALITÀ DI PAGAMENTO .....	8
ART. 7 GARANZIA .....	8
ART. 8 REQUISITI PER L'UTILIZZO DELLE TRACCE E DEGLI ALTRI SERVIZI .....	9
ART. 9 ASSICURAZIONE .....	9
ART.10 NORMATIVA DI ESERCIZIO E SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA .....	10
ART. 11 RESPONSABILITÀ.....	10
ART. 12 DIRITTI ED OBBLIGHI GENERALI DEL GI E DELL'IF .....	12
ART. 13 ISPEZIONI E SANZIONI.....	14
ART. 14 RISOLUZIONE E SOSPENSIONE.....	14
ART. 15 FORO COMPETENTE E LEGISLAZIONE APPLICABILE.....	15
ART. 16 DIVIETO DI CESSIONE.....	15
ART.17 SPESE DI CONTRATTO .....	15
ART.18 LINGUA E OBBLIGO DI RISERVATEZZA .....	15
ART. 19 DISPOSIZIONI FINALI .....	16
ALLEGATO 1: SERVIZI EROGATI NELL'AMBITO DEL CONTRATTO .....	17
ALLEGATO 2: PROGRAMMA DELLE TRACCE ORARIE .....	17
ALLEGATO 3: SINTESI ECONOMICA DEL CONTRATTO.....	17
ALLEGATO 4: REFERENTI ACCREDITATI.....	17
ALLEGATO 5: CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA E SVILUPPO NEL PERIODO DI VIGENZA CONTRATTUALE (ACCORDO QUADRO).....	17
ALLEGATO 6: LOCOMOTORI DI SOCCORSO.....	17
ALLEGATO 7: LAVORI PROGRAMMATI E INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO (IPO).....	17
ALLEGATO 8: ELENCO NORMATIVO DI RIFERIMENTO .....	17

**TRA**

**FERROVIENORD S.p.A.**, in qualità di concessionario dell'infrastruttura ferroviaria regionale (di seguito denominata "**Gestore dell'Infrastruttura**" o "**GI**"), con sede in Milano, Piazzale Cadorna n. 14, codice fiscale e partita IVA n.06757900151, rappresentata dal Dott. Enrico BELLAVITA, nato a Milano il 01/10/1971, nella sua qualità di Direttore Generale e Legale Rappresentante, domiciliato per la carica presso la sede sociale, munito dei necessari poteri di firma,

**E**

**IMPRESA FERROVIARIA** in qualità di impresa ferroviaria in possesso dei titoli e delle competenze richieste dalle leggi vigenti (di seguito denominata "**Impresa Ferroviaria**" o "**IF**"), con sede legale in \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, codice fiscale e partita IVA n. \_\_\_\_\_, rappresentata dal \_\_\_\_\_, nato a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_, nella sua qualità di \_\_\_\_\_, domiciliato per la carica presso la sede sociale, munito dei necessari poteri di firma,

(di seguito denominate congiuntamente "**Parti**" o singolarmente e indistintamente "**Parte**")

**PREMESSE**

- A. Il GI, in virtù del RD n. 1447 del 1912 e relativi decreti nonché della concessione approvata con DGR n. X/4823 del 15.02.2016 in BURL n. 47 del 23.02.2016, è concessionario per il periodo 18/3/2016 – 31/10/2060 dell'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale e locale (di seguito "**Infrastruttura**") con riferimento alla quale sono erogati i servizi oggetto del Contratto.
- B. L'IF è in possesso della licenza ferroviaria n° \_\_ del \_\_/\_\_/\_\_\_\_ e n° \_\_ del \_\_/\_\_/\_\_\_\_.
- C. L'IF è in possesso del certificato di sicurezza parte A n. \_\_\_\_\_ rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito "**ANSF**") il 28/04/2016 e del certificato di sicurezza parte B n. \_\_\_\_\_ rilasciato da ANSF il \_\_/\_\_/\_\_\_\_ valido per il ramo Milano.
- D. L'IF è in possesso del certificato di sicurezza n. \_\_/\_\_/\_\_\_\_ valido per il ramo Iseo, rilasciato dal GI il \_\_/\_\_/\_\_\_\_ e prorogato il \_\_/\_\_/\_\_\_\_.
- E. In data 16/03/2016, il GI ha sottoscritto con Regione Lombardia il "Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale e locale", approvato con DGR n. X/4284 del 15.02.2016, valido per il periodo 18/03/2016 – 31/12/2022, (di seguito "**Contratto di Servizio GI**") che disciplina, tra le altre cose, l'accesso di terzi all'Infrastruttura.
- F. Il GI ha svolto le necessarie verifiche tecniche ed amministrative previste dal Contratto e dalla legge.
- G. In data 21/07/2010, con lettera prot. n. S1.2010.0050394 e annesso Decreto n. 7174 del 19/07/2010 della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità, Regione Lombardia ha trasmesso al GI formale assenso alla struttura del Contratto avendo svolto le verifiche previste dall'articolo 9, comma 4, del vigente (2009-2016) contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria.
- H. Con il presente Contratto le Parti intendono disciplinare l'uso dell'Infrastruttura per il periodo \_\_/\_\_/\_\_\_\_ - \_\_/\_\_/\_\_\_\_ ai fini dello svolgimento da parte dell'IF del servizio di trasporto pubblico ferroviario regolato dal contratto di servizio n. 18827/RCC sottoscritto il 13/4/2015 tra l'IF e Regione Lombardia e valido per il periodo 1/1/2015-31/12/2020 (di seguito "**Contratto di Servizio IF**").
- I. In data \_\_/\_\_/\_\_\_\_, con nota protocollo n. \_\_\_\_\_, l'IF, a formale conferma dell'attualizzazione del traffico annuale prevista nel Contratto di Servizio IF ed in accordo al traffico ivi previsto, comunicava al GI la richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio relativo al periodo \_\_/\_\_/\_\_\_\_ - \_\_/\_\_/\_\_\_\_.
- J. L'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 e dei relativi servizi, quanto contenuto nella normativa di esercizio e nelle altre regolamentazioni emanate dal GI.
- K. Il GI assicura la disponibilità della capacità ferroviaria tra le varie tipologie di trasporto ferroviario, anche di altre imprese ferroviarie, fermo restando il soddisfacimento delle necessità relative ai servizi di trasporto pubblico locale regolati dal Contratto di Servizio GI cui la rete è prioritariamente dedicata ai sensi dell'art. 11.3 del citato contratto di servizio.
- L. Il Contratto costituisce formale assegnazione all'IF della capacità per l'utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del Contratto stesso per il periodo \_\_/\_\_/\_\_\_\_ - \_\_/\_\_/\_\_\_\_.

- M. Per quanto disciplinato dal D.Lgs. n. 112/2015, le linee del ramo Milano della Rete FERROVIENORD di cui all'allegato "A" del DM 5/8/2016 pubblicato in GU 15/9/2016, rientrano nella competenza dell'ANSF e per esse valgono le disposizioni transitorie previste dal predetto decreto e troveranno applicazione le disposizioni emanate dall'ANSF e corrispondenti modifiche del quadro normativo del GI.
- N. L'IF dichiara di avere ricevuto copia del quadro normativo del GI in vigore, di averne preso piena conoscenza, di accettarlo integralmente e di obbligarsi alla relativa osservanza anche in relazione a tutto quanto concerne le caratteristiche dell'Infrastruttura ivi descritte, le relative condizioni e modalità di utilizzo, i relativi servizi, nonché di obbligarsi sin da ora all'osservanza delle regole che saranno emanate dal GI, dall'ANSF, dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito "ART"), dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per quanto di rispettiva competenza.
- O. L'IF dichiara altresì di essere consapevole che le condizioni di accesso e utilizzo dell'Infrastruttura potranno essere adeguate e/o modificate in relazione alle disposizioni in materia che verranno emanate dalla Regione Lombardia, da ANSF, ART e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**TUTTO CIO' PREMESSO  
SI STIPULA E CONVIENE QUANTO SEGUE**

**ART. 1**

**PREMESSE ED ALLEGATI**

1. Le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del Contratto:  
Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto»;  
Allegato 2 – «Programma delle tracce orarie»;  
Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto»;  
Allegato 4 – «Referenti accreditati»;  
Allegato 5 – «Caratteristiche dell'Infrastruttura»;  
Allegato 6 – «Locomotori di soccorso»;  
Allegato 7 – «Lavori programmati di manutenzione»;  
Allegato 8 – «Elenco normativo di riferimento».
2. Costituiscono parte integrante del Contratto ancorché materialmente non allegati i seguenti documenti disponibili sul sito internet del GI, che costituiscono riferimento laddove non diversamente specificato dal presente documento:
  - a. le condizioni di accesso alla rete ferroviaria e di uso delle sue infrastrutture come indicato nel Prospetto Informativo Rete (PIR) pubblicato sul sito internet del GI;
  - b. il quadro normativo del GI emanato attraverso:  
Disposizioni di Esercizio, Prescrizioni di Esercizio (Procedure di interfaccia), Circolari territoriali Pubblicazioni di Servizio:
    - i. Disposizioni di esercizio Ramo Milano
    - ii. Disposizioni di esercizio Ramo Iseo
    - iii. Pubblicazioni di servizio Ramo Milano
    - iv. Pubblicazioni di servizio Ramo Iseo
3. Ai fini del Contratto i riferimenti alle disposizioni del D.Lgs. 112/2015 e del DM 5/8/2015 valgono in relazione allo specifico richiamo e in ogni caso per quanto applicabili, tenuto conto anche del periodo transitorio da questi atti disciplinato.

**ART. 2**

**OGGETTO E DURATA**

1. Il Contratto ha per oggetto la disciplina dell'utilizzo da parte dell'IF delle tracce orarie e degli altri servizi resi disponibili dal GI.
2. I servizi resi disponibili dal GI ad IF sono illustrati nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto» (di seguito "Servizi"). Le tracce orarie sono elencate nell' Allegato 2 – «Programma delle tracce orarie» decorrente dal mese di \_\_\_\_\_.



3. L'IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i Servizi ai fini dell'esercizio delle seguenti tipologie di servizi di trasporto ferroviario:
- 1.1 treni regolati dal Contratto di Servizio IF aventi priorità su altri treni circolanti sulle linee del GI:
- a) treni passeggeri previsti dal Piano di Esercizio del Contratto di Servizio IF (di seguito "PdE"):
- i) regionale;
  - ii) suburbano e assimilati;
  - iii) aeroportuale;
  - iv) servizi aeroportuali internazionali;
- b) movimentazione materiali vuoti correlati al punto a) che precede;
- 1.2 treni non regolati dal Contratto di Servizio IF e subordinati alla priorità dei treni previsti dal PdE ed alla verifica di compatibilità con le tracce dei contratti di utilizzo di altre Imprese:
- a) treni passeggeri non previsti dal PdE:
- i) servizi commerciali;
  - ii) servizi con materiale storico;
- b) treni per corse prova;
- c) movimentazione materiali vuoti correlati ai punti a) e b) che precedono.

Le Parti convengono che il PdE di riferimento contrattuale allegato al presente Contratto è quello corrispondente ai Piani di Esercizio decorrenti dalla data del cambio orario annuale invernale e dal cambio orario estivo di giugno.

4. Il Contratto decorre dal \_\_/\_\_/\_\_ - \_\_/\_\_/\_\_.

### ART. 3

#### VARIAZIONI DURANTE LA VIGENZA DEL CONTRATTO

1. Nel corso della durata del Contratto l'IF potrà richiedere tracce e servizi aggiuntivi rispetto a quelli concordati alla sottoscrizione oppure variazioni, anche in diminuzione, che abbiano validità per il restante periodo di durata del Contratto.
- Le richieste di tracce orario treni non coincidenti con quanto definito da PdE, costituiranno in ogni caso richiesta di traccia commerciale ai sensi dell'art. 2 comma 3.2.
- Le richieste di tracce e servizi aggiuntivi, salvo casi eccezionali adeguatamente motivati, dovranno pervenire a GI nel rispetto dei tempi indicati nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto». L'assegnazione all'IF delle tracce e dei servizi aggiuntivi avverrà da parte del GI, a seguito di istruttoria, nei limiti della capacità disponibile.
2. Le variazioni dovute ad esigenze temporanee potranno essere richieste dall'IF in Gestione Operativa. Per "gestione operativa" si intende nel presente contratto, attività di competenza esclusiva dei referenti accreditati di FERROVIENORD e dell'Impresa Ferroviaria che sono presenti sul territorio ed individuati nel Contratto.
- Le suddette richieste saranno regolate tempestivamente tra i referenti dell'IF e del GI di cui al successivo art. 4, senza la necessità di aggiornare gli allegati contrattuali. Delle suddette variazioni se ne terrà comunque conto in sede di rendicontazione delle prestazioni.
3. Del mancato utilizzo, parziale o totale, delle tracce o dei Servizi si terrà conto in sede di conguaglio delle somme dovute dall'IF per le prestazioni erogate da GI assoggettate a pagamento ai sensi dell'articolo 5.
4. Il GI potrà limitare o interrompere l'accesso all'Infrastruttura, apportando le conseguenti variazioni alle tracce interessate, per cause di forza maggiore o per esigenze legate all'esecuzione di lavori programmati all'Infrastruttura. Onde favorire il corretto svolgimento della manutenzione ordinaria e/o preventiva nonché i lavori straordinari di rinnovo e sviluppo dell'Infrastruttura, il GI prevede, per le linee a doppio binario, l'istituzione di interruzioni programmate concordate preventivamente con l'IF per la valutazione delle soggezioni (perditempo e/o soppressioni programmate) con le tempistiche e le modalità previste dall'Allegato 7 – «Lavori programmati di manutenzione». Il GI e l'IF, nel rispetto dei rispettivi contratti di servizio con Regione Lombardia, si impegnano a individuare preventivamente, anche in maniera congiunta, le migliori soluzioni per limitare conseguenze alla circolazione.
5. Le comunicazioni relative alle variazioni di cui al presente articolo devono avvenire a mezzo email utilizzando gli indirizzi indicati nell'Allegato 4 – «Referenti accreditati».

**ART. 4**  
**REFERENTI**

1. Ciascuna delle Parti ha provveduto a nominare i propri referenti preposti allo svolgimento delle specifiche attività individuate nel Contratto; le generalità e i riferimenti dei suddetti referenti sono riportati nell'Allegato 4 – «Referenti accreditati». Le Parti si impegnano a comunicare eventuali variazioni o integrazioni entro il giorno successivo.
2. I reclami da parte dei clienti dell'IF o dell'IF stessa per i Servizi dovranno essere trasmesse ai competenti referenti indicati nell'Allegato 4 – «Referenti accreditati» per la gestione degli stessi in conformità ai rispettivi sistemi di gestione.
3. Ciascuna delle Parti sopporterà i costi sostenuti per le comunicazioni tra i referenti e gli opportuni scambi di dati.
4. Ciascuna delle Parti individua i propri referenti per la supervisione della circolazione dei treni nelle proprie sale operative e per la corrispondente gestione dei rapporti tra le parti aziendali, secondo quanto indicato nella scheda 1 dell'Allegato 4 – «Referenti accreditati».

**ART. 5**

**VALORIZZAZIONE ECONOMICA: CORRISPETTIVI, CANONI, COSTO DELL'ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE, PENALI**

1. Per i **Servizi** sono dovuti dall'IF al GI i corrispettivi stabiliti nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
2. L'articolazione dei **Servizi** e l'applicabilità dei corrispettivi previsti dal comma 3 del presente articolo è specificata per ogni categoria di Servizio nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto». Il canone di cui all'art. 5, comma 1, lettera a), comprende e compensa l'erogazione da parte del GI all'IF dei servizi inclusi nel cosiddetto "pacchetto minimo d'accesso" di cui all'art.13 del D.Lgs. 112/2015 qui pattiziamente richiamato.
3. Per l'utilizzo delle tracce orarie oggetto del Contratto sono dovuti dall'IF al GI:
  - a) il canone di utilizzo dell'infrastruttura pari a:
    - i) 2,80 (due/ottanta) euro/treno\*km per tutte le tracce, ovvero, a titolo indicativo e non esaustivo: treni TPL, treni commerciali, treni turistici, effettuazione corse prove e corrispondenti materiali vuoti.
  - b) il rimborso del costo per l'utilizzo dell'energia elettrica di trazione sostenuto dal GI per tutte le tracce a trazione elettrica oggetto del Contratto, secondo i criteri riportati nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
4. Nell'Allegato 3 – Sintesi economica del Contratto è riportato l'ammontare complessivo dei canoni e dei corrispettivi dovuti dall'IF al GI. Tali canoni e corrispettivi sono soggetti a variazioni a consuntivo in base alle prestazioni effettivamente erogate e tenuto conto delle variazioni di cui all'art. 3.
5. Quanto stabilito dal presente articolo è soggetto a variazioni conseguenti all'emanazione del regolamento previsto dall'articolo 37 della legge regionale n. 6/2012 "Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti" e s.m.i. e al recepimento di tale norma nell'ambito del Contratto di Servizio GI.
6. Il presente comma riguardante le Penali a carico dell'IF.

Per quanto indicato all'art. 3 l'IF ha facoltà, fatte salve le conseguenze di seguito specificate, di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce tra quelle programmate all'Allegato 2 – «Programma delle tracce orarie» e non oggetto del Contratto di Servizio IF:

  - la formalizzazione di disdetta da parte dell'Impresa Ferroviaria, di una o più tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarata a capacità limitata, comporterà il pagamento di una penale pari al 50% della traccia non utilizzata, qualora la disdetta venga comunicata con un anticipo superiore o uguale a 5 giorni solari dalla data programmata di utilizzo. Una penale pari al 60% del canone della traccia non utilizzata, qualora la disdetta venga comunicata con un anticipo uguale o inferiore a 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine.

la formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'Impresa Ferroviaria di una o più tracce che interessino linee/impianti non compresi tra quelle dichiarati a capacità limitata, comporterà quanto segue:

- a) nel caso la disdetta sia formalizzata al GI da 5(cinque) giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine, l'IF è tenuta a corrispondere al GI una somma pari al canone di pedaggio per ogni traccia disdettata;
- b) la formalizzazione della disdetta totale o parziale di una o più tracce, almeno 5(cinque) giorni solari prima della data di utilizzo, comporterà il pagamento delle tracce in analogia al comma 6, lettera a), secondo quanto di seguito stabilito:
  - i. in caso di volume di tracce contrattuali programmate superiori a 100 (cento) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 5% (cinque per cento) del traffico programmato indicato nell' Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto» (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 95% (novantacinque per cento) del canone programmato per l'anno in corso di cui all'Allegato 3), al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi;
  - ii. in caso di volume di tracce contrattuali programmate inferiori a 100 (cento) coppie di treni mensili e superiori a 20 (venti) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 25% (venticinque per cento) del traffico programmato indicato nell'Allegato 3 (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 75% (settantacinque per cento) del canone programmato per l'anno in corso di cui all' Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto», al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi;
  - iii. in caso di volume di tracce contrattuali programmate inferiori a 20 (venti) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 40% (quaranta per cento) del traffico programmato indicato nell'Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto» (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 60% (sessanta per cento) del canone programmato per l'anno in corso di cui all'Allegato 3), al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi.

7. Il presente comma, riguardante le Penali a carico del GI.

Per mancato utilizzo della traccia per causa del GI per motivazioni diverse da quelle riportate all'art. 3, comma 4, il GI dovrà corrispondere all'IF, al netto dell'eventuale costo energia:

- per la formalizzazione di disdetta, di una o più tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarata a capacità limitata, comporterà il pagamento di una penale pari al 50% della traccia non utilizzata, qualora la disdetta venga comunicata con un anticipo superiore o uguale a 5 giorni solari dalla data programmata di utilizzo. Una penale pari al 60% del canone della traccia

la formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'Impresa Ferroviaria di una o più tracce che interessino linee/impianti non compresi tra quelle dichiarati a capacità limitata, comporterà quanto segue:

- a) per preavvisi del GI inferiori ai 5 gg lavorativi (ovvero anche in caso di mancato preavviso) il 100% del canone di pedaggio;
- b) per preavvisi del GI superiori a 5 gg comporterà il pagamento delle tracce, secondo quanto sotto indicato:
  - i. il 95% del canone di pedaggio per programma dell'IF con traffico nel caso che l'IF abbia un volume di tracce contrattuali programmate superiori a 100 (cento) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 5% (cinque per cento) del traffico programmato indicato nell' Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto» (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 95% (novantacinque per cento) del canone programmato per l'anno in corso di cui all'Allegato 3), al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi;
  - ii. il 75% nel caso che l'IF abbia un volume di tracce contrattuali programmate inferiori a 100 (cento) coppie di treni mensili e superiori a 20 (venti) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 25% (venticinque per cento) del traffico programmato indicato nell'Allegato 3 (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 75% (settantacinque per cento) del canone programmato per l'anno in corso di

cui all' Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto», al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi;

- iii. il 60% nel caso che l'IF abbia un volume di tracce contrattuali programmate inferiori a 20 (venti) coppie di treni mensili sarà dovuto il pagamento della traccia prenotata al superamento della soglia di cancellazioni superiore al 40% (quaranta per cento) del traffico programmato indicato nell'Allegato 3 – «Sintesi economica del Contratto» (l'importo complessivo del canone da corrispondere non potrà essere inferiore al 60% (sessanta per cento) del canone programmato per l'anno in corso di cui all'Allegato 3), al netto del costo per l'energia elettrica di trazione e dei servizi connessi;

Le penali a carico del GI saranno limitate in ogni caso ai primi 60 gg del mancato utilizzo della traccia.

8. Le soppressioni di tracce per cause di forza maggiore e a causa di sciopero del personale dell'IF o dei gestori delle infrastrutture utilizzate dall'IF non concorrono alla determinazione della soglia di franchigia e per esse non sono dovuti pagamenti di canone.
9. Il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni "Performance Regime", prevede l'applicazione di target di regolarità della circolazione ed oneri per penali nel caso di mancato raggiungimento dei target riportati nell'Allegato 1 - «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».

Gli oneri corrispondenti al suddetto Performance Regime sono considerati figurativi qualora un mancato target abbia coinvolto la sola IF che ha sottoscritto il presente contratto.

Gli oneri corrispondenti al suddetto Performance Regime, saranno invece applicati tra le parti firmatarie del presente contratto, in tutti i casi in cui il mancato target di circolazione fissato dai contratti con le IF abbia coinvolto anche Imprese Ferroviarie terze.

## ART. 6

### FATTURAZIONE E MODALITÀ DI PAGAMENTO

1. La fatturazione da parte dell'IF al GI delle somme dovute ai sensi dell'art. 5 avverrà con le seguenti modalità e tempi:
  - i) emissione entro ogni fine mese di una fattura di importo pari al valore medio mensile delle prestazioni;
  - ii) emissione entro il 30 (trenta) del mese successivo al trimestre di riferimento di una fattura a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo e l'importo in acconto;
  - iii) emissione entro il 30 (trenta) del mese successivo al trimestre di riferimento di una fattura derivante dalle richieste tracce di cui all'articolo 5, comma 1, lettera b).
2. L'IF è tenuta ad effettuare i pagamenti delle fatture entro 60 (sessanta) 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, l'IF è tenuta a corrispondere al GI gli interessi di mora pari al tasso EURIBOR, pubblicato semestralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica a cura del Ministero dell'Economia e delle Finanze.
3. La fatturazione di cui al comma 1 avverrà sulla base della rendicontazione mensile inviata dal GI a IF finalizzata a condividere la valorizzazione.
4. Il GI inoltrerà mensilmente un report con le tracce effettuate e la rendicontazione degli indicatori di performance (di seguito "Key Performance Indicator" o "KPI").
5. Il GI e l'IF al termine del Contratto redigeranno apposito verbale di chiusura con indicate le tracce, i servizi aggiuntivi richiesti e gli indicatori di performance KPI.
6. Nel caso in cui dal verbale di cui al comma precedente dovessero risultare un credito o un debito del GI, quest'ultimo emetterà la relativa fattura o nota credito. Il GI emetterà i suddetti documenti contabili entro il 31/03 di ogni anno solare seguente l'anno di riferimento, a partire dal \_\_/\_\_/\_\_.

## ART. 7

### GARANZIA

1. L'IF è esonerata dal prestare la garanzia per il pagamento dei corrispettivi previsti dal Contratto e di ogni altra somma dovuta dall'IF in base al Contratto, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti dall'inadempimento, avendo adempiuto al pagamento del corrispettivo dovuto dal precedente contratto di utilizzo dell'Infrastruttura.

## ART. 8

### REQUISITI PER L'UTILIZZO DELLE TRACCE E DEGLI ALTRI SERVIZI

1. Ai fini dell'utilizzo delle tracce e dei Servizi l'IF deve:
  - a) essere in possesso di licenza ferroviaria;
  - b) possedere il certificato di sicurezza ed eventuali successive estensioni, rilasciato dal soggetto competente, per le linee interessate dalle tracce oggetto del presente Contratto.
2. L'IF dovrà fornire al GI copia del Certificato di sicurezza almeno cinque giorni lavorativi precedenti a quello di utilizzo delle tracce pertinenti le parti di Infrastruttura a cui detto certificato e relative estensioni si riferiscono. Nel caso di mancata o di ritardata presentazione del Certificato di sicurezza, l'IF non potrà utilizzare le tracce ed usufruire dei Servizi previsti dal presente contratto.
3. In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della licenza ferroviaria, del Contratto di Servizio IF, del certificato di sicurezza o degli altri titoli richiesti dal Contratto e dalla disciplina applicabile in materia, l'IF è tenuta ad informare tempestivamente il GI, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto interessate, fermo restando le ulteriori conseguenze previste dal Contratto.
4. L'IF indica nella persona del Direttore \_\_\_\_\_ il soggetto deputato alla gestione di ogni aspetto connesso alla sicurezza dell'esercizio ferroviario di competenza dell'IF, soggetto che vigilerà costantemente riguardo al mantenimento dei requisiti e delle condizioni di sicurezza dandone puntuale comunicazione al Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza.

## ART. 9

### ASSICURAZIONE

1. Il GI dichiara di avere in corso le seguenti coperture assicurative e si impegna a mantenere l'efficacia delle stesse, o di altre equivalenti, per tutto il periodo di durata del Contratto la polizza per responsabilità civile verso terzi, a garanzia di tutte le attività svolte dal GI e per i danni sofferti dall'IF, dai loro clienti e da terzi con massimale pari ad Euro \_\_\_\_\_.000.000,00 (\_\_\_\_\_milioni) per sinistro e per anno.
2. L'IF si obbliga a stipulare, a propria cura e spese, ed a mantenere operante per tutto il periodo di durata del Contratto, una polizza assicurativa per responsabilità civile verso terzi, a garanzia dei danni sofferti dal GI, dalle imprese ferroviarie diverse dall'IF, dai rispettivi clienti e dai terzi, con massimale pari ad Euro 100.000.000,00 (centomilioni) per sinistro e per anno e con i seguenti sottolimiti:
  - i) danni indiretti pari ad Euro 10.000.000,00 (diecimilioni);
  - ii) danni a terzi da incendio pari ad Euro 2.000.000,00 (duemilioni);
  - iii) danni da inquinamento accidentale pari ad Euro 2.500.000,00 (duemilioneicinquacentomila).L'IF si impegna a consegnare al GI copia della suddetta polizza almeno 5 (cinque) giorni lavorativi prima dell'utilizzo delle tracce.
3. La polizza di cui al comma 2 deve fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali (es. CIV, RIV, AIM, Regolamento CE n. 1371/2007), deve essere in lingua italiana e deve prevedere l'impegno da parte della compagnia assicuratrice di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata AR o altro mezzo che garantisca la certezza della data, ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la efficacia/operatività della polizza, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo della scadenza. La suddetta polizza deve, inoltre, prevedere l'espressa rinuncia della compagnia assicuratrice al diritto di surroga di cui all'articolo 1916 Codice Civile verso le persone delle quali le parti (GI e qualunque impresa ferroviaria coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo. Deve infine prevedere che la compagnia assicuratrice si impegni ad attivarsi a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei clienti, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.
4. L'IF è tenuta ad informare tempestivamente il GI del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività della polizza, provvedendo a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal Contratto e dalle condizioni generali.

5. Laddove l'IF abbia già in essere una o più coperture assicurative per un massimale adeguato ai requisiti minimi di cui al presente articolo, potrà presentare un'appendice con cui la compagnia assicuratrice dichiara che:
  - a) la copertura è operativa anche per le attività di cui al presente Contratto;
  - b) è a conoscenza del presente articolo;
  - c) la polizza rispetta completamente le condizioni previste dal Contratto.Va inoltre allegato alla dichiarazione l'elenco delle esclusioni e dei sottolimiti previsti in polizza; la suddetta dichiarazione e tale elenco devono essere controfirmati dall'IF.
6. In caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale, l'IF dovrà provvedere al reintegro entro 15 (quindici) giorni dalla richiesta della compagnia assicuratrice o del GI.
7. La stipula delle coperture di cui al presente articolo non rappresenta in nessun caso una limitazione delle eventuali responsabilità in eccesso ai massimali. Tale principio si applica indistintamente a tutti i soggetti interessati, compreso il GI. Eventuali franchigie e/o scoperti previsti nelle polizze rimangono ad esclusivo carico della parte contraente del singolo contratto assicurativo.

#### **ART.10**

##### **NORMATIVA DI ESERCIZIO E SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA**

1. L'utilizzo delle tracce orarie e dei Servizi è assoggettato al rispetto da parte dell'IF della normativa di esercizio in vigore sulla rete del GI che l'IF dichiara di conoscere.
2. L'IF è tenuta a dotarsi di sistemi di radiocomunicazione mobile compatibili con quelli in esercizio presso il GI e atti all'invio al Posto Centrale di Movimento competente delle comunicazioni prescritte per il riconoscimento di ciascuna corsa effettuata ed a sostenerne i relativi costi per gli apparati e per il traffico.
3. L'IF, in relazione alle tracce richieste ed alle linee sulle quali ha richiesto di effettuare il proprio servizio, è obbligata a rendere disponibile un numero adeguato di locomotori di riserva, diesel ed elettriche, ed altri mezzi attrezzati per il soccorso ai treni al fine di procedere allo sgombero dell'Infrastruttura dal materiale rotabile. La quantificazione e la localizzazione dei mezzi è specificata nell'Allegato 6 – «Locomotori di soccorso».
4. In tutti i casi in cui si deve sgomberare l'Infrastruttura dal materiale rotabile, il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'Infrastruttura. A tal fine, il GI stabilisce la modalità più idonea per lo sgombero dell'Infrastruttura, tenendo conto del contesto e della effettiva disponibilità dei mezzi di riserva/soccorso

Ai fini dello sgombero dell'Infrastruttura, il GI richiederà l'intervento dei mezzi funzionali allo scopo, in disponibilità dell'IF che ha determinato l'ingombro, ai sensi di quanto previsto nel presente paragrafo. Il GI potrà altresì richiedere l'intervento dei mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento o di altre imprese ferroviarie qualora il ricorso a tali mezzi sia ritenuto da GI più idoneo ed efficace allo scopo.

L'IF, anche se estranea alla causa di ingombro, è in ogni caso obbligata ad adoperarsi a semplice richiesta del GI con i mezzi rientranti nella propria disponibilità per la liberazione dell'Infrastruttura. In caso di ingiustificato rifiuto all'ordine di sgombero da parte di IF estranea all'ingombro, questa sarà tenuta al versamento a GI del costo dell'operazione di sgombero maggiorato del 100% a titolo di penale.

5. Resta fatto salvo ogni aspetto normativo del settore secondo il corrispondente campo di applicazione.

#### **ART. 11**

##### **RESPONSABILITÀ**

1. Il GI e l'IF operano per garantire la circolazione dei treni in qualità e sicurezza ed un utilizzo ottimale dell'Infrastruttura.
2. Il GI e l'IF operano per garantire il mantenimento e il miglioramento dei livelli di qualità, accessibilità e sicurezza nonché un utilizzo ottimale degli ambienti di stazione e dei sistemi di comunicazione al pubblico.
3. Le prestazioni offerte dall'infrastruttura, per il presente Contratto, richiamate nei commi precedenti, sono complessivamente valutate ed indicate dal GI e dall'IF attraverso opportuni KPI quantificati nell' Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».

4. L'IF, per la richiesta della capacità e dei Servizi, e il GI, per la predisposizione delle tracce, operano in coerenza con le prestazioni ammissibili dell'Infrastruttura, come quantificate nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
5. 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, il GI e l'IF reciprocamente rispondono per le cause riconducibili alla propria responsabilità diretta. Per quanto concerne le prestazioni dell'Infrastruttura, il GI risponde nei limiti della capacità e dell'affidabilità, come quantificate nell'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
6. Al fine di assicurare la costante attenzione ad un progressivo miglioramento del livello dei Servizi e dei distinti impegni del GI e dell'IF nei confronti della Regione Lombardia e dei clienti viaggiatori, le Parti concordano di monitorare, analizzare ed attribuire le responsabilità applicando il sistema di monitoraggio di cui all'Allegato 1 – «Servizi erogati nell'ambito del Contratto».
7. Le Parti concordano di applicare un meccanismo di valorizzazione qualora per propria responsabilità abbiano concorso al mancato raggiungimento dei KPI.
8. Per l'attuazione del presente articolo, verrà istituito dalle Parti un tavolo tecnico bilaterale.
9. In caso di rilevanti inconvenienti di esercizio e di incidenti le Parti si conformeranno a quanto di seguito stabilito:
  - a) **Indagini dell'Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti**

In caso di incidenti gravi l'Organismo Investigativo (OI) del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti indaga al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione degli incidenti.

L'OI può inoltre avviare indagini in presenza di incidenti o inconvenienti che- in condizioni diverse- avrebbero potuto determinare incidenti gravi.

La natura di dette indagini, nonché le competenze, gli obblighi e le responsabilità delle parti (ANSF, gestori di infrastrutture e imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dell'art. 19 del d.lgs. 162/2007, al quale si fa espresso rinvio.
  - b) **Indagini dell'ANSF**

Fermo restando che la competenza a seguito di incidenti/inconvenienti o specifica catena di essi competono all'OI, l'ANSF, quando lo ritiene necessario, svolge indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto, per poter adottare gli eventuali interventi immediati a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi.

Il GI e l'IF dovranno fornire la massima collaborazione al personale incaricato dall'ANSF di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.4.3 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF.
  - c) **Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e dell'IF**

Il GI e l'IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSF in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario (definiti dall'art. 5.4 nell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF, al quale si fa espresso rinvio), hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.

Nel caso in cui in uno stesso evento siano coinvolti più operatori, ciascuno di essi dovrà svolgere un processo di valutazione autonomo, garantendo comunque lo scambio tra gli operatori coinvolti degli elementi utili all'indagine. Le relazioni d'indagine concluse dovranno essere rese immediatamente consultabili all'ANSF ed agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore dovrà valutare la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'ANSF potrà intervenire allo scopo di indurre gli operatori ad una conclusione univoca delle indagini disponendo nel caso necessario la riapertura delle stesse.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF.

In attesa del riassetto normativo sugli accertamenti da parte dell'ANSF in materia di d'incidenti/inconvenienti che hanno o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario e della successiva formalizzazione da parte del GI della relativa procedura d'attuazione prevista dal punto 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto ANSF n. 4/2012 - sulla base della ancora vigente Disposizione GI n. 55/2003 - il GI dispone, a seconda della tipologia di evento verificatisi, i previsti accertamenti.

Tale indagine del GI comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, l'accertamento delle dinamiche dell'evento, la quantificazione dei relativi danni e la formulazione di conclusioni, la determinazione delle cause e l'individuazione delle responsabilità.

Il GI, a seguito di un processo di valutazione delle risultanze dell'accertamento, provvede a rendere disponibili le indagini all'ANSF ed a trasmetterne copia alle eventuali IF coinvolte nell'evento.

Il GI, dietro specifica richiesta, invia le relazioni d'inchiesta e gli eventuali provvedimenti migliorativi all'OI.

10. In accordo ai principi delle Direttive Europee in materia di sicurezza le Parti mettono in atto i propri sistemi della gestione della sicurezza tenendo conto delle attività degli altri attori e di terzi.
11. Qualora l'IF nomini una propria commissione d'inchiesta, come previsto dal proprio Sistema di Gestione della Sicurezza (di seguito "SGS"), il GI deve mettere a disposizione dell'IF tutti gli elementi necessari per lo svolgimento dell'indagine.
12. Il GI deve consentire ai responsabili individuati dall'IF l'accesso al proprio database della sicurezza di esercizio (di seguito "DBSE").

## **ART. 12**

### **DIRITTI ED OBBLIGHI GENERALI DEL GI E DELL'IF**

1. È obbligo del GI:
  - a) mettere a disposizione dell'IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti in materia e dal Contratto, l'Infrastruttura 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;
  - b) assicurare che l'Infrastruttura, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, all'ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;
  - c) mettere a disposizione di IF tramite il proprio sito internet la documentazione del quadro normativo disciplinante l'esercizio ferroviario sulla Infrastruttura, incluse le procedure di interfaccia e la documentazione descrittiva aggiornata di tutte le dotazioni e delle caratteristiche tecniche dell'Infrastruttura;
  - d) comunicare all'IF le modifiche della documentazione di cui alla lettera c) che precede a mezzo P.E.C. all'indirizzo indicato nell'Allegato 4 – «Referenti accreditati».
2. È obbligo dell'IF:
  - a) operare nel rispetto della normativa di esercizio del GI, degli standard e delle norme di sicurezza, della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro (D.Lgs. 81/08), nonché delle disposizioni e prescrizioni definite dalla normativa vigente;
  - b) recepire nel proprio SGS il quadro normativo disciplinante l'esercizio ferroviario sull'Infrastruttura, incluse le procedure di interfaccia e la documentazione descrittiva aggiornata di tutte le dotazioni e delle caratteristiche tecniche dell'Infrastruttura in coerenza con il proprio SGS e certificato di sicurezza;
  - c) assicurare la tempestiva e corretta informazione e formazione del proprio personale del quadro normativo di cui alla precedente lettera b), nonché la dovuta distribuzione al proprio personale dei documenti secondo quanto previsto dal proprio SGS, inclusi gli aggiornamenti trasmessi dal GI all'indirizzo PEC di IF indicato nell'Allegato 4 – Referenti accreditati;
  - d) espletare i servizi di trasporto con materiale rotabile trainante e trainato inseriti negli appositi registri dei veicoli autorizzati alla circolazione e conformi alla regolamentazione di esercizio e di sicurezza adottata dal GI, in relazione sia alla tipologia dei servizi di trasporto espletati, sia alle caratteristiche dell'Infrastruttura. Resta comunque inteso che potrà essere messo in circolazione solo il materiale rotabile per il quale siano state rilasciate le autorizzazioni previste dalle disposizioni in vigore;



- e) assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni, ancorché il GI ne abbia ammesso la circolazione sull'Infrastruttura;
  - f) garantire che il personale, dalla stessa 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, sia in condizioni di normalità d'esercizio, sia in situazioni di degrado, di anomalità o di emergenza;
  - g) predisporre e mantenere aggiornato il SGS, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia e comunicare tempestivamente al GI tutte le possibili non conformità, azioni correttive, azioni preventive e piani di miglioramento;
  - h) presentare la richiesta di tracce orario in conformità alle caratteristiche tecniche dell'Infrastruttura.
3. Nell'utilizzo dell'Infrastruttura, l'IF deve inoltre attenersi ai seguenti obblighi:
- a) rispettare la normativa di esercizio, le prescrizioni tecniche e gli standard di sicurezza imposti dalle disposizioni in vigore e dal certificato di sicurezza;
  - b) assicurarsi che la circolazione dei propri treni avvenga solo nell'ambito delle linee indicate nei certificati di sicurezza;
  - c) richiedere un volume di traffico congruo con i mezzi autorizzati a circolare e con il personale abilitato all'esercizio;
  - d) ottemperare a tutte le prescrizioni impartite dal GI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
  - e) fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del Contratto in gestione operativa;
  - f) utilizzare ciascuna traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa, quali:
    - i) tipo locomotore;
    - ii) tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
    - iii) massa rimorchiata;
    - iv) peso assiale;
    - v) percentuale di massa frenata;
    - vi) lunghezza del convoglio.
  - g) Utilizzare treni di composizione conforme alle caratteristiche tecniche degli impianti. Qualora, a fronte di richieste dell'IF, venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza del marciapiede dei binari di stazione, l'IF sarà tenuta – a propria cura, onere e responsabilità – a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela e dell'Infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede.
4. Con riferimento alla durata del Contratto, l'IF è altresì tenuta a:
- a) mantenere immutate, nel corso di esecuzione del Contratto, 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;
  - b) comunicare al GI senza ritardo e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza o del titolo autorizzativo, nonché ogni evento che incida sulla validità e/o efficacia dell'accordo di Associazione internazionale;
  - c) comunicare al GI senza ritardo ogni vicenda e circostanza idonea a incidere sulla situazione accertata mediante il rilascio del certificato di sicurezza, anche relativo ad altre infrastrutture ferroviarie, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
  - d) svolgere il servizio sull'Infrastruttura nel rispetto del quadro normativo in vigore e del certificato di sicurezza rilasciatogli;
  - e) utilizzare per l'espletamento dei Servizi materiale rotabile omologato e immatricolato per l'uso sull'Infrastruttura;

- f) utilizzare materiale rotabile coerentemente alle modalità d'uso indicate dal fabbricante e ad eventuali limitazioni/prescrizioni stabilite in sede di ammissione tecnica, al profilo di destinazione dello stesso e nel rispetto delle disposizioni e procedure emanate dall'IF e partecipare ad ANSF, all'interno del processo di immatricolazione, o ai processi di autorizzazione del GI e ministeriali e regionali per l'immissione in servizio;
  - g) rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dal GI.
5. Il GI non assume alcun obbligo di custodia, né alcuna responsabilità per danni/perdite, avarie, furti o sottrazioni inerenti il materiale rotabile, le attrezzature e le cose dell'IF, incluso le merci trasportate dall'IF, in sosta/stazionamento/transito nell'ambito dell'Infrastruttura.

#### **ART. 13**

##### **ISPEZIONI E SANZIONI**

1. Il GI si riserva di effettuare a propria discrezione ispezioni per la verifica del rispetto del Contratto da parte dell'IF. In relazione all'inchiesta di cui all'art. 11.9, all'occorrenza, il GI applicherà nei confronti degli agenti del GI e dell'IF il regime sanzionatorio di cui al TITOLO VI del RD n. 148/1931.
2. In via convenzionale, nel caso in cui dall'esito dell'inchiesta di cui al comma 2 emerga il coinvolgimento del personale dell'IF e l'IF non dia evidenza al Direttore dell'Esercizio del GI, o al Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza ove competente, entro 30 (trenta) giorni dalla comunicazione dall'esito dell'inchiesta, dei provvedimenti presi nei confronti del proprio personale, il GI si rivarrà nei confronti dell'IF secondo la seguente disciplina:
  - i) addebito pari a 50,00 (cinquanta) euro/h in caso di multe agli agenti dell'IF;
  - ii) addebito pari a 500,00 (cinquecento) euro/giornata in caso di provvedimenti di sospensione dal servizio fino ad un massimo di 5.000,00 (cinquemila) euro.
3. Il mancato rispetto da parte dell'IF di quanto previsto all'art. 12, comma 2, lettera b), comporterà l'applicazione delle seguenti sanzioni a carico dell'IF stessa:
  - i) 5.000,00 (cinquemila) euro per ogni treno o composizione bloccata fatto circolare sull'Infrastruttura non preventivamente autorizzato o con revisione scaduta nell'ambito del certificato di sicurezza;
  - ii) 1.000,00 (mille) euro per ogni veicolo fatto circolare sull'Infrastruttura non preventivamente autorizzato o con revisione scaduta nell'ambito del certificato di sicurezza.
4. Le sanzioni di cui sopra non escludono possibili ulteriori azioni da parte del GI anche in relazione all'art. 14 del Contratto.
5. In caso di incidenti in esercizio, nelle stazioni o in linea l'IF prima di rimuovere i rotabili interessati e/o danneggiati dovrà acquisire il nulla osta del Responsabile del turno di reperibilità del GI.

#### **ART. 14**

##### **RISOLUZIONE E SOSPENSIONE**

1. 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'articolo 1456 del Codice Civile nei seguenti casi:
  - a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni in materia antimafia;
  - b) mancato versamento dei corrispettivi dovuti al GI, previa messa in mora nelle forme d'uso;
  - c) mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione della garanzia di cui all'art. 7;
  - d) constatata mancanza delle polizze e dei relativi massimali e coperture obbligatorie previste per l'assicurazione dall'articolo 9.
  - e) grave violazione di uno qualsiasi degli obblighi generali dell'IF;
  - f) violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto qualsiasi altra forma della capacità;
  - g) mancato conseguimento nei termini o revoca o cessazione dei requisiti e titoli richiesti dall'art. 8 per l'utilizzo dell'Infrastruttura;
  - h) modifiche al Contratto di Servizio IF, alla licenza o ad altri titoli autorizzativi e di sicurezza tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui le 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.

2. Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione si verificherà di diritto a seguito di comunicazione del GI inviata con modalità che diano certezza della data di ricevimento da parte del destinatario.
3. In tutti i casi di risoluzione per fatto imputabile all'IF, l'IF sarà tenuta a riconoscere al GI, a titolo di indennizzo, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'Infrastruttura che avrebbe dovuto corrispondere al GI fino alla scadenza naturale del Contratto, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.
4. Nel caso di sospensione di uno dei requisiti previsti dal Contratto, verrà automaticamente sospeso l'utilizzo dell'Infrastruttura, con conseguente sospensione da parte di IF dell'obbligo a versare i canoni ed i corrispettivi pattuiti. Qualora la sospensione della licenza sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria di ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione.

#### **ART. 15**

##### **FORO COMPETENTE E LEGISLAZIONE APPLICABILE**

1. Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del Contratto e delle condizioni generali ed allegati è competente in via esclusiva il Foro di Milano.
2. Al Contratto si applica la legge italiana.

#### **ART. 16**

##### **DIVIETO DI CESSIONE**

1. È fatto divieto all'IF di cedere a terzi il Contratto ovvero di consentire, in qualsiasi altro modo, a terzi l'utilizzo, in tutto o in parte, dell'Infrastruttura e dei Servizi. Nei casi di affitto o di cessione di ramo d'azienda farà fede quanto disposto dalla normativa vigente, previo accertamento della sussistenza, in capo alla locataria o cessionaria dei requisiti previsti dal Contratto per l'utilizzo dell'Infrastruttura e i Servizi.
2. La violazione dei divieti di cui al comma precedente ha come conseguenza la risoluzione del Contratto e l'esclusione dell'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 è, in ogni caso, nullo ai sensi del D.Lgs 112/2015.

#### **ART.17**

##### **SPESE DI CONTRATTO**

1. Il Contratto, avendo ad oggetto prestazioni soggette all'imposta sul valore aggiunto, non è soggetta all'obbligo di registrazione, salvo in caso d'uso, ai sensi di quanto stabilito dal D.P.R. 26 aprile 1986, n.131. In ogni caso, l'imposta di registro eventualmente dovuta sarà a carico dell'IF.

#### **ART.18**

##### **LINGUA E OBBLIGO DI RISERVATEZZA**

1. La lingua ufficiale da utilizzarsi per ogni comunicazione o scambio informativo è quella italiana, 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.
2. 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, salvo i casi espressamente previsti dalla normativa in vigore.
3. Ciascuna delle Parti considera come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti dall'altra Parte ovvero conosciuti in relazione all'esecuzione del Contratto, e si impegna ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.
4. Le informazioni connesse alla gestione del Contratto vengono diramate alla sola IF contraente, la quale si assume l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi. Sono fatti salvi gli obblighi per il GI di comunicare l'andamento della circolazione e gli altri obblighi di informazione stabiliti dalla normativa vigente in materia e dalla Regione Lombardia.

**ART. 19**  
**DISPOSIZIONI FINALI**

1. Per quanto non espressamente disciplinato dal Contratto si dovrà fare riferimento alle vigenti disposizioni comunitarie, nazionali e regionali in materia, nonché al Contratto di Servizio GI ed agli altri atti di regolazione emanati dalla Regione Lombardia.
2. Le Parti si danno reciprocamente atto che, laddove richiesto dalla materia trattata, nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs 112/2015 e del DM 5/8/2016, il GI, nel corso della vigenza del Contratto, potrà, previa comunicazione all'IF ed adeguata pubblicazione, apportare modifiche ed integrazioni sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione regionale o delle altre Autorità competenti in materia di sicurezza ferroviaria e di regolazione del mercato.
3. Qualora, nel corso della vigenza del Contratto, siano emanate disposizioni legislative o regolamentari che comportino l'adeguamento dei valori economici o delle disposizioni contrattuali, il GI procederà tempestivamente a predisporre e comunicare all'IF, ove necessario, il testo di un apposito addendum che, ferma la rigorosa aderenza delle modifiche/integrazioni ai provvedimenti sopra menzionati, sarà sottoscritto dalle Parti. Qualora le modificazioni/integrazioni di cui al presente comma comportino variazioni non trascurabili al corrispettivo o alle modalità di erogazione delle prestazioni contrattuali, è riconosciuto all'IF il diritto di recesso, da esercitarsi entro 30 (trenta) giorni solari dal ricevimento della comunicazione di modifica/integrazione del GI.
4. Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente Contratto, siano emanati i provvedimenti dell'ART 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 del GI oggetto del Contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del Contratto medesimo. In tal caso il GI procederà tempestivamente a predisporre e comunicare all'IF un nuovo testo degli Allegati 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum.  
Letto, confermato e sottoscritto.

Milano, \_\_\_\_\_

**per FERROVIENORD S.p.A.**  
*Il Legale Rappresentante*

**per Impresa Ferroviaria**  
*Il Legale Rappresentante*

## **ALLEGATI PREVISTI PER IL CONTRATTO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA**

### **ALLEGATO 1: SERVIZI EROGATI NELL'AMBITO DEL CONTRATTO**

*elenco servizi previsti ed erogati nell'ambito del Contratto di Utilizzo*

### **ALLEGATO 2: PROGRAMMA DELLE TRACCE ORARIE**

*programma tracce orarie inserito all'interno del Contratto di Utilizzo*

### **ALLEGATO 3: SINTESI ECONOMICA DEL CONTRATTO**

Riepilogo dei canoni, del costo dell'energia e dei corrispettivi per altri servizi previsti dal Contratto di Utilizzo

### **ALLEGATO 4: REFERENTI ACCREDITATI**

Contenuti previsti all'interno del contratto di Utilizzo:

Elenco e riferimenti telefonici e postali dei collaboratori di IF e di GI, e relativi sostituti, delegati a:

- a) gestione complessiva del Contratto (responsabili di Contratto);
- b) rapporti di gestione della sicurezza;
- c) gestione delle variazioni intempestive e per lavori, ecc. (sale operative);
- d) sgombero dell'infrastruttura (se diversi da quelli individuati ai punti precedenti);
- e) programmazione e coordinamento delle manovre effettuate in autoproduzione da IF.
- f) SCHEDA 1: Rapporti tra le Sale Operative del GI e IF

L'allegato è aggiornato da GI e da IF entro il giorno successivo alle variazioni.

### **ALLEGATO 5: CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA E SVILUPPO NEL PERIODO DI VIGENZA CONTRATTUALE (ACCORDO QUADRO)**

*caratteristiche infrastruttura inserite all'interno del Contratto di Utilizzo*

### **ALLEGATO 6: LOCOMOTORI DI SOCCORSO**

*Elenco locomotori di soccorso inserito all'interno del Contratto di Utilizzo*

### **ALLEGATO 7: LAVORI PROGRAMMATI E INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO (IPO)**

*elenco dei lavori programmati previsti all'interno del Contratto di Utilizzo*

### **ALLEGATO 8: ELENCO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**

*quadro normativo di riferimento inserito all'interno del Contratto di Utilizzo*