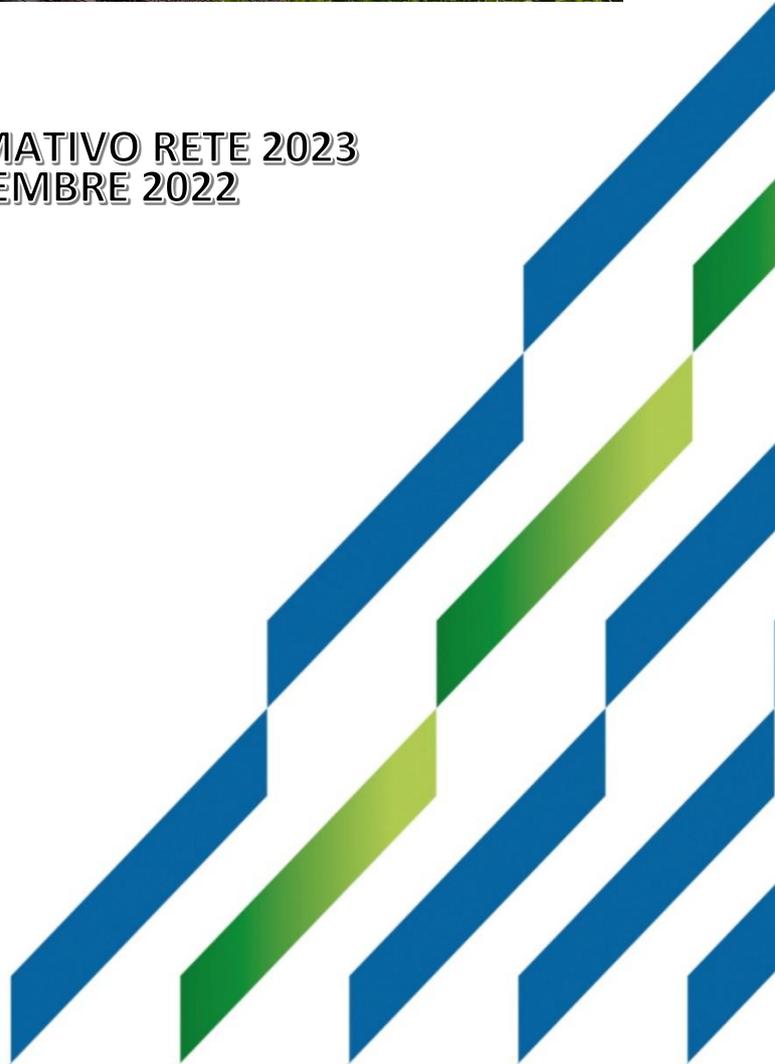




PROSPETTO INFORMATIVO RETE 2023
EDIZIONE DICEMBRE 2022



Prospetto Informativo della Rete FERROVIENORD

INDICE

1.	CAPITOLO 1 INFORMAZIONI GENERALI	9
1.1	INTRODUZIONE (Aggiornamento dicembre 2021)	9
1.2	OBIETTIVO.....	9
1.3	QUADRO GIURIDICO (Aggiornamento settembre 2022)	10
1.4	STATUS GIURIDICO (Aggiornamento giugno 2021)	15
1.4.1	RICORSO ALL’ORGANISMO DI REGOLAZIONE (Aggiornamento giugno 2021).....	16
1.5	STRUTTURA DEL PIR (Aggiornamento giugno 2021).....	16
1.6	VALIDITA’ DEL PIR E PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO (Aggiornamento giugno 2021)	17
1.6.1	PERIODO DI VALIDITA’ (Aggiornamento giugno 2021)	17
1.6.2	PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO ORDINARIO (Aggiornamento marzo 2019)	17
1.6.3	PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO (Aggiornamento giugno 2021)	18
1.7	REDAZIONE EDITORIALE E DISTRIBUZIONE.....	18
1.8	CONTATTI.....	18
1.9	GLOSSARIO DEI TERMINI (Aggiornamento settembre 2022).....	19
2.	CAPITOLO 2 CONDIZIONI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA.....	24
2.1	INTRODUZIONE (Aggiornamento giugno 2021).....	24
2.2	CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO	24
2.2.1	CHI PUÒ RICHIEDERE L’ACCESSO (Aggiornamento giugno 2021)	24
2.2.2	REQUISITI PER RICHIEDERE L’ACCESSO	24
2.2.2.1	RICHIESTA DI CAPACITA’ PLURIENNALE AI FINI DELLA STIPULA DI UN ACCORDO QUADRO (Aggiornamento giugno 2021)	25
2.2.2.2	RICHIESTA TRACCE ORARIE FINALIZZATA ALLA STIPULA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO DELL’INFRASTRUTTURA (Aggiornamento giugno 2021)	25
2.2.3	LICENZA (Aggiornamento dicembre 2021)	26
2.2.4	CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO (Aggiornamento dicembre 2019)	26
2.2.5	OBBLIGHI DI PRESENTAZIONE DI GARANZIA ED ASSICURAZIONI (Aggiornamento giugno 2019)	27
2.3	CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: disposizioni di dettaglio e altre regole stabilite dal GI	27
2.3.1	ACCORDO QUADRO (Aggiornamento giugno 2020)	27
2.3.1.1	CONTENUTI E DURATA (Aggiornamento giugno 2019)	28
2.3.1.2	SOTTOSCRIZIONE E ADEMPIMENTI SUCCESSIVI (Aggiornamento giugno 2021)	28
2.3.1.3	VARIAZIONI DI CAPACITA’ (Aggiornamento dicembre 2019)	30
2.3.1.4	ACCESSO AI SISTEMI INFORMATIVI (Aggiornamento giugno 2021)	30
2.3.1.5	GARANZIA (Aggiornamento giugno 2021)	30
2.3.1.6	DIVIETO DI CESSIONE	31
2.3.1.7	RISOLUZIONE (Aggiornamento giugno 2020)	31

2.3.2	CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento giugno 2020)	32
2.3.2.1	DOCUMENTAZIONE, ADEMPIMENTI E TEMPSTICA PER LA STIPULA DEI CONTRATTI TRA FERROVIENORD E LE IMPRESE FERROVIARIE (Aggiornamento giugno 2021).....	32
2.3.2.2	EVENTUALI ULTERIORI ADEMPIMENTI AI FINI DELLA SOTTOSCRIZIONE (Aggiornamento dicembre 2018).....	33
2.3.2.3	GARANZIA (Aggiornamento giugno 2021)	34
2.3.2.4	MODALITA' DI COSTITUZIONE E CONTENUTI DELLA FIDEIUSSIONE (Aggiornamento giugno 2021).....	34
2.3.2.5	ASSICURAZIONI (Aggiornamento settembre 2022)	35
2.3.2.6	OBBLIGHI DELL'IMPRESA FERROVIARIA ALLA CESSAZIONE DEL CONTRATTO (Aggiornamento giugno 2021)	37
2.3.2.7	LIMITAZIONI AL SERVIZIO IN CASI DI MOROSITA' (Aggiornamento giugno 2021).....	37
2.3.2.8	RISOLUZIONE DEL CONTRATTO (Aggiornamento dicembre 2021).....	37
2.3.2.9	SOSPENSIONE DELL'EFFICACIA DEL CONTRATTO (Aggiornamento giugno 2019)	38
2.4	OBBLIGHI DI FERROVIENORD E DELLE IMPRESE FERROVIARIE IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO (Aggiornamento giugno 2021)	38
2.4.1	OBBLIGHI COMUNI (Aggiornamento giugno 2021)	38
2.4.2	OBBLIGHI DI FERROVIENORD (Aggiornamento giugno 2021).....	39
2.4.3	OBBLIGHI DELL'IMPRESA FERROVIARIA (Aggiornamento giugno 2021).....	40
2.4.4	INFORMAZIONI DATE DALLE IMPRESE FERROVIARIE PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE (Aggiornamento giugno 2021).....	41
2.4.5	INFORMAZIONI DATE DA FERROVIENORD PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE (Aggiornamento giugno 2021).....	42
2.4.6	CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI/RESPONSABILITA' DI FERROVIENORD (Aggiornamento giugno 2019)	43
2.4.7	INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON FERROVIENORD (Aggiornamento dicembre 2021)...	44
2.4.8	BANCA DATI DELLA SICUREZZA FERROVIARIA (DBSE).....	44
2.4.9	SCIOPERO (Aggiornamento giugno 2021).....	45
2.5	REGOLE DI ESERCIZIO.....	45
2.5.1	PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO (Aggiornamento dicembre 2018).....	45
2.5.2	REGOLE DI GESTIONE (Aggiornamento dicembre 2021)	46
2.5.3	GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA (Aggiornamento giugno 2021).....	48
2.5.4	SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento giugno 2021)	50
2.5.4.1	Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva (Aggiornamento giugno 2021)	50
2.5.4.2	Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di carri soccorso, carri gru di proprietà delle Imprese Ferroviarie, attraverso gru stradali o altri mezzi idonei di imprese private o di altri soggetti (Aggiornamento giugno 2021)	51
2.5.5	Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva (Aggiornamento settembre 2022).....	51
2.5.5.1	Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di mezzi di soccorso attrezzati	52
2.5.5.2	Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso, materiale di riserva o mezzi di soccorso attrezzati (Aggiornamento giugno 2021)	53

2.5.6	ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI/INCONVENIENTI D'ESERCIZIO (Aggiornamento settembre 2022).....	53
2.6	TRASPORTI ECCEZIONALI	54
2.7	TRASPORTI MERCI PERICOLOSE (Aggiornamento dicembre 2019)	55
2.8	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE (Aggiornamento settembre 2022) ..	55
2.9	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE (Aggiornamento dicembre 2018).....	55
2.10	GESTIONE DELLE STAZIONI/TRATTI DI LINEA DI COLLEGAMENTO RETI (Aggiornamento dicembre 2020).....	55
3.	CAPITOLO 3 CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA	55
3.1	INTRODUZIONE (Aggiornamento giugno 2021).....	55
3.2	ESTENSIONE DELLA RETE (Aggiornamento settembre 2022)	56
3.3	STAZIONI/LOCALITA' DI COLLEGAMENTO CON RETI ESTERNE (Aggiornamento settembre 2022).....	56
3.4	DESCRIZIONE DELLA RETE (Aggiornamento settembre 2022)	57
3.5	DATI GEOGRAFICI (Aggiornamento giugno 2020).....	57
3.5.1	DETTAGLIO DATI GEOGRAFICI	57
3.5.1.1	TIPOLOGIA DI BINARIO (Aggiornamento giugno 2020)	57
3.5.1.2	SCARTAMENTO (Aggiornamento dicembre 2018).....	57
3.5.1.3	STAZIONI (Aggiornamento giugno 2020)	58
3.5.2	CARATTERISTICHE DELLE LINEE (Aggiornamento giugno 2020)	58
3.5.2.1	SAGOMA (Aggiornamento giugno 2020)	58
3.5.2.2	LIMITI PER MASSA ASSIALE (Aggiornamento giugno 2021).....	58
3.5.2.3	PENDENZA DELLE LINEE (Aggiornamento giugno 2020)	58
3.5.2.4	VELOCITA' DELLE LINEE (Aggiornamento giugno 2020).....	58
3.5.2.5	LUNGHEZZA MASSIMA DEI TRENI (Aggiornamento giugno 2020).....	58
3.5.2.6	SISTEMI DI ALIMENTAZIONE (Aggiornamento giugno 2021).....	59
3.5.3	SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI COMUNICAZIONE (Aggiornamento giugno 2020).....	59
3.5.3.1	SISTEMI DI SEGNALAMENTO (Aggiornamento giugno 2020)	59
3.5.3.2	SISTEMI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE (Aggiornamento settembre 2022)	59
3.5.3.3	SISTEMI DI COMUNICAZIONE (Aggiornamento dicembre 2018).....	59
3.5.3.4	SISTEMI DI CONTROLLO DELLA MARCIA (Aggiornamento settembre 2022)	59
3.6	RESTRIZIONI DI TRAFFICO	60
3.6.1	LINEE DEDICATE (Aggiornamento dicembre 2018).....	60
3.6.2	RESTRIZIONI AMBIENTALI (Aggiornamento giugno 2021)	60
3.6.3	MERCI PERICOLOSE (Aggiornamento giugno 2021).....	60
3.6.4	RESTRIZIONE IN GALLERIA (Aggiornamento settembre 2020)	61
3.6.5	RESTRIZIONE SUI PONTI/MANUFATTI.....	61
3.6.6	ALTRE RESTRIZIONI	61
3.6.7	ULTERIORI LIMITAZIONI	61
3.6.8	ORARIO DI ESERCIZIO (Aggiornamento giugno 2021).....	61
3.7	STRUTTURE ATTE AI SERVIZI (Aggiornamento giugno 2020)	61
3.7.1	STAZIONI PASSEGGERI (Aggiornamento giugno 2020)	62

3.7.2	SCALI MERCI (Aggiornamento giugno 2020).....	62
3.7.3	RIFORNIMENTO CARBURANTE (Aggiornamento giugno 2020)	63
3.7.4	AREE, IMPIANTI ED EDIFICI DESTINATI ALLA SOSTA, AL RICOVERO ED AL DEPOSITO DI MATERIALE ROTABILE E DI MERCI (Aggiornamento giugno 2019)	63
3.7.5	PLATEE DI LAVAGGIO E FOSSE DI VISITA (Aggiornamento giugno 2020).....	63
3.7.6	IMPIANTI SCARICO REFLUI TOILETTE TRENI (Aggiornamento giugno 2020)	63
3.7.7	RIFORNIMENTO IDRICO (Aggiornamento giugno 2020)	63
3.7.8	PRERISCALDAMENTO/CLIMATIZZAZIONE (Aggiornamento dicembre 2018)	63
3.7.9	ACCESSIBILITA' PER PERSONE A RIDOTTA MOBILITA'(PRM) (Aggiornamento marzo 2021)	63
3.8	STRUTTURE ATTE AI SERVIZI NON GESTITE DA FERROVIENORD (Aggiornamento giugno 2021)	64
3.9	SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento marzo 2021)	64
3.9.1	INVESTIMENTI PER LA RIDUZIONE DEI CASI DI CIRCOLAZIONE PERTURBATA (Aggiornamento dicembre 2020).....	64
3.10	UTILIZZAZIONE DELLA RETE (Aggiornamento dicembre 2018)	65
3.10.1	GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA: SEZIONI DI INFRASTRUTTURA DICHIARATA A CAPACITÀ LIMITATA (Aggiornamento giugno 2021).....	65
3.10.2	LIMITAZIONI DI CAPACITA' E POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURA (Aggiornamento dicembre 2020).....	67
4.	CAPITOLO 4 ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'	67
4.1	INTRODUZIONE	67
4.2	DESCRIZIONE DEL PROCESSO (Aggiornamento dicembre 2021)	67
4.3	TEMPISTICHE PER LE RICHIESTE DI TRACCE E SERVIZI (Aggiornamento giugno 2021)	68
4.3.1	TEMPISTICA PER RICHIEDERE CAPACITA' AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO (Aggiornamento giugno 2020)	68
4.3.2	TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE (Aggiornamento dicembre 2021).....	69
4.3.3	TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO (Aggiornamento giugno 2021)	70
4.3.4	TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO (Aggiornamento dicembre 2021)	71
4.3.5	VARIAZIONE AL PROGRAMMA GIORNALIERO	72
4.3.5.1	SPECIFICHE RICHIESTE DELL'IMPRESA FERROVIARIA (Aggiornamento dicembre 2018)	72
4.3.5.1.1	VARIAZIONI IN CORSO D'ORARIO (Aggiornamento dicembre 2018).....	72
4.3.5.1.2	VARIAZIONE IN GESTIONE OPERATIVA DELLE TRACCE E DEI SERVIZI CONTRATTUALIZZATI (Aggiornamento giugno 2021)	73
4.3.5.2	ESIGENZE DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento dicembre 2018).....	74
4.3.5.3	CAUSE DI FORZA MAGGIORE (Aggiornamento dicembre 2018).....	74
4.4	PROCESSO DI ALLOCAZIONE	75
4.4.1	PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' QUADRO.....	75
4.4.1.1	LIMITAZIONI ALL'ASSEGNAZIONE DI CAPACITA' QUADRO (Aggiornamento dicembre 2019) ..	75
4.4.1.2	PROCESSO DI COORDINAMENTO NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE DI CAPACITA' QUADRO	75
4.4.2	PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E DEI SERVIZI (Aggiornamento dicembre 2018) ..	75
4.4.3	PROCESSO DI ARMONIZZAZIONE (Aggiornamento giugno 2021).....	76

4.4.4	PROCESSO DI COORDINAMENTO TRACCE E SERVIZI (Aggiornamento giugno 2019)	76
4.4.5	LINEE SATURE PROCESSO DI COORDINAMENTO TRACCE E SERVIZI (Aggiornamento giugno 2021)	77
4.4.5.1	DICHIARAZIONE DI SATURAZIONE	77
4.4.5.2	CRITERI DI PRIORITA' DELLE TRACCE ORARIE (Aggiornamento giugno 2021)	77
4.4.5.3	ANALISI DI CAPACITA' E PIANO DI POTENZIAMENTO	77
4.4.5.4	CRITERI DI PRIORITA' SERVIZI (Aggiornamento dicembre 2018)	78
4.4.6	ESITO DELLE RICHIESTE (Aggiornamento giugno 2021)	78
4.5	ALLOCAZIONE DI CAPACITA' PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento giugno 2021)	78
4.6	REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE/CONTRATTUALIZZAZIONE/UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITA'	79
4.6.1	Conseguenze in caso di mancata designazione della Impresa Ferroviaria da parte del Richiedente (non Impresa Ferroviaria) e/o mancata contrattualizzazione dell'Impresa Ferroviaria designata (Aggiornamento giugno 2021)	79
4.6.2	Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce (Aggiornamento giugno 2021)	79
4.6.3	Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate (Aggiornamento settembre 2022)	80
4.6.4	Franchigia sulle penali di cui al paragrafo precedente (Aggiornamento settembre 2022)	81
4.7	TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE (Aggiornamento giugno 2021)	82
4.7.1	Criteri per l'individuazione degli scali merci terminali e degli scali merci di smistamento di merci pericolose (Aggiornamento giugno 2021)	83
4.8	SPECIALI MISURE DA PRENDERE IN CONDIZIONI PERTURBATE	83
5.	CAPITOLO 5 SERVIZI	83
5.1	CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI	83
a)	PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (Aggiornamento giugno 2021)	83
b)	IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO (Aggiornamento giugno 2021)	84
c)	SERVIZI COMPLEMENTARI (Aggiornamento giugno 2020)	84
d)	SERVIZI AUSILIARI (Aggiornamento giugno 2020)	84
5.2	PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (Aggiornamento dicembre 2021)	84
5.3	IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO (Aggiornamento giugno 2021)	86
5.4	SERVIZI COMPLEMENTARI (Aggiornamento settembre 2022)	88
5.5	SERVIZI AUSILIARI (Aggiornamento giugno 2021)	90
6.	CAPITOLO 6 TARIFFE E PERFORMANCE REGIME (Aggiornamento settembre 2022)	90
6.1	INTRODUZIONE (Aggiornamento giugno 2021)	90
6.2	SISTEMA TARIFFARIO (Aggiornamento giugno 2021)	90
6.3	TARIFFE E PERFORMANCE REGIME (Aggiornamento novembre 2022)	91
6.3.1	TARIFFE PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (Aggiornamento settembre 2022)	91
6.3.2	TARIFFE IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO (Aggiornamento settembre 2022)	93
6.3.3	TARIFFE SERVIZI COMPLEMENTARI (Aggiornamento settembre 2022)	94

6.3.4	TARIFFE SERVIZI AUSILIARI (Aggiornamento settembre 2022).....	95
6.3.5	ALTRE TARIFFE (Aggiornamento settembre 2022)	96
6.4	PERFORMANCE REGIME (Aggiornamento giugno 2021)	96
6.5	RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	97
6.5.1	RENDICONTAZIONE FATTURAZIONE (Aggiornamento settembre 2022).....	97
6.5.2	PAGAMENTO (Aggiornamento giugno 2021)	98
	APPENDICI AI CAPITOLI	98

Rev.	Data	Descrizione delle Modifiche
0	23/11/2022	Recepimento Indicazioni e Prescrizioni di cui alla delibera ART 142/2021
1	15/09/2022	Recepimento Indicazioni e Prescrizioni di cui alla delibera ART 141/2022
2	16/11/2022	Recepimento Indicazioni e Prescrizioni di cui alla delibera ART 210/2022 come da dettaglio seguente

Elenco delle modifiche al PIR 2023 – Edizione dicembre 2022 (rev.2 del 16/11/2022)

Modifiche Generali

(per memoria)

Nuovi inserimenti/eliminazioni

(per memoria)

Modifiche

Descrizione modifica	Paragrafo PIR
Aggiornamento quadro giuridico con inserimento dei riferimenti alla nuova delibera ART 210/2022.	1.3
Aggiornamento tariffe al tasso d'inflazione programmato in ottemperanza alla delibera ART 210/2022 prescrizione 6.3.1.	6.3

1. CAPITOLO 1 INFORMAZIONI GENERALI

1.1 INTRODUZIONE (Aggiornamento dicembre 2021)

FERROVIENORD S.p.A. (nel seguito GI o FERROVIENORD) è concessionaria per l'esercizio di servizi ferroviari e delle relative infrastrutture e impianti in base a:

- T.U. 1447 del 1912 per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie;
- Decreto Interministeriale Trasporti e Tesoro n° 1998(51) b1/0 del 1985 relativo al subingresso di F.N.M.E. S.p.A. a F.N.M. S.p.A. sulla rete ramo Milano;
- Decreto Interministeriale Trasporti e Tesoro n° 862 del 1993 relativo alla rete ramo Iseo;
- Legge n° 472/99 "Interventi nel settore dei trasporti", relativa alla tratta Busto Arsizio – Malpensa;
- Atto di concessione, per la realizzazione, l'esercizio e la gestione della rete ferroviaria regionale lombarda a FERROVIENORD n° 17464.

Controllata al 100% da FNM S.p.A., FERROVIENORD gestisce più di 300 km di rete e 124 stazioni/fermate dislocate sulle linee nell'hinterland a nord di Milano, che attraversano le province di Milano, Varese, Como, Novara, Monza Brianza e Brescia, e su una linea denominata Valmorea, temporaneamente chiusa all'esercizio. Le linee dell'Infrastruttura Ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD, vengono pertanto associate a tre diversi punti.

- Rete ferroviaria non isolata, denominata "Ramo Milano", che rientra nell'ambito di applicazione del Decreto MIT del 5 agosto 2016.
- Rete ferroviaria isolata dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, denominata "Ramo Iseo", che rientra nell'ambito del D.M. 02/08/2019 n° 347.
- Linea Malnate Olona-Confine Italo/Svizzero denominata "Valmorea" per la quale è stato richiesto l'inserimento:
 - nell'Allegato A del Decreto MIT del 05/08/2016 recante "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del D.lgs. 15 luglio 2015, n° 112;
 - nell'elenco delle ferrovie turistiche di cui alla Legge 9 agosto 2017, n° 128.

In ottemperanza al D.lgs. 15 luglio 2015 n° 112 e in accordo alla Legge Regione Lombardia 4/4/2012 n° 6, ai fini della commercializzazione della capacità, FERROVIENORD pubblica il presente documento Prospetto Informativo Rete (di seguito nominato PIR) riferendosi esclusivamente alle linee interconnesse con la rete nazionale individuate dall'Allegato A del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 05/08/2019. Il PIR contiene tutte le informazioni necessarie ai soggetti richiedenti l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria Regionale e l'utilizzo dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa FERROVIENORD.

1.2 OBIETTIVO

Il documento vuole conseguire l'obiettivo di fornire ai diversi soggetti interessati gli elementi necessari per la pianificazione dell'offerta e disciplinarne i rapporti in conformità a quanto previsto dal D.lgs. 112/2015, che recepisce la Direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 per l'istituzione di uno spazio ferroviario europeo unico.

Col fine di cui sopra, il documento PIR contiene:

- le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e le condizioni di accesso alla stessa;

- i principi, le procedure, i criteri, le modalità ed i termini di calcolo e riscossione relativi al canone di pedaggio ed i corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi forniti dal GI;
- i criteri, le procedure, le modalità ed i termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi offerti;
- le regole per l'utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria e per la fruizione dei relativi servizi connessi.

1.3 QUADRO GIURIDICO (Aggiornamento novembre 2022)

Fonti comunitarie:

- Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;
- Direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004;
- Direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Regolamento (CE) n° 1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n° 1191/69 e (CEE) n° 1107/70;
- Regolamento (CE) n° 1371/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario;
- Direttiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di Infrastruttura Ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria;
- Direttiva 2007/59/CE: "Certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei Locomotori e treni su sistema ferroviario della Comunità";
- Direttiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 relativa al trasporto interno di merci pericolose;
- Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008 che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- Regolamento (CE) n° 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
- Direttiva 2012/34/EU del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario unico;
- Regolamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n° 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n° 680/2007 e (CE) n° 67/2010;
- Regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta;

- Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n° 870/2014;
- Regolamento (UE) 2016/545 della Commissione del 7 aprile 2016 sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di Infrastruttura Ferroviaria;
- Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, che istituisce un'agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il Regolamento (CE) n° 881/2004;
- Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea;
- Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie;
- Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica il regolamento (CE) n° 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;
- Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento d'Esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- Decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- Regolamento delegato (UE) 2017/1800 della Commissione, del 29 giugno 2017, che modifica il regolamento delegato (UE) n° 151/2013 che integra il regolamento (UE) n° 648/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio; Regolamento RID "Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses" edizione in vigore. Edizione 01/01/2017 di cui alla direttiva 2016/2309 della Commissione del 16 dicembre 2016, che adegua per la quarta volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della direttiva 2008/68/CE;
- Regolamento ADR "European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road" edizione in vigore ADR edizione 01.01.2017 di cui alla direttiva 2016/2309 della Commissione del 16 dicembre 2016, che adegua per la quarta volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della direttiva 2008/68/CE;
- Regolamento di Esecuzione (UE) 2018/1795 che stabilisce la procedura ed i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Regolamento (UE) 2020/698 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 maggio 2020 recante misure specifiche e temporanee in considerazione dell'epidemia di Covid-19 con riguardo al rinnovo o alla proroga di taluni certificati, licenze e autorizzazioni e al rinvio di talune verifiche e attività formative periodiche in taluni settori della legislazione in materia di trasporti;
- Regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 ottobre 2020 che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia di COVID-19;
- Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Fonti nazionali e delibere regolatorie:

- D.P.R. 753 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti “Nuove norme in materia di Polizia, Sicurezza e Regolarità dell’esercizio delle Ferrovie e di altri servizi di trasporto” dell’11 luglio 1980;
- Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale USTIF DG 201 “DPR 11 luglio 1980, n° 753 approvazione del materiale rotabile per le Ferrovie pubbliche in Concessione od in gestione commissariale governativa di seconda categoria (ed i raccordi a questi assimilati), per le tramvie extraurbane e per le metropolitane” del 16 settembre 1983;
- D.M. 20 ottobre 1988 “Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del Decreto Ministeriale del 5 novembre 1997”;
- Legge n° 146 del 12 giugno 1990 (e successive modifiche ed integrazioni) “Norme sull’esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell’attuazione della legge”;
- D.lgs. 19/11/1997 n° 422 “Conferimento alle regioni e dagli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale”;
- D.M. 513 del Ministro dei Trasporti “Regolamento recante norme per gli esami di idoneità degli agenti destinati al Servizio Movimento ed alla condotta dei convogli sulle Ferrovie in Concessione ed in gestione governativa, sulle metropolitane e sulle tramvie extraurbane” del 4 agosto 1998;
- D.M. 109/T del 3 novembre 1999 “Attuazione dell’art. 3, comma 1, lett. d) del D.lgs. 422/97”;
- D.M. 43/T del 21 marzo del 2000 “Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’Infrastruttura Ferroviaria”;
- D.D. 247/VIG3 del 2000 “Individuazione degli standard e norme di sicurezza”;
- D.M. 27/02/2002 “Disposizioni disciplinanti talune materie, non regolate dal D.lgs 13/01/1999, n° 41, relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia.” (GU Serie Generale n° 57 del 08-03-2002);
- D.M. 28/10/2005 “Sicurezza gallerie ferroviarie”, limitatamente ai requisiti previsti di antincendio a bordo treno;
- D.M. n° 81/T del 19 marzo 2008 “Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- Decreto ANSF n° 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche ed integrazioni) “Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- D.lgs. 27/01/2010, n° 35 “Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose”. (GU Serie Generale n° 58 del 11-03-2010);
- D.lgs. 30/12/2010 n° 247 “Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa la certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”;
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d’intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 7 luglio 2009;
- Legge n° 148 del 14 settembre 2011 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n° 138 del 13 agosto 2011, recante ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. Delega al Governo per la riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari” (art. 8 comma 3bis);
- D.M. 2/11/2011 “Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale” (G.U. 7 aprile 2011);
- Legge n° 214 del 22 dicembre 2011 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n° 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici” (art. 37);
- Legge n° 27 del 24 marzo 2012 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n° 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività” (artt. 36 e 37);
- D.P.R. 9 agosto 2013 “Nomina componenti Autorità dei Trasporti”;

- D.lgs. del 17/04/2014 n° 70 “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n° 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;
- Delibera ART n° 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014) “Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”;
- Legge 21 novembre 2014, n° 174 “Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999”;
- Delibera ART n° 76 del 27 novembre 2014 relativa alla procedura di aggiornamento del Prospetto informativo della Rete ferroviaria Nazionale gestita da RFI S.p.A. ed. 2015;
- Delibera ART n° 24 del 12 marzo 2015 relativa all’avvio di procedimento sanzionatorio relativo all’inottemperanza alle misure di regolazione di cui alla Delibera n° 70/2014;
- Delibera ART n° 25 del 12 marzo 2015 relativa all’avvio di procedimento sanzionatorio relativo all’inottemperanza alle misure di regolazione di cui alla Delibera n° 76/2014;
- D.lgs. 15/07/2015 n° 112 “Attuazione della Direttiva 2012/34/CE” che istituisce uno spazio unico ferroviario europeo”;
- Delibere ART n° 62 e 63 del 31 luglio 2015 relative alla comunicazione delle risultanze istruttorie relative all’inottemperanza rispettivamente alle Delibere n° 70 e 76 del 2014, contestate con Delibere ART rispettivamente n° 24 e 25 del 2015; D.M. 02/08/2016, n° 347 che individua le reti ferroviarie che ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del D.lgs. 14 maggio 2019, n° 50, rientrano nel campo di applicazione del medesimo decreto risultando isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario;
- Delibera ART n° 96 del 18 novembre 2015 relativa ai Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria;
- Delibera ART n° 76 del 01 luglio 2016 relativa a Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n° 96/2015 e successive integrazioni;
- D.M. 5/08/2016 “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del D.lgs. 15 luglio 2015. n° 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione” (G.U. 15 settembre 2016);
- Decreto Legge 24 aprile 2017 n° 50, convertito dalla legge 21 giugno del 2017 n° 96, recante “Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”;
- D.M. 12/05/2017 “Recepimento della direttiva 2016/2309 della Commissione del 16 dicembre 2016 che adegua per la quarta volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose”. (GU Serie Generale n° 139 del 17-06-2017);
- Decreto Legge 16 ottobre 2017, n° 148, coordinato con la legge di conversione 4 dicembre 2017 n° 172 recante “Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. Modifica alla disciplina dell’estinzione del reato per condotte riparatorie.”;
- Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari generali ed il Personale - Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie, prot. 0000059 del 23/11/2017 “Rafforzamento del presidio della sicurezza in materia di trasporto per ferrovia di merci pericolose per i carri gas della Classe 2 e per le materie presentate al trasporto allo stato liquido delle Classi 3, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 e 9, in carri-cisterna, cisterne mobili, container-cisterna o casse mobili cisterna (tank-container)”;
- Delibera ART n° 16 del 8 febbraio 2018 Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 37, comma 2,

lettera d), del Decreto legge 6 dicembre 2011, n° 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n° 214, avviato con delibera n° 54/2015;

- D.M. del 16/04/2018, recante “Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”;
- Decreto Dirigenziale 22/05/2018 n° 0031 del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - attuazione Direttiva del Ministro dei Trasporti Prot. n° 238 del 8/5/2018 - “Disposizioni in materia di trasporto per ferrovia di merci pericolose di cui al RID, allegato II della direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose, recepita con il D.lgs. 27 gennaio 2010 n° 35”;
- Delibera ART n° 106 del 25 ottobre 2018, recante “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”
- Decreto Legge 28 settembre 2018 n° 109 coordinato con la legge di conversione 16 novembre 2018 n° 130, recante Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze”;
- D.lgs. 23/11/2018 n° 139 “Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria”;
- D.lgs. 14/05/2019 n° 50 “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”;
- D.lgs. 14/05/2019, n° 57 recante “Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea”;
- Delibera ART n° 130 del 30 settembre 2019, “Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”;
- Delibera ART n° 139 del 08 novembre 2019 “Prospetto informativo della Rete 2021 presentato da FERROVIENORD S.p.A. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della Rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022”;
- Delibera ART n° 69 del 18 marzo 2020 Emergenza epidemiologica da COVID-19 sul territorio nazionale. Disposizioni in materia di termini relativi ai procedimenti dell'Autorità;
- Delibera ART n° 83 del 23 aprile 2020 Emergenza epidemiologica da COVID-19 sul territorio nazionale. Disposizioni in materia di termini relativi ai procedimenti dell'Autorità. Proroga;
- Delibera ART n° 156 del 15 settembre 2020, recante «Conclusioni del procedimento avviato con delibera n° 86/2020. Approvazione della “Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione”;
- Delibera ART n° 193 del 3 dicembre 2020 recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da FERROVIENORD S.p.A., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi”;
- Delibera ART n° 28 del 25 febbraio 2021 recante: “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami;
- Legge n° 21 del 26 febbraio 2021 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 31 dicembre 2020 n°183 recante disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea”;
- Delibera ART n° 31/2021 dell'11 marzo 2021 recante “Proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e

dei corrispettivi dell'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD S.p.A. - Conformità ai criteri di cui alla delibera n° 139/2019 ed alle prescrizioni di cui alla delibera n° 193/2020”;

- Legge n° 101 del 1 luglio 2021 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti”;
- Legge n° 108 del 29 luglio 2021 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure.”
- Delibera ART n° 142/2021 del 4 novembre 2021 recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023 presentato da FERROVIENORD S.p.A., nonché relative all’elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi”.
- Legge n° 156 del 9 novembre 2021 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali”;
- Legge n° 233 del 29 dicembre 2021 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose”;
- Delibera ART n°141/2022 del 08 settembre 2022 recante “Adegamenti tariffari relativi all’orario di servizio 2022-2023 per l’accesso alle infrastrutture delle reti ferroviarie regionali interconnesse ed ai servizi a queste correlati”;
- Delibera ART n° ART 210/2022 del 11 novembre 2022 “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2024 presentato da Ferrovienord S.p.A., nonché al Prospetto informativo della rete 2023(edizione Settembre 2022)”.

Fonti Regionali:

- Legge regionale n° 6 del 04 aprile 2012 “Disciplina del settore dei trasporti”.
- Delibera della Giunta Regione Lombardia n° X/4824 del 15/02/2016 che approva lo schema di Contratto di Servizio per la gestione dell’Infrastruttura Ferroviaria di interesse regionale e locale in concessione a FERROVIENORD per il periodo 18/03/2016 – 31/12/2022;
- Delibera della Giunta Regione Lombardia n° X/4823 del 15/02/2016 che approva la Concessione a FERROVIENORD della gestione dell’Infrastruttura Ferroviaria regionale delle Regione Lombardia per il periodo 18/03/2016 – 31/10/2060;

1.4 STATUS GIURIDICO (Aggiornamento giugno 2021)

Il PIR viene redatto da FERROVIENORD ai sensi del D.lgs. 112/2015 e del D.M. n°28T/2005, previa consultazione delle parti interessate in funzione delle eventuali indicazioni e prescrizioni formulate dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti (nel seguito ART) e pubblicato nei termini prescritti dall’art. 14, comma 5 del D.lgs. 112/15.

Il PIR contiene i diritti e gli obblighi di FERROVIENORD e dei possibili richiedenti in riferimento alle richieste di assegnazione della capacità e delle tracce, all'utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, all'erogazione dei servizi connessi, ai canoni e ai corrispettivi dovuti.

Le previsioni del PIR assumono anche valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra FERROVIENORD e coloro che sottoscriveranno i singoli Accordi Quadro ed i singoli Contratti di Accesso all'Infrastruttura ferroviaria.

Il PIR viene pubblicato sul sito internet di FERROVIENORD e costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli accordi quadro; a tal fine il richiedente attesta una piena e incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute.

1.4.1 RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE (Aggiornamento giugno 2021)

In conformità a quanto previsto dall'art. 37 del D.lgs. n° 112/2015, per eventuali controversie inerenti all'applicazione del PIR o la sua interpretazione ogni richiedente può adire l'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART), inoltrando la richiesta al seguente indirizzo e-mail:

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

1.5 STRUTTURA DEL PIR (Aggiornamento giugno 2021)

In relazione agli obiettivi indicati nel paragrafo 1.2, con riferimento alle indicazioni formulate dall'associazione dei principali gestori delle infrastrutture europee, RNE (Rail Net Europe), il documento PIR è stato articolato in 6 capitoli così strutturati.

1. Capitolo 1 – **Informazioni Generali sulle caratteristiche del documento.**
2. Capitolo 2 – **Condizioni di accesso all'infrastruttura.**
Il capitolo identifica le modalità di accesso alla rete ferroviaria di FERROVIENORD ed il suo utilizzo, nonché le modalità di gestione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura secondo le normative vigenti e le condizioni contrattuali definite dal GI.
3. Capitolo 3 – **Caratteristiche dell'infrastruttura.**
Il capitolo descrive, con l'ausilio di tabelle, mappe, ecc., le principali caratteristiche infrastrutturali di FERROVIENORD, ovvero le caratteristiche necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità ferroviaria.
4. Capitolo 4 – **Allocazione della capacità.**
Il capitolo riporta il processo di richiesta e di allocazione della capacità ferroviaria di FERROVIENORD e le tempistiche per le richieste, priorità, trattazione delle richieste, esiti e risoluzione dei conflitti.

5. Capitolo 5 – **Servizi.**

Vengono descritti i servizi compresi nel canone di utilizzo dell’Infrastruttura Ferroviaria ed i servizi che FERROVIENORD fornisce all’Impresa Ferroviaria a seguito del pagamento di ulteriori corrispettivi.

6. Capitolo 6 – **Tariffe e performance regime.**

Vengono descritte le regole di rendicontazione previste ed applicate dal Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura Ferroviaria. Il capitolo riporta inoltre le modalità di riscossione dei compensi, ivi compresi eventuali servizi non compresi nel Contratto di Utilizzo.

Il presente PIR, redatto secondo le indicazioni fornite nella RNE, Network Statement Common Structure, garantisce ai diversi richiedenti di diversi Paesi di accedere a documenti simili, trovando ciascuna informazione nella medesima posizione dei rispettivi PIR.

1.6 VALIDITA’ DEL PIR E PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO (Aggiornamento giugno 2021)

1.6.1 PERIODO DI VALIDITA’ (Aggiornamento giugno 2021)

Il documento PIR contiene.

- Le procedure e le regole che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa. Sono valide a partire dal 11 marzo 2022 con riferimento all’orario di servizio in vigore dal 11 dicembre 2022 –09 dicembre 2023;
- Le informazioni e le regole che trovano applicazione sull’orario di servizio in vigore dal 11 dicembre 2022 –09 dicembre 2023 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di FERROVIENORD e delle Imprese Ferroviarie (nel seguito indicata anche come IF) richiedenti, con riferimento alla sottoscrizione e all’esecuzione degli Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo.

1.6.2 PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO ORDINARIO (Aggiornamento marzo 2019)

La procedura di aggiornamento ordinario del PIR avviene con le tempistiche di sotto riportate.

- entro il 30 giugno dell’anno X, FERROVIENORD predispone e pubblica la prima bozza del PIR relativo all’anno X+2, con evidenziate le parti di testo modificate, rispetto al PIR vigente e contenenti note delle modifiche introdotte. Il documento è sottoposto all’esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che prevede come termine ultimo il 31 luglio dell’anno X per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione;
- entro il 20 agosto dell’anno X, FERROVIENORD pubblica le osservazioni ricevute da parte dei soggetti interessati;
- entro il 30 settembre dell’anno X, FERROVIENORD pubblica ed invia all’ART la bozza finale del PIR X+2, con evidenza delle parti di testo modificate, rispetto al PIR vigente. Il documento contiene i significati, le valutazioni e le modifiche introdotte, nonché le motivazioni sull’accoglimento o il rigetto delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione;
- entro la seconda settimana di dicembre dell’anno X, FERROVIENORD pubblica il PIR X+2, riferibile alle condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per

l'orario di servizio decorrente da dicembre (X+1) a dicembre (X+2). La denominazione del documento è "PIR X+2";

- il PIR X+2 entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno X+1.

Le scadenze come sopra indicate sono rappresentate graficamente nella seguente tabella.



- Gli obblighi di pubblicazione di cui sopra si intendono adempiuti con la pubblicazione sul sito WEB del GI.

1.6.3 PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO (Aggiornamento giugno 2021)

A fronte di esigenze di ulteriori cambiamenti del quadro normativo e/o regolatorio di riferimento, nonché, per specifiche esigenze di FERROVIENORD adeguatamente motivate, le eventuali modifiche al documento PIR che riguardano l'esercizio dell'orario dal 11 dicembre 2022 –09 dicembre 2023, formeranno oggetto di specifico aggiornamento e saranno incorporate nel PIR 2021. Le modifiche saranno riassunte in una tabella riepilogativa contenente le indicazioni a seguire:

- data della modifica;
- data di validità;
- indicazione del paragrafo modificato;
- oggetto della modifica.

Ogni modifica sarà comunicata da FERROVIENORD all'ART e a tutti i soggetti interessati, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore.

1.7 REDAZIONE EDITORIALE E DISTRIBUZIONE.

Nel rispetto delle indicazioni della Direttiva 2012/34/UE e nell'ottica di armonizzazione a livello europeo dei rapporti tra Gestori Infrastruttura e Imprese Ferroviarie, FERROVIENORD ha deciso di adottare il modello RNE (Rail Net Europe) per la redazione del presente documento.

Il documento PIR è disponibile sul sito internet di FERROVIENORD all'indirizzo: www.ferrovienord.it.

1.8 CONTATTI

Per tutte le informazioni relative all'accesso alla rete è attiva la pagina "Accesso alla Rete" sul sito internet www.ferrovienord.it.

1.9 GLOSSARIO DEI TERMINI (Aggiornamento settembre 2022)

“accordo quadro”: Un accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell’infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio (D.lgs. 112/2015);

“accordo quadro per servizi di trasporto pubblico locale”: accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e del GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare a servizi di trasporto a committenza pubblica locale e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio (D.lgs. 112/2015);

“AdC”: Agente di Condotta Treno;

“agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie”: ANSF organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo quarto della direttiva 2004/49/CE”;

“agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali” (ANSFISA): l'organismo nazionale, istituito dal D.L. 28 settembre 2018, n° 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n° 130, operante come autorità nazionale preposta alla sicurezza con riferimento ai compiti previsti dal citato decreto, riguardanti la sicurezza ferroviaria;

“area di deposito”: aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro (D.lgs. 112/2015);

“armonizzazione”: processo di lavorazione delle richieste di tracce volto a rendere compatibili le richieste pervenute;

“area di interesse”: l’insieme delle linee individuate, dell’infrastruttura in concessione a FERROVIENORD, sulle quali l’Impresa Ferroviaria intende attivare servizi di trasporto. Per tali linee l’Impresa Ferroviaria può attivare, con procedure definite, le azioni necessarie per anticipare l’acquisizione di alcuni requisiti richiesti per il rilascio del Certificato di sicurezza (D.lgs. 112/2015);

“assegnazione della capacità”: Processo attraverso il quale vengono esaminate le richieste e definita l’assegnazione della capacità di una determinata Infrastruttura Ferroviaria da parte del gestore dell’infrastruttura (D.lgs. 112/2015);

“autorità competente”: ai sensi della sezione 1.8.4 RID: La(le) autorità o ogni altro organismo(i) designato(i) come tale in ogni Stato e in ogni caso particolare dalla legislazione nazionale. L’autorità competente nazionale italiana in tal senso è: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari generali ed il Personale - Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie, Via Caraci, 36 - 00157 Roma;

“autorità preposta al rilascio delle licenze”: l’organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (D.lgs. 112/2015);

“binari di circolazione”: qualsiasi binario utilizzabile per l’effettuazione del servizio commerciale; non comprende i binari d’incrocio, di precedenza e dei posti di comunicazione, utilizzati solo per la movimentazione treni (Regolamento 2019/777/UE);

“binari secondari”: sono definiti binari secondari i binari non adibiti normalmente al movimento dei treni;

“canone di utilizzo” (pedaggio): per canone di utilizzo o “pacchetto minimo di accesso” si intende il corrispettivo dovuto, comprensivo del diritto di prenotazione, dall’Impresa Ferroviaria per l’utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi (D.lgs. 112/2015);

“capacità di infrastruttura”: il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo (D.lgs. 112/2015);

“capacità quadro”: la capacità di infrastruttura assegnata nell'ambito di un accordo quadro (D.lgs. 112/2015);

“Certificato di Sicurezza Unico”: il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione così come definiti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) (D.lgs.14/06/2019 n°50);

“composizione normale dei treni”: la composizione dei treni che garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia orario utilizzata, la quale risulta nell'Allegato 1 al Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria;

“Contratto di Utilizzo”: accordo concluso tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura in termini di tracce orarie, a fronte del pagamento di canoni (D.lgs. 112/2015);

“contratto di raccordo”: atto fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'Infrastruttura Ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo (D.lgs. 112/2015);

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

“deviazione”: modifica del percorso del treno rispetto alla traccia assegnata;

“DCO”: Dirigente Centrale Operativo di FERROVIENORD;

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

“disdetta”: comunicazione formale scritta e protocollata da parte dell'Impresa Ferroviaria relativa alla volontà di non utilizzare una traccia precedentemente richiesta ed assegnata, che sia stata ricevuta da parte del GI;

“DM”: Dirigente Movimento di FERROVIENORD;

“durata del contratto”: periodo che intercorre fra la data dell'effettuazione della prima e l'ultima traccia riferita ad un Contratto di Utilizzo (D.lgs. 112/2015);

“effettuazione”: provvedimento per l'utilizzo di tracce assegnate dal Gestore Infrastruttura o richieste dall'Impresa Ferroviaria (D.lgs. 112/2015);

“fascia oraria”: il periodo di tempo specificato in un accordo quadro entro il quale una o più tracce ferroviarie devono essere assegnate nell'ambito della procedura di assegnazione della capacità quadro (D.lgs. 112/2015);

“gestione operativa”: attività di competenza esclusiva dei referenti accreditati di FERROVIENORD e dell'Impresa Ferroviaria che sono presenti sul territorio ed individuati nel Contratto;

“gestore dell'infrastruttura” o “GI”: qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura (D.lgs. 112/2015);

“impianto”: struttura funzionale atta ad assicurare l'arrivo e la partenza dei treni e, eventualmente, le operazioni tecnico-commerciali, nonché il loro stazionamento (D.lgs. 112/2015);

“impianto di servizio”: impianto (inclusi terreni, edifici, attrezzature), appositamente attrezzato (totalmente o parzialmente) per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'art. 13 del D.lgs. 112/2015;

“impianto raccordato”: impianto allacciato all'Infrastruttura Ferroviaria mediante un raccordo, di proprietà di un soggetto diverso dal GI dove si svolgono attività industriali e logistiche, ivi compresi le aree di sviluppo industriale (D.lgs. 112/2015);

“Impresa Ferroviaria” (IF): qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di licenza in corso di validità, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; risultano comprese anche le imprese che forniscono solo trazione (D.lgs. 112/2015);

“Infrastruttura Ferroviaria”: gli elementi rappresentativi che risultano indicati nell’Allegato 1 del D.lgs. 112/2015;

“infrastruttura a capacità limitata”: sezioni dell’infrastruttura ferroviaria che si caratterizzano per un grado di utilizzazione prossimo alla saturazione;

“infrastruttura saturata”: elemento dell’infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi; (D.lgs. 112/2015);

“interruzione programmata” finestre temporali nelle quali la circolazione è assente o limitata per esigenze di manutenzione dell’infrastruttura (D.lgs. 112/2015);

“lavori di maggiore rilevanza”: lavori che comportano una riduzione significativa della capacità dell’Infrastruttura Ferroviaria (interruzioni di linea, limitazioni all’uso dei binari di circolazioni, indisponibilità di attestamento dei treni) (D.lgs. 112/2015);

“lavori di minore rilevanza”: lavorazioni che non comportano una riduzione significativa della capacità dell’Infrastruttura Ferroviaria (D.lgs. 112/2015);

“licenza”: autorizzazione valida su tutto il territorio dell’Unione europea, rilasciata dall’apposita autorità preposta al rilascio della licenza ad un’impresa, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi (D.lgs. 112/2015);

“linea ferroviaria”: l’infrastruttura che collega due località (D.lgs. 112/2015);

“merci pericolose”: materie o oggetti il cui trasporto è vietato secondo il RID o autorizzato unicamente alle condizioni ivi previste (Rif. RID par. 1.2.1): le materie o le sostanze che possono rappresentare un pericolo per le persone, gli animali e l’ambiente. Il trasporto delle merci pericolose in ferrovia è disciplinato dalla normativa internazionale in materia (RID – Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose) che classifica tali sostanze. Il RID costituisce l’Allegato all’Appendice C alla COTIF (Convenzione relativa ai Trasporti Internazionali Ferroviari). In Italia, la ratifica ed esecuzione del protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999, sono avvenute con legge n° 174 del 21 novembre 2014 (GU Serie Generale n° 277 del 28-11-2014 - Suppl. Ordinario n° 90);

“modifica tracce”: variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso (D.lgs. 112/2015);

“modulo della linea”: la massima lunghezza di un convoglio in funzione di servizio viaggiatori, incroci e precedenze nei binari di circolazione delle località di servizio;

“normativa d’esercizio vigente”: l’insieme dei regolamenti, disposizioni, istruzioni in vigore, che disciplinano inderogabilmente la gestione dell’esercizio sulla rete di FERROVIENORD;

“operatore d’impianto”: un’entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all’art. 13, commi 2, 9 e 11 D.lgs. 112/15;

“orario cadenzato”: successione di treni di identiche caratteristiche, a intervallo costante fino alle due ore;

“orario di servizio”: I dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità (D.lgs. 112/2015);

“organismo di regolazione”: soggetto che svolge le funzioni di cui all’art. 37 del D.lgs. 112/2015, rappresentato dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti;

“PCIE”: Posto Centrale Impianti Elettrici di FERROVIENORD;

“**PCIF**”: Posto Centrale Impianti Fissi di FERROVIENORD;

“**PCM**”: Posto Centrale Movimento di FERROVIENORD;

“**percorso alternativo**”: un diverso percorso tra la stessa origine e la stessa destinazione, fermo restando che tra i due percorsi vi è un rapporto di intercambiabilità ai fini della gestione, da parte dell'impresa ferroviaria, del servizio di trasporto merci o passeggeri in questione (D.lgs. 112/2015);

“**periodo di controllo**”: il periodo di tempo fissato per confrontare le capacità quadro e le restanti capacità inutilizzate al fine di informare i potenziali richiedenti di accordi quadro della capacità quadro indicativa assegnata e della capacità disponibile (D.lgs. 112/2015);

“**piano di potenziamento della capacità**”: una misura o una serie di misure previste con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità (che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura “infrastruttura saturata”) (D.lgs. 112/2015);

“**PIRWeb**”: portale web di FERROVIENORD che integra il Prospetto Informativo della Rete (disponibile sul sito web di FERROVIENORD <https://www.ferroviennord.it/it/PIRWeb>) attraverso la pubblicazione di allegati relativi alle caratteristiche delle linee, degli impianti e di informazioni di carattere tecnico/commerciale-;

“**profitto ragionevole**”: un tasso di rendimento del proprio capitale, che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni (D.lgs. 112/2015);

“**programma di manovra**”: documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra, approvato da FERROVIENORD in occasione dell'attivazione di ciascun orario ed aggiornato in corrispondenza di variazioni significative delle tracce facenti capo all'impianto nel quale sono pianificate le operazioni di manovra necessarie per tutti i treni che interessano l'impianto stesso;

“**programma giornaliero**”: l'insieme delle tracce acquistate dall'Impresa Ferroviaria, riferito alla singola giornata nel periodo di validità del contratto;

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

“**raccordato**”: impresa titolare del contratto di raccordo;

“**raccordo**”: binario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all'Infrastruttura Ferroviaria fino all'interno dell'Impianto Raccordato;

“**rete**”: l'intera Infrastruttura Ferroviaria gestita da un GI (D.lgs. 112/2015);

“**referente accreditato**”: figura designata da FERROVIENORD e dall'Impresa Ferroviaria preposta allo svolgimento di attività specificate nel presente documento;

“**richiedente**”: un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le regioni e le province autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al [regolamento \(CE\) n° 1370/2007](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario (D.lgs. 112/2015);

“**richiesta in corso d'orario**”: richiesta di tracce orario riferita all'orario in corso di validità ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato (D.lgs. 112/2015);

“**richiesta in gestione operativa**”: richiesta di tracce riferita all'orario in corso ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato, da presentarsi presso i referenti accreditati di FERROVIENORD indicati in contratto (D.lgs. 112/2015);

“richiesta per orario”: richiesta di tracce orario riferita al periodo di validità dell’orario di servizio successivo a quello in corso di validità, indipendentemente dalla data di inizio della utilizzazione delle tracce (D.lgs. 112/2015);

“richiesta per un adeguamento intermedio”: richiesta di tracce orario riferita ad un adeguamento intermedio dell’orario in corso di validità;

“richiesta pluriennale”: richiesta di capacità in termini generali riferita ad un periodo di durata superiore alla validità di un orario ferroviario, finalizzata alla definizione di un Accordo Quadro (D.lgs. 112/2015);

“rigetto”: provvedimento formalizzato da FERROVIENORD che attesta l’impossibilità di soddisfare le richieste di nuove tracce o la variazione di quelle contrattualizzate (D.lgs. 112/2015);

“servizio prevenzione e protezione” (SPP): insieme delle persone, sistemi e mezzi interni all’azienda finalizzati all’attività di prevenzione e protezione dai rischi professionali per i lavoratori dall’art.2, comma 1, lettera l) del D.Lgs. 9 aprile 2008 n° 81;

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

“servizio di trasporto internazionale”: servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro e la cui finalità principale è trasportare merci o passeggeri tra stazioni situate in Stati differenti (D.lgs. 112/2015);

“servizio di trasporto passante”: servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una stazione di collegamento fra l’infrastruttura regionale e quella nazionale;

“scalo carrellamento”: scali terminali di ferrovia in cui avviene esclusivamente il carico dei carri ferroviari su carrelli stradali, o viceversa lo scarico dei carrelli stradali in aree appositamente attrezzate con binari a raso. (D.M. 20.10.1998);

“scalo intermodale”: scali terminali di ferrovia dotati di mezzi di movimentazione che consentano il trasferimento del carico (unità di trasporto intermodale UTI) dal carro ferroviario ad altra modalità di trasporto e viceversa (D.M. 20.10.1998);

“scalo merci terminale per merci pericolose”: scali ferroviari ove si svolgono operazioni di terminalizzazione di trasporti di merci pericolose (D. MIT 26/06/15);

“scalo raccordato”: scali terminali di ferrovia esclusivamente di collegamento con stabilimenti industriali o similari, realizzati mediante specifici binari che si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea (D.M. 20.10.1998);

“sicurezza qualità ambiente” unità di FERROVIENORD Sicurezza Qualità Ambiente SQA;

“sistema di controllo delle prestazioni” (Performance regime): meccanismo di monitoraggio delle prestazioni basato sui ritardi a termine corsa da parte di tutti i treni che circolano sull’Infrastruttura Ferroviaria (D.lgs. 112/2015);

“soppressione”: provvedimento che limita totalmente o parzialmente l’uso della traccia (limitazioni spazio/tempo);

“stazionamento”: il tempo di sosta di un convoglio sui binari, ovunque situati;

“stazione di collegamento reti”: La stazione nella quale s’individua il limite di giurisdizione tra la rete gestita da FERROVIENORD e quella nazionale;

“sistema gestione sicurezza” sistema di gestione della sicurezza SGS di FERROVIENORD;

“tabelloni arrivi e partenze”: quadri o monitor che forniscono informazioni, aggiornate in tempo reale, relative all’orario di arrivo/partenza dei treni, al binario di ricevimento;

“tipologia di servizio”: individuata in relazione alle differenti esigenze/segmenti di mercato cui si rivolge. Mobilità locale e regionale viaggiatori (compresi i treni interregionali, mobilità media e lunga percorrenza viaggiatori, trasporto merci) (D.lgs. 112/2015);

“titolo autorizzatorio”: il titolo rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l’espletamento di servizi sul territorio

nazionale a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n° 287 (D.lgs. 139/2018);
“**traccia oraria**” o “**traccia**”: la frazione di capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale (D.lgs. 112/2015);
“**trasporto ferroviario**”: svolgimento di un servizio di trasporto merci o passeggeri fra due località a fronte di un contratto di trasporto e di un Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura (D.lgs. 112/2015);
“**tratta elementare**”: porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario attigui;
“**treno speciale**”: treno la cui circolazione richiede specifica autorizzazione di FERROVIENORD per l'inoltro dei trasporti eccezionali;
“**valore del contratto**”: il valore del pedaggio, della corrente di trazione e di tutti i servizi valorizzati nell'Allegato 3 del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.

2. CAPITOLO 2 CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

2.1 INTRODUZIONE (Aggiornamento giugno 2021)

Nel presente capitolo sono definite le modalità di accesso, di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria e di gestione del Contratto di Utilizzo, nel rispetto delle normative nazionali vigenti e delle condizioni contrattuali definite da FERROVIENORD. Le seguenti condizioni e modalità sono applicabili al traffico nazionale.

L'ART garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie secondo, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, nonché metodologie che incentivano la concorrenza, imprese e consumatori.

Per quanto sopra, l'ART può richiedere informazioni a FERROVIENORD, ai soggetti richiedenti accesso e a qualunque parte interessata.

2.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

2.2.1 CHI PUÒ RICHIEDERE L'ACCESSO (Aggiornamento giugno 2021)

Le richieste di accesso all'Infrastruttura Ferroviaria di FERROVIENORD possono essere presentate:

- In termini di capacità pluriennale, per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio ed a partire dal primo orario di servizio utile, al fine della stipula di un Accordo Quadro;
- In termini di tracce orarie e servizi rientranti nei termini di vigenza di un orario di servizio, in questo caso avviene la stipula di un Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.

In termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo, quale atto formale di assegnazione delle tracce e dei servizi connessi, la richiesta di accesso all'Infrastruttura può essere presentata da una delle categorie di cui all'art. 3, comma 1 lettera cc) del D.lgs. 112/15 e precisamente da:

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

2.2.2 REQUISITI PER RICHIEDERE L'ACCESSO

2.2.2.1 RICHIESTA DI CAPACITA' PLURIENNALE AI FINI DELLA STIPULA DI UN ACCORDO QUADRO (Aggiornamento giugno 2021)

Se il Richiedente risulta essere un'Impresa Ferroviaria, all'atto della richiesta di capacità, deve:

- essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
- essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente.

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica (diversa dall'Impresa Ferroviaria), all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare a FERROVIENORD di appartenere ad una delle categorie di cui art. 3, comma 1 lettera cc) del D.lgs. 112/15. Il rinnovo di un Accordo Quadro sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010 dovrà essere preventivamente autorizzato dall'Autorità.

2.2.2.2 RICHIESTA TRACCE ORARIE FINALIZZATA ALLA STIPULA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento giugno 2021)

L'Impresa Ferroviaria è tenuta a presentare la richiesta di tracce orarie conformi alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel capitolo 3 del presente documento e nei suoi allegati presenti sul portale PIRWeb, per un volume di traffico congruente con i mezzi autorizzati a circolare e con il personale abilitato all'esercizio.

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

- essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare. Nel caso in cui la licenza risultasse sospesa durante il processo di allocazione o all'atto della presentazione della richiesta tracce, l'Impresa Ferroviaria è tenuta a produrre la licenza entro i termini stabiliti dal paragrafo 2.3.2.1.
- essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente.
- essere in possesso o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio/estensione del Certificato di Sicurezza Unico. Se risultasse necessaria l'estensione del Certificato di Sicurezza, l'Impresa Ferroviaria è tenuta a produrlo entro i termini stabiliti dal paragrafo 2.3.2.1.

L'Impresa Ferroviaria che con la presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non risulti già in possesso dell'estensione/Certificato di Sicurezza Unico per le linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto Certificato entro la scadenza per la presentazione delle osservazioni al progetto orario nel mese di luglio. In caso di mancata presentazione del Certificato di Sicurezza Unico nel termine sopra indicato la capacità richiesta tornerà nella disponibilità di FERROVIENORD.

Nel caso la richiesta di tracce sia avanzata oltre la data di avvio del processo di allocazione, oppure presentata in corso d'orario, l'Impresa Ferroviaria deve, pena l'irricevibilità della richiesta medesima, essere in possesso della documentazione indicata ai primi due punti dell'elenco puntato di cui sopra, nonché del Certificato di Sicurezza Unico relativo alle linee oggetto di richiesta.

Nel caso di richieste di tracce, sia per l'orario successivo a quello in vigore ovvero per il corso d'orario, che insistono su linee/impianti la cui attivazione, è prevista nel corso dell'orario successivo a quello in vigore, l'Impresa Ferroviaria è tenuta a produrre il Certificato di Sicurezza Unico entro 5 giorni lavorativi dall'avvio del servizio. Al fine di consentire il rispetto delle tempistiche indicate, FERROVIENORD fornirà alle Imprese Ferroviarie, anche in formato provvisorio, tutta la documentazione necessaria per l'ottenimento del

Certificato di Sicurezza Unico almeno quattro mesi prima dell'avvio del servizio. Quanto indicato al presente capoverso viene applicato nei casi in cui l'Impresa Ferroviaria sia già titolare di Contratto di Utilizzo.

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da Impresa Ferroviaria, ai sensi di quanto previsto al par. 2.2.1, all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare a FERROVIENORD di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3, comma 1, lettera cc) del D.lgs. 112/15.

Il Richiedente potrà designare l'Impresa Ferroviaria che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di FERROVIENORD, dopo aver sottoscritto il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto.

All'atto della designazione l'Impresa Ferroviaria dovrà essere in possesso della documentazione necessaria indicata in precedenza e del Certificato di Sicurezza Unico relativo alle linee oggetto di richiesta, fatto salvo quanto previsto, relativamente al possesso del Certificato di sicurezza Unico, in caso di linee/impianti di futura attivazione.

2.2.3 LICENZA (Aggiornamento dicembre 2021)

Il possesso della licenza costituisce un requisito preliminare per il rilascio del Certificato di Sicurezza Unico di cui al D.lgs. n° 50 del 14/06/2019.

Ai sensi dell'art.4 del DM del 2 febbraio 2011, l'autorità preposta al rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano, è il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (D.lgs. n°112/2015 art. 7 comma 4) Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici

Contatti:

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario e le Infrastrutture
Via Caraci, 36 – ROMA
www.mit.gov.it
dg.tf@pec.mit.gov.it

2.2.4 CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO (Aggiornamento dicembre 2019)

Il Certificato di Sicurezza Unico, è il documento che attesta la conformità alle normative nazionali ed europee dei requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari e dei requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi.

Per le linee della rete FERROVIENORD, ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D.lgs. n°112/2015, il Certificato di Sicurezza Unico, è rilasciato dall'Agenzia ferroviaria Europea (EUAR - European Union Agency For Railway).

Contatti:

Agenzia ferroviaria Europea
EUAR - European Union Agency For Railway
sito web: era.europa.eu).

Contatti:

FERROVIENORD
Servizio Sicurezza e Accesso Rete
Accesso Infrastruttura e Servizi
Via Diaz, 11 - 21047 SARONNO
www.ferrovienord.it

2.2.5 OBBLIGHI DI PRESENTAZIONE DI GARANZIA ED ASSICURAZIONI (Aggiornamento giugno 2019)

Gli obblighi in capo ai Richiedenti relativamente alla presentazione di una garanzia nell'ambito della sottoscrizione di un Accordo Quadro, sono disciplinate al par. 2.3.1.5. Gli obblighi in capo alle Imprese Ferroviarie relativamente alla presentazione di una garanzia, nonché la stipula di una polizza assicurativa, sono rispettivamente disciplinati ai par. 2.3.2.3 e 2.3.2.5.

2.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: disposizioni di dettaglio e altre regole stabilite dal GI

2.3.1 ACCORDO QUADRO (Aggiornamento giugno 2020)

L'articolo 22 comma 5 del D.lgs. n° 112/2015 stabilisce che il GI e un Richiedente possono concludere un Accordo Quadro a norma dell'art. 23 del decreto stesso per l'utilizzo di capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, e a partire dal primo cambio orario utile, compatibilmente con le procedure individuate per l'assegnazione di capacità nell'articolo 26 del medesimo D.lgs. e riportate nel prospetto informativo della rete.

La stipula di un Accordo Quadro tra il GI ed un Richiedente ammesso dalla legge, anche che non sia un'Impresa Ferroviaria, è finalizzata a costituire rispettivamente garanzia di disponibilità, e d'impegno all'utilizzazione, della capacità di Infrastruttura Ferroviaria, compresi eventuali servizi connessi per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma cinque anni. L'Accordo Quadro non specifica nel dettaglio le tracce orarie ma mira a rispondere alle esigenze commerciali del Richiedente. Il dettaglio delle tracce orarie è oggetto del Contratto di Utilizzo. Negli allegati presenti sul portale PIRWeb è riportato uno schema di Accordo Quadro.

Contatti:

ANSFISA – AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE
STRADALI E AUTOSTRADALI
sito web: www.ansfisa.gov.it
Via Alamanni, 2 - 50123 FIRENZE
e-mail: ansfisa@ansfisa.gov.it

2.3.1.1 CONTENUTI E DURATA (Aggiornamento giugno 2019)

La capacità che è oggetto dell'Accordo Quadro viene espressa per mezzo dei seguenti parametri caratteristici:

- tipologia del servizio di trasporto;
- caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, massa assiale (merci), sagoma (merci), trasporto merci pericolose;
- numero di tracce per fascia oraria distinte per relazione, con indicazione della periodicità e velocità commerciale di riferimento. La velocità commerciale di riferimento non rappresenta un vincolo per FERROVIENORD, nel caso si renda necessario adottare una diversa velocità commerciale per ottimizzare la capacità dell'infrastruttura;
- volumi complessivi (espressi in Treni*km) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo;
- valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

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

L'Accordo Quadro è concluso per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma per 5 (cinque) anni, a partire dal primo orario di servizio utile, rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. In casi specifici è ammessa una durata maggiore o minore. In particolare la richiesta di capacità per un periodo superiore ai cinque anni deve essere motivata sulla base di quanto previsto all'art. 23, comma 7, del D.lgs. 112/15.

Rientrano in quest'ultima fattispecie gli Accordi Quadro con le Regioni e le Province autonome, la cui durata potrà essere commisurata alla durata del contratto di servizio per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

FERROVIENORD si impegna a fornire all'Impresa Ferroviaria affidataria del servizio ferroviario regionale i servizi contenuti nel PIR, alle condizioni ivi previste. Eventuali modifiche all'erogazione di detti servizi non dovranno comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto e dovranno essere preventivamente comunicate al Richiedente oppure all'impresa affidataria dei servizi.

La quota massima di capacità da assegnare a singolo richiedente con Accordo Quadro, per durata superiore ad un orario di servizio, non può superare i limiti indicati nel successivo capitolo 4.

FERROVIENORD può decidere, su base non discriminatoria e previa approvazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, di non offrire accordi quadro su tutte le linee dichiarate sature. FERROVIENORD indica tali linee nella dichiarazione di capacità quadro prima dell'avvio del processo di allocazione della capacità quadro. L'approvazione da parte dell'ART è valida per un periodo massimo di due anni, e non è automaticamente rinnovabile.

2.3.1.2 SOTTOSCRIZIONE E ADEMPIMENTI SUCCESSIVI (Aggiornamento giugno 2021)

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

1. Gli Accordi Quadro con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro, sono richiesti

- e sottoscritti nel rispetto della tempistica per la richiesta di capacità pluriennale indicate nel capitolo 4;
2. FERROVIENORD provvede ad inviare al Richiedente la proposta di Accordo Quadro, comunicando il termine massimo per la restituzione della proposta sottoscritta in segno di integrale accettazione, di norma 10 giorni dal ricevimento della proposta. Trascorso questo termine, in caso di mancata accettazione da parte del Richiedente, la capacità richiesta verrà resa disponibile nei confronti di altri Richiedenti;
 3. Entro 30 giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione, il Richiedente deve dimostrare l'avvenuta costituzione della garanzia di cui ai successivi paragrafi, consegnando a FERROVIENORD la documentazione originale;
 4. Quando il Richiedente di un Accordo Quadro non è una Impresa Ferroviaria, dovrà indicare a FERROVIENORD, ogni anno, almeno 1 mese prima della scadenza, l'Impresa Ferroviaria che effettuerà, nell'interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita;
 5. Qualora il Richiedente (non Impresa Ferroviaria) richiedesse le tracce, coerentemente alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, ogni anno dovrà indicare, entro il termine fissato, solo l'Impresa Ferroviaria che, al momento della designazione abbia già la piena disponibilità del materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio cui l'Accordo Quadro si riferisce e la relativa documentazione prevista;
 6. Fatto salvo quanto previsto al punto precedente, il Richiedente (non Impresa Ferroviaria) o l'Impresa Ferroviaria designata procederanno, almeno 8 mesi prima rispetto al giorno di attivazione dell'orario, alla richiesta di assegnazione di capacità specifica, sotto forma di tracce orarie corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo.

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

1. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica deve designare, all'atto della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, l'Impresa Ferroviaria che effettuerà per suo conto, almeno per il primo anno di servizio previsto nell'Accordo stesso, l'attività di trasporto relativa alla capacità acquisita, salvo il caso in cui il Richiedente sia un'Autorità competente ai sensi del Reg. (CE) 1370/2007, ed intenda assegnare, tramite procedura ad evidenza pubblica, la capacità oggetto dell'Accordo Quadro sottoscritto per servizi di trasporto pubblico;
2. Il Richiedente o l'Impresa Ferroviaria designata, in base a quanto previsto al punto precedente, è tenuto a produrre entro 12 mesi dalla sottoscrizione dell'Accordo Quadro, idonea documentazione che provi l'avvenuta sottoscrizione del contratto di acquisto/leasing del materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio per il quale è richiesta la capacità di infrastruttura, salvo che non dimostri di avere già la piena disponibilità del materiale rotabile;
3. Il Richiedente, oppure l'Impresa Ferroviaria designata ai sensi del precedente punto 1, deve produrre a FERROVIENORD:
 - a. Entro il 24esimo mese antecedente l'avvio del servizio, la documentazione comprovante la disponibilità di un istruttore abilitato alla guida del materiale rotabile e il relativo piano di formazione;
 - b. Entro il 12esimo mese antecedente l'avvio del servizio, la documentazione comprovante la disponibilità del prototipo del materiale rotabile per le prove.

2.3.1.3 VARIAZIONI DI CAPACITA' (Aggiornamento dicembre 2019)

Alle scadenze indicate per la presentazione delle richieste di tracce, potranno essere richieste variazioni nei limiti complessivi del $\pm 10\%$ rispetto alla capacità espressa in tr*km indicata nell'Accordo Quadro.

Eventuali variazioni in aumento delle percentuali indicate sopra possono essere accordate da FERROVIENORD per il primo orario di servizio utile di riferimento previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile.

Per motivate e documentate esigenze il Richiedente ha facoltà di richiedere delle riduzioni oltre il limite di cui sopra. La riduzione, può avvenire solo previo consenso di FERROVIENORD, con la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo, con validità a partire dal primo orario di servizio utile. La capacità oggetto della riduzione accordata verrà comunque immediatamente considerata a disposizione di FERROVIENORD per il processo di assegnazione annuale della capacità. Qualora la richiesta dell'Impresa Ferroviaria, non venisse accolta da FERROVIENORD, l'Impresa Ferroviaria potrà avvalersi di quanto previsto nel successivo paragrafo relativo alla risoluzione dell'Accordo.

Per maggiori esigenze di capacità, superiori rispetto a quella oggetto dell'Accordo Quadro, e oltre la soglia di variazione prevista, il Richiedente dovrà presentare specifica richiesta. In caso di accoglimento della richiesta da parte di FERROVIENORD si procederà alla modifica della capacità indicata nell'Accordo Quadro, con la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo medesimo che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. Gli atti modificativi per variazioni di capacità, non possono prevedere estensioni della durata temporale dell'Accordo Quadro.

Quando l'Accordo Quadro ha per oggetto anche servizi accessori alla capacità dell'infrastruttura, il Richiedente, per documentate esigenze, può richiederne la modifica anche per la sola parte relativa ai servizi.

2.3.1.4 ACCESSO AI SISTEMI INFORMATIVI (Aggiornamento giugno 2021)

È facoltà dei Richiedenti ottenere l'accesso agli applicativi del sistema informativo aziendale messi a disposizione di FERROVIENORD per le informazioni relative alla circolazione ferroviaria quali ritardi e cause delle perturbazioni.

Il costo dell'accesso ai sistemi da parte dei Richiedenti è indicato nel successivo capitolo 6. Il relativo importo sarà corrisposto a FERROVIENORD dall' Impresa Ferroviaria che effettua i trasporti e sarà regolato nell'ambito del Contratto di Utilizzo.

Il costo dell'accesso ai sistemi informativi di FERROVIENORD si applica per le postazioni eccedenti la fornitura già compresa nel pacchetto minimo di accesso.

2.3.1.5 GARANZIA (Aggiornamento giugno 2021)

L'impegno del Richiedente (Impresa Ferroviaria) all'utilizzazione della capacità di Infrastruttura Ferroviaria oggetto dell'Accordo Quadro, nonché al corretto adempimento delle obbligazioni derivanti da ciascun Contratto di Utilizzo da sottoscrivere per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro medesimo, è garantito dalla avvenuta costituzione di una garanzia bancaria o assicurativa, emanata in favore del GI, da presentare entro 30 giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione, a copertura dell'intero periodo di validità dell'Accordo Quadro.

L'importo a garanzia valorizzerà il volume di capacità oggetto dell'Accordo Quadro espresso in tr*km anno, relativo all'orario di servizio di maggior produzione nel periodo di validità dell'Accordo Quadro, sulla base del valore medio unitario tr*km pubblicato nel Capitolo 6 del presente documento. La fidejussione è pari al 10% del valore del canone d'uso dell'infrastruttura, da determinarsi sull'anno di maggiori volumi, prendendo a

riferimento la tariffa per un importo massimo di € 5.000.000,00 (cinquemilioni/00).

I requisiti (rating) degli istituti fideiubenti sono resi disponibili da FERROVIENORD.

Se nel periodo di validità della garanzia si verifichi un “*downgrading*” dell’istituto fideiubente, l’Impresa Ferroviaria, entro 60 giorni dalla richiesta di FERROVIENORD, dovrà sostituire la banca/compagnia assicurativa garante con un soggetto che risponde ai requisiti richiesti dal Gestore Infrastruttura.

La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato da FERROVIENORD ed autenticata ai sensi di legge. La stessa:

- dovrà essere “a semplice richiesta”;
- prevedere che il pagamento sia effettuato entro il termine massimo di 30 giorni dal ricevimento della richiesta scritta;
- contenere l’espressa rinuncia a godere del beneficio della preventiva escussione dell’obbligata, in deroga all’art.1944 del codice civile;
- contenere l’espressa rinuncia dell’istituto fideiubente ad eccepire il decorso dei termini di cui all’art.1957 del codice civile.

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

In alternativa alla presentazione della fideiussione ai sensi del presente paragrafo, Il Richiedente può scegliere di corrispondere a FERROVIENORD, una somma pari all’importo oggetto di garanzia. Tale somma sarà depositata in un conto dedicato di FERROVIENORD. In caso di inadempimento da parte del Richiedente, FERROVIENORD potrà utilizzare tale somma a compensazione totale o parziale del credito.

Entro 180 giorni solari dalla data di cessazione degli effetti dell’Accordo Quadro il GI è tenuto a restituire l’originale della garanzia di cui al presente paragrafo, sempre che, all’atto della cessazione dell’Accordo Quadro, non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni nei confronti del GI.

Le Regioni, le Province autonome, gli Enti e le Autonomie Locali sono esonerati dal prestare la fideiussione nei termini sopra indicati. Nella fase di definizione degli Accordi Quadro, con tali soggetti, saranno comunque disciplinati gli impegni e le responsabilità finalizzati a garantire la corretta esecuzione degli Accordi medesimi.

2.3.1.6 DIVIETO DI CESSIONE

La capacità d’infrastruttura assegnata ad un Richiedente con Accordo Quadro non può essere trasferita, anche parzialmente, ad un altro Richiedente. L’utilizzo della capacità da parte di un’Impresa Ferroviaria al fine di svolgere attività di trasporto nell’interesse di un Richiedente che non sia un’Impresa Ferroviaria non è considerato un trasferimento.

2.3.1.7 RISOLUZIONE (Aggiornamento giugno 2020)

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

- a. violazione di una qualsiasi delle disposizioni di leggi in materia antimafia;
- b. mancata designazione nei tempi prescritti dell’Impresa Ferroviaria che svolgerà servizi oggetto di Accordo Quadro;
- c. mancata richiesta (per ogni anno di vigenza dell’Accordo Quadro) delle tracce corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell’Accordo Quadro;

- d. mancata stipula (per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro) di un Contratto di Utilizzo avente ad oggetto le tracce di cui al punto precedente;
- e. violazione del divieto di trasferimento della capacità;
- f. ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nell'Accordo Quadro;
- g. mancata o tardiva presentazione da parte del Richiedente (se Impresa Ferroviaria), ovvero dell'impresa designata, della documentazione di cui al paragrafo 2.3.1.2;
- h. risoluzione del Contratto di Utilizzo a carico del Richiedente (se Impresa Ferroviaria) o della Impresa Ferroviaria designata.

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di FERROVIENORD da inoltrarsi a mezzo di lettera raccomandata A.R. o mediante posta elettronica certificata. In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, FERROVIENORD acquisirà l'importo della garanzia a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

La capacità oggetto dell'Accordo Quadro risolto verrà resa disponibile nei confronti degli altri richiedenti.

2.3.2 CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento giugno 2020)

Le Imprese Ferroviarie titolari di Licenza e Certificato di Sicurezza Unico, idonei ad effettuare servizi sia passeggeri che merci, dovranno stipulare distinti contratti di utilizzo dell'infrastruttura qualora intendano esercitare entrambe le tipologie di trasporto. Il contratto tipo di utilizzo dell'infrastruttura si trova negli allegati del portale PIRWeb.

2.3.2.1 DOCUMENTAZIONE, ADEMPIMENTI E TEMPISTICA PER LA STIPULA DEI CONTRATTI TRA FERROVIENORD E LE IMPRESE FERROVIARIE (Aggiornamento giugno 2021)

L'Impresa Ferroviaria che intenda svolgere una o più tipologie di servizio sull'infrastruttura regionale gestita da FERROVIENORD, ottenuta la disponibilità delle tracce e dei servizi, secondo la procedura di cui al Capitolo 4 del presente documento, al fine di stipulare il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, deve produrre la seguente documentazione:

- copia autentica della Licenza idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare (o dichiarazione di immutata validità e caratteristiche della licenza), a firma del legale rappresentante;
- copia autentica del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
- dichiarazione sostitutiva della certificazione di iscrizione alla C.C.I.A. secondo lo schema che verrà indicato da GI. Tale dichiarazione dovrà contenere anche l'indicazione della procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità per la stipula e sottoscrizione di atti negoziali;
- dichiarazione di copertura rilasciata dalla Compagnia assicurativa secondo il format indicato dal GI o copia della polizza assicurativa (la copia deve essere accompagnata da attestazione di conformità all'originale) conformi a quanto previsto negli specifici paragrafi del presente documento;
- elenco degli indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative a: richieste di nuove tracce e servizi, differimento in partenza dei treni, richiesta fermate aggiuntive, variazioni della composizione dei treni rispetto a quelle poste a

base delle tracce assegnate, rinuncia a tracce assegnate, notifica di variazione di traccia o soppressione effettuate da FERROVIENORD, incidenti di esercizio, sciopero, sgombero dell'infrastruttura, sistemi informativi, verifiche servizi erogati rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, dislocazione dei mezzi di riserva/soccorso, secondo quanto previsto nello specifico paragrafo.

Detta documentazione, deve pervenire a FERROVIENORD, con un anticipo rispetto alla data del servizio:

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

Fermo restando quanto previsto al capoverso precedente, la documentazione completa dovrà essere presentata in ogni caso entro il termine perentorio di 15 giorni solari antecedenti l'avvio dell'orario di servizio (per contratti di cui alla precedente lettera a), ovvero 12 giorni solari antecedenti l'avvio del servizio di trasporto (per contratti di cui alla precedente lettera b).

FERROVIENORD, acquisita la documentazione completa, invia all'Impresa Ferroviaria richiedente, la proposta di contratto, comprensiva di allegati tecnici ed economici, con l'indicazione del termine per la restituzione della medesima proposta sottoscritta in segno di integrale accettazione, che dovrà avvenire entro 5 giorni solari prima dell'attivazione del servizio.

Se l'Impresa Ferroviaria non provvede ad inviare l'integrale accettazione della proposta di contratto, oppure a produrre osservazioni entro la data comunicata da FERROVIENORD, quest'ultima fisserà un termine perentorio entro il quale stipulare il contratto, pena la decadenza dal diritto ad utilizzare la capacità assegnata e il conseguente obbligo per l'Impresa Ferroviaria di corrispondere, entro 15 giorni solari dalla data di emissione della fattura da parte di FERROVIENORD, gli importi dovuti in caso di mancata contrattualizzazione. L'eventuale ritardo nella presentazione della documentazione, la sua presentazione incompleta o difforme oppure la mancata accettazione del contratto entro i termini sopra indicati, possono determinare lo slittamento della stipula del contratto oltre ad un possibile rinvio della data di attivazione del servizio, senza che l'Impresa Ferroviaria interessata possa invocare pretese e/o lamenti nei confronti di FERROVIENORD. L'Impresa Ferroviaria che abbia richiesto tracce per l'orario successivo a quello in vigore è tenuta a sottoscrivere il Contratto di Utilizzo prima del termine di attivazione dell'orario anche se l'inizio attività sia previsto per una data successiva. La stipula del Contratto dovrà avvenire comunque entro il termine ultimo di quindici giorni lavorativi antecedenti alla data di inizio del servizio.

2.3.2.2 EVENTUALI ULTERIORI ADEMPIMENTI AI FINI DELLA SOTTOSCRIZIONE (Aggiornamento dicembre 2018)

L'Impresa Ferroviaria che alla data del 15 novembre di ciascun anno risulti inadempiente rispetto al pagamento di importi scaduti in tale data e riferiti a prestazioni oggetto del Contratto di Utilizzo (in corso o sottoscritti per gli anni precedenti), è tenuta entro il 30 novembre dello stesso anno:

- a corrispondere l'importo dovuto;

o, in alternativa:

- a presentare un piano di pagamento, interamente garantito da fideiussione bancaria o assicurativa, finalizzato alla soddisfazione dei crediti insoluti da corrispondere entro e non oltre la data della prima fatturazione a conguaglio del nuovo contratto e a costituire la fideiussione in occasione della sottoscrizione del contratto relativo all'orario di servizio successivo, ai sensi di quanto previsto al paragrafo 2.3.2.3.

In assenza di tali adempimenti non potrà darsi luogo alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo valevole per l'orario di servizio successivo, con conseguente applicazione delle regole relative alla mancata contrattualizzazione.

In caso di mancata contrattualizzazione FERROVIENORD avrà facoltà di allocare la relativa capacità ad altra Impresa Ferroviaria.

2.3.2.3 GARANZIA (Aggiornamento giugno 2021)

In conformità al Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione sono resi disponibili da FERROVIENORD, i valori soglia di rating del credito richiesti alle Imprese Ferroviarie.

L'Impresa Ferroviaria che non disponga di rating, o il cui rating del credito (fornito da una agenzia specializzata) sia inferiore alle soglie stabilite da FERROVIENORD, è tenuta a prestare idonea fideiussione (bancaria o assicurativa) a parziale garanzia del pagamento dei corrispettivi tutti e di ogni altra somma dovuta in base al Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti dall'inadempimento del Contratto stesso. L'importo di tale fideiussione sarà pari all'importo corrispondente al valore di pedaggio e servizi stimato su una mensilità del programma di esercizio oggetto del contratto da garantire.

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

Qualora l'Impresa Ferroviaria sia tenuta alla presentazione della fideiussione ai sensi del presente paragrafo, la stessa può scegliere se presentare la fideiussione o corrispondere a FERROVIENORD un importo pari a due mensilità.

Sono esonerate dal prestare la fideiussione le Imprese Ferroviarie che, ancorché non dispongano di un rating, ovvero se il proprio rating sia inferiore alle soglie stabilite da FERROVIENORD, abbiano stipulato un Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria per almeno due orari di servizio immediatamente precedenti a quello di riferimento, sempre che risulti regolare il pagamento di tutte le fatture. Sono altresì esonerate dal prestare la garanzia, le Imprese Ferroviarie per cui l'importo della medesima, calcolato come sopra, risulti essere inferiore o uguale a € 10.000,00 (diecimila/00).

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

Nel caso l'Impresa Ferroviaria sia titolare di Accordo Quadro, la stessa è tenuta a costituire la fideiussione in occasione del Contratto di Utilizzo per la sola parte eccedente l'importo della fideiussione prevista in occasione della sottoscrizione dell'Accordo Quadro.

2.3.2.4 MODALITA' DI COSTITUZIONE E CONTENUTI DELLA FIDEIUSSIONE (Aggiornamento giugno 2021)

La costituzione della fideiussione o il versamento della/delle mensilità del programma di esercizio dovrà avvenire entro 30 giorni dopo la stipula del contratto.

Se nel periodo di validità della fideiussione si verifici un “*downgrading*” dell’istituto fideiubente, l’Impresa Ferroviaria, entro 60 giorni dalla richiesta di FERROVIENORD, dovrà sostituire la banca/compagnia assicurativa garante con un soggetto che risponde ai requisiti richiesti da FERROVIENORD.

Nella fideiussione dovrà essere prevista una scadenza non inferiore a 180 (centottanta) giorni solari successivi alla scadenza del contratto. La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato da FERROVIENORD ed autenticata ai sensi di legge. La stessa:

- dovrà essere “a semplice richiesta”;
- prevedere che il pagamento sia effettuato entro il termine massimo di 30 giorni dal ricevimento della richiesta scritta;
- contenere l’espressa rinuncia a godere del beneficio della preventiva escussione dell’obbligata, in deroga all’art.1944 del codice civile;
- contenere l’espressa rinuncia dell’istituto fideiubente ad eccepire il decorso dei termini di cui all’art.1957 del codice civile.

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte di FERROVIENORD della garanzia di cui sopra, l’Impresa Ferroviaria dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a FERROVIENORD la relativa documentazione entro 30 (trenta) giorni solari dalla data dell’incameramento.

Allo scadere dei 180 (centottanta) giorni solari dalla data di scadenza del Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura Ferroviaria, FERROVIENORD è tenuta a restituire l’originale della garanzia di cui al presente paragrafo, sempre che all’atto della cessazione del Contratto non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di FERROVIENORD.

2.3.2.5 ASSICURAZIONI (Aggiornamento settembre 2022)

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

- **Responsabilità Civile verso terzi**, a garanzia di tutte le attività svolte dal GI e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle Imprese Ferroviarie, dai loro clienti e da terzi: massimale di € 120 Mln/00 per sinistro e per anno.

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

- responsabilità civile verso terzi, a garanzia dei danni sofferti da FERROVIENORD, dalle altre Imprese Ferroviarie, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale di € 100 Mln/00 per sinistro e per anno.

Sottolimiti ammessi:

- danni indiretti € 10 Mln/00;
- danni a terzi da incendio € 2 Mln/00;
- inquinamento accidentale € 2,5 Mln/00. Per le Imprese Ferroviarie il cui Certificato di Sicurezza consente il trasporto di merci pericolose e/o comunque sostanze chimiche il sottolimito non potrà essere inferiore a € 7,5 Mln/00.

I requisiti (rating) delle Compagnie Assicuratrici verranno pubblicati sul sito di FERROVIENORD in apposita area dedicata. La polizza deve essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del Certificato di Sicurezza Unico posseduto dall’Impresa Ferroviaria, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata, nonché per tutte le attività svolte dall’Impresa Ferroviaria stessa sull’Infrastruttura Ferroviaria nazionale e negli impianti di FERROVIENORD.

La polizza assicurativa che deve essere attivata dalle Imprese Ferroviarie che utilizzano l'infrastruttura di FERROVIENORD, dovrà:

1. prevedere l'impegno da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare a FERROVIENORD, a mezzo lettera raccomandata A.R. ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità delle garanzie, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo della scadenza;
2. laddove l'Impresa Ferroviaria abbia già in essere una o più coperture assicurative per un massimale adeguato ai requisiti minimi di cui al presente articolo, invece della polizza assicurativa completa, si potrà accettare una appendice/dichiarazione della Compagnia Assicuratrice con la quale dichiara che:
 - la copertura è operativa anche per le attività di cui al contratto stipulato;
 - è a conoscenza del presente articolo;
 - le condizioni di polizza rispettano completamente le condizioni minime previste dal Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e del PIR.

Va inoltre allegato alla dichiarazione l'elenco delle esclusioni e dei sottolimiti previsti in polizza; tali documenti devono essere controfirmati dall'Impresa Ferroviaria;

3. essere in lingua italiana; eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa dovranno essere interamente tradotte a cura della Compagnia Assicuratrice o dovranno riportare un visto di corrispondenza/accettazione da parte della Compagnia emittente se tradotte da altri soggetti. In ogni caso di contestazione/contenzioso fa fede il testo in italiano;
4. fare riferimento agli accordi e convenzioni internazionali (es. CIV, RIV, AIM, Regolamento CE n° 1371/2007) e alle condizioni di accesso valide per la rete FERROVIENORD;
5. prevedere l'obbligo del contraente di aggiornare l'assicuratore sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte del contraente non comporterà la decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;
6. in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale in corso di validità della polizza, prevedere il reintegro entro 5 giorni solari dalla richiesta della Compagnia Assicuratrice;
7. prevedere un'estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano, per le Imprese Ferroviarie il cui Certificato di Sicurezza Unico prevede la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti, la validità della polizza dovrà essere estesa anche alle tratte di linea gestite dal GI in territorio estero fino alle predette stazioni;
8. prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia Assicuratrice al diritto di surroga di cui all'art. 1916 codice civile verso le persone delle quali le parti (FERROVIENORD e qualunque Impresa Ferroviaria coinvolta in un sinistro) devono rispondere ai sensi di legge, fatto salvo il caso di dolo;
9. prevedere che la Compagnia Assicuratrice si impegni ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei clienti o di terzi, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

Ai fini della copertura assicurativa RCT l'Impresa Ferroviaria ha facoltà:

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

o in alternativa:

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

Responsabilità Civile verso Terzi per contratti di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nelle sole stazioni di collegamento Reti

- La polizza di cui sopra potrà avere un massimale ridotto a 20 Mln di Euro per sinistro e per anno.

Dovrà invece prevedere le medesime clausole di cui ai suddetti punti 1), 2), 3), 4), 5) e 7); la clausola di cui al punto 8) è facoltativa; l'estensione territoriale di cui al punto 7) dovrà comprendere l'ambito territoriale definito in ogni specifico contratto.

2.3.2.6 OBBLIGHI DELL'IMPRESA FERROVIARIA ALLA CESSAZIONE DEL CONTRATTO (Aggiornamento giugno 2021)

All'atto della cessazione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, per compimento del termine finale di durata o al verificarsi di qualsiasi ipotesi di anticipata cessazione, l'Impresa Ferroviaria è tenuta ad eseguire le disposizioni di FERROVIENORD in ordine allo sgombero ed alla rimozione dei mezzi, nonché a qualsiasi altra operazione strumentale o accessoria.

Nel caso in cui l'Impresa Ferroviaria non ottemperi a tali disposizioni, FERROVIENORD è autorizzata a compiere ogni più opportuna attività al fine dello sgombero e della rimozione dei mezzi dell'Impresa Ferroviaria, addebitando a quest'ultima i costi sostenuti.

2.3.2.7 LIMITAZIONI AL SERVIZIO IN CASI DI MOROSITA' (Aggiornamento giugno 2021)

In caso di mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 10% del valore del Contratto di Utilizzo in vigore, salvo il caso in cui il credito sia assistito dalla garanzia o da piano di rientro garantito da fideiussione, FERROVIENORD provvederà ad inviare formale diffida ad adempiere assegnando un termine non inferiore a 10 giorni solari. Nel caso di mancato pagamento entro il termine predetto, FERROVIENORD non procederà ad istruire e a rilasciare tracce eventualmente richieste in gestione operativa dall'Impresa Ferroviaria inadempiente.

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

2.3.2.8 RISOLUZIONE DEL CONTRATTO (Aggiornamento dicembre 2021)

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

- violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del Contratto di Utilizzo in vigore, salvo il caso in cui il credito sia assistito dalla garanzia o da piano di rientro garantito da fideiussione;
- mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della "Garanzia" di cui al paragrafo specifico;
- rifiuto o mancata presentazione delle polizze, rifiuto di adeguare i massimali a quelli minimi indicati o la constatata mancanza delle coperture obbligatorie previste per l'Assicurazione;
- gravi violazioni che hanno avuto ricadute sul regolare svolgimento dell'esercizio ferroviario;
- violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura;
- violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma delle tracce;

- revoca della licenza o del Certificato di Sicurezza Unico, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, del titolo autorizzatorio;
- modifica della licenza o del Certificato di Sicurezza Unico, nonché quando richiesto del titolo autorizzativo, tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui tali modifiche siano tali da consentire all'Impresa Ferroviaria l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento;
- ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nel Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria.

Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di FERROVIENORD da inoltrarsi a mezzo di lettera raccomandata A.R. o mediante posta elettronica certificata. In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile all'Impresa Ferroviaria, essa è tenuta a riconoscere a FERROVIENORD, a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere a FERROVIENORD fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine FERROVIENORD acquisirà l'importo della garanzia costituita, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

2.3.2.9 SOSPENSIONE DELL'EFFICACIA DEL CONTRATTO (Aggiornamento giugno 2019)

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

Tuttavia, qualora la sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza Unico sia imputabile all'Impresa Ferroviaria, quest'ultima dovrà corrispondere quanto previsto nel Capitolo 4 in caso di disdetta comunicata sino a 5 giorni del canone di utilizzo dell'infrastruttura e commisurata al tipo di rete interessata, per ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione. Ove, peraltro, alla sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza Unico dovesse far seguito la revoca della stessa, il Contratto si intenderà risolto dalla data della revoca con applicazione di quanto previsto al paragrafo precedente per i casi di risoluzione per fatto imputabile all'Impresa Ferroviaria.

2.4 OBBLIGHI DI FERROVIENORD E DELLE IMPRESE FERROVIARIE IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO (Aggiornamento giugno 2021)

I principali obblighi reciproci di FERROVIENORD e delle Imprese Ferroviarie sono riassunti in questo paragrafo e successivamente specificati dal Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.

2.4.1 OBBLIGHI COMUNI (Aggiornamento giugno 2021)

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

La lingua ufficiale da utilizzarsi per ogni comunicazione o scambio informativo è quella italiana; al riguardo l'Impresa Ferroviaria garantisce che il proprio personale possieda piena conoscenza della suddetta lingua in modo da poter assicurare, sia nelle normali condizioni di operatività sia in caso di loro perturbazioni, la piena

ottemperanza alle disposizioni scritte e/o orali in materia di sicurezza, nonché lo scambio di qualsivoglia informazione.

Le parti si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi, dati, informazioni, documenti e studi di cui fossero venuti comunque a conoscenza in relazione all'esecuzione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa in vigore. Ciascuna delle parti considera come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti dall'altra ovvero conosciuti in relazione all'esecuzione del Contratto e si impegna ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

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

Lo scambio di informazioni preordinato alla corretta esecuzione dei contratti relativi all'utilizzo dell'infrastruttura deve avvenire anche con i soggetti richiedenti non Impresa Ferroviaria, nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti.

2.4.2 OBBLIGHI DI FERROVIENORD (Aggiornamento giugno 2021)

È obbligo di FERROVIENORD:

- mettere a disposizione delle Imprese Ferroviarie, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'Infrastruttura Ferroviaria nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
- assicurare che l'Infrastruttura Ferroviaria messa a disposizione delle Imprese Ferroviarie, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;
Nel caso di degrado nella funzionalità dell'Infrastruttura Ferroviaria, FERROVIENORD condivide con le Imprese Ferroviarie interessate i provvedimenti di esercizio necessari alla ripartizione della capacità residua;
- mettere a disposizione dell'Impresa Ferroviaria la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno trenta giorni solari prima della loro entrata in vigore;
- assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, con riferimento agli indicatori e agli standard di qualità fissati in accordo al Contratto di Servizio FN / RL;
- dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le Imprese Ferroviarie e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse Imprese Ferroviarie. Analogamente dovrà essere fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione. Gli obblighi informativi verso l'utenza si intendono conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera ART n° 106/2018;
- rispettare le disposizioni e prescrizioni impartite da ASNFISA ed ART;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia.

2.4.3 OBBLIGHI DELL'IMPRESA FERROVIARIA (Aggiornamento giugno 2021)

È obbligo dell'Impresa Ferroviaria:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite da FERROVIENORD, da ANSFISA e ART;
- svolgere il servizio sulla Infrastruttura Ferroviaria di FERROVIENORD nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza Unico rilasciato da ANSFISA;
- utilizzare per l'espletamento del servizio materiale rotabile trainante e trainato omologato e immatricolato;
- utilizzare detto materiale rotabile coerentemente alle modalità d'uso indicate dal fabbricante e ad eventuali limitazioni/prescrizioni stabilite in sede di ammissione tecnica, al profilo di destinazione dello stesso e nel rispetto delle disposizioni e procedure emanate dall'Impresa Ferroviaria e partecipate ad ANSFISA all'interno del processo di immatricolazione;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- operare in conformità agli standard e alle norme di sicurezza nonché alle disposizioni e prescrizioni definite dalla normativa vigente;
- espletare i servizi di trasporto con materiale rotabile trainante e trainato corrispondente alle tipologie e caratteristiche comprese nel Certificato di Sicurezza Unico e conforme 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 Ferroviaria utilizzata. 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;
- assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni, ancorché FERROVIENORD ne abbia ammesso la circolazione sull'Infrastruttura Ferroviaria;
- 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 da FERROVIENORD, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità;
- presentare la richiesta di tracce orario in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel PIR;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del Contratto di Utilizzo, le caratteristiche della licenza e del Certificato di Sicurezza Unico in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a FERROVIENORD 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;
- comunicare a FERROVIENORD senza ritardo ogni vicenda e circostanza idonea a incidere sulla situazione accertata mediante il rilascio del Certificato di Sicurezza Unico, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da FERROVIENORD all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;

- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa quali:
 - ✓ tipo locomotiva o unità bloccata per servizio viaggiatori;
 - ✓ tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
 - ✓ massa rimorchiata;
 - ✓ peso assiale;
 - ✓ percentuale di massa frenata;
 - ✓ lunghezza del convoglio;
- assumere la responsabilità esclusiva per la custodia, per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti il materiale rotabile, ovvero le attrezzature di proprietà dell'Impresa Ferroviaria, ovvero le merci trasportate dall'Impresa Ferroviaria, in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti di FERROVIENORD;
- consentire, senza oneri per FERROVIENORD, l'accesso alla cabina di guida dei propri rotabili al personale del GI preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura;
- svolgere, in accordo con FERROVIENORD, le esercitazioni pratiche congiunte di soccorso ai treni.
- Qualora, a fronte di richieste dell'IF venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, l'Impresa Ferroviaria sarà tenuta, a propria cura, onere e responsabilità, a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell'infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

2.4.4 INFORMAZIONI DATE DALLE IMPRESE FERROVIARIE PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE (Aggiornamento giugno 2021)

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

- composizione dei treni merci (comprese informazioni relative alla sagoma e peso assiale del treno);
- composizione dei treni viaggiatori ed il relativo orientamento del materiale;
- variazione al programma previsto di circolazione ed al programma di erogazione dei servizi;
- eventuali degni al materiale rotabile, incluse eventuali condizioni di sovraffollamento che comportino eccessivi tempi di sosta in occasione delle fermate per il servizio viaggiatori o riduzioni di velocità;
- eventuale presenza di trasporti merci pericolose in composizione al treno, specificando in questo ultimo caso tutti i dati per la corretta individuazione delle merci trasportate secondo la codifica della normativa RID, la matricola dei carri interessati dalle merci pericolose, la posizione nel convoglio dei suddetti carri;
- la comunicazione delle informazioni di cui sopra deve avvenire per iscritto ai responsabili referenti identificati dagli specifici Accordi Quadro o Contratti di Utilizzo.

Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche saranno imputate all'Impresa Ferroviaria come specificato successivamente.

2.4.5 INFORMAZIONI DATE DA FERROVIENORD PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE (Aggiornamento giugno 2021)

FERROVIENORD è tenuta a:

- fornire in caso di situazioni anomale le informazioni concernenti lo stato dell'Infrastruttura Ferroviaria e la situazione della circolazione sia alla partenza dei convogli dall'impianto/stazione, sia in corso di viaggio, nonché ove consentito dalla strumentazione disponibile, la posizione dei convogli medesimi. FERROVIENORD è tenuta a rispettare le prescrizioni previste dall'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, come modificato dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione;
- fornire **per l'orario successivo a quello in vigore**, l'elenco dei principali lavori di manutenzione o potenziamento che comportano importanti riduzioni di capacità per periodi di tempo prolungati (chiusura di linee, circolazioni a binario unico su linee a doppio binario, indisponibilità di stazioni che inibiscano funzioni di attestamento, incroci e precedenza, interruzioni sistematiche notturne di linea, eventuali fasce manutentive valide per tutta la durata dell'orario). Le riduzioni verranno tenute conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività. FERROVIENORD può pubblicare e recepire ogni altra limitazione di capacità, che sia nota e consolidata con ragionevole certezza al momento della pubblicazione del PIR. Le riduzioni di capacità verranno indicate con riferimento alla tratta e al periodo di esecuzione dei lavori, con un riferimento di massima agli effetti sulla capacità (possibilità di limitazioni di percorso, deviazioni, modifica orari, mancato rilascio delle tracce, ecc.) il cui dettaglio sarà noto con la consegna dell'orario definitivo. Verranno esplicitati inoltre all'Impresa Ferroviaria eventuali itinerari alternativi ai fini delle richieste tracce;
- comunicare **per l'orario vigente** tutta la programmazione dei lavori che determinano nel corso dell'anno limitazioni all'utilizzo dei binari di circolazione, all'accesso agli impianti con servizi industriali per le Imprese Ferroviarie e variazioni all'offerta commerciale programmata. L'elenco è reso disponibile e rivisto nel corso dell'anno in occasione degli aggiornamenti previsti;
- nel caso di lavori rientranti nell'orario successivo a quello in vigore, che non siano stati precedentemente anticipati per il loro carattere di urgenza o per cause esogene a FERROVIENORD, verranno programmati in un periodo non inferiore a mesi 6. Per l'individuazione del periodo esatto si terrà conto, compatibilmente con le esigenze di FERROVIENORD, delle richieste delle Imprese Ferroviarie;
- comunicare alle Imprese Ferroviarie titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura **per l'orario vigente** e per tutti i lavori sulla base dei servizi a quel momento programmati, e rispetto alla data di inizio dell'indisponibilità dell'infrastruttura interessata, il programma di esercizio con:
 - tracce interessate dai lavori;
 - data di inizio e fine lavori;
 - eventuali limitazioni di esercizio derivanti dai lavori;
 - prevedibili maggiori percorrenze d'orario;
 - eventuali soppressioni di tracce ed eventuali tracce alternative disponibili.

Le tempistiche di riferimento per le comunicazioni di cui sopra prevedono:

- un anticipo di 90 giorni per treni viaggiatori;
 - un anticipo di 60 giorni per treni merci;
 - un anticipo di 10 giorni per deviazioni che richiedono l'emissione di una nuova traccia con allungamento dei tempi di percorrenza entro 15 minuti (es. deviazioni ambito nodi) o senza modifiche alle fermate commerciali (origine, intermedie e a destino).
- fornire alle Imprese Ferroviarie, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, le informazioni di cui sopra nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della

normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate;

- è facoltà del GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura con un preavviso alle Imprese Ferroviarie di almeno 7 giorni lavorativi;
- comunicare alle Imprese Ferroviarie, ogni eventuale degrado dell'Infrastruttura Ferroviaria che possa generare una riduzione di capacità delle linee o degli impianti o che in generale procuri un rallentamento della circolazione dei treni;
- pubblicare nella bozza del PIR dell'anno X+2 prevista al 30 giugno dell'anno X l'elenco dei lavori per i quali è prevista una durata pari o superiore a 7 gg consecutivi che impattano sul almeno del 30% del traffico programmato (su tale linea per il periodo dei lavori) ai fini della progettazione dell'orario di servizio in ottemperanza alla Decisione Delegata (UE) 2017/2075;
- comunicare alle Imprese Ferroviarie, in accordo a quanto previsto tra FERROVIENORD e Regione Lombardia, in appositi elenchi di allegato formale al Contratto di Utilizzo, le tracce programmate interessate dagli eventuali provvedimenti necessari per l'esecuzione di lavori programmati alle infrastrutture che comportino l'interruzione, la riduzione di capacità o la limitazione della circolazione. Ai fini della gestione delle interruzioni puntuali programmate per lavori di potenziamento e manutenzione dell'infrastruttura, visti i Contratti di Servizio dell'Impresa Ferroviaria e GI con Regione Lombardia, le parti istituiscono un tavolo tecnico mensile di pianificazione corrente a 90 (novanta) giorni dei lavori interferenti con il servizio ferroviario e di programmazione mensile per il dettaglio di quanto già pianificato. L'Impresa Ferroviaria si impegna a provvedere alle più tempestive ed opportune comunicazioni ai tavoli regionali per la pianificazione del migliore servizio sostitutivo e le dovute comunicazioni alla clientela. I lavori di cui sopra, condivisi con l'Impresa Ferroviaria e Regione Lombardia, vengono puntualmente pubblicizzati mediante pubblicazione sul sito internet aziendale di FERROVIENORD.

2.4.6 CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI/RESPONSABILITA' DI FERROVIENORD (Aggiornamento giugno 2019)

L'Impresa Ferroviaria ha facoltà di rifiutare le variazioni al programma originario indicate da FERROVIENORD in accordo al par. 2.4.5, chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo a conseguenze economiche tra le parti.

Nel caso di sciopero del personale di FERROVIENORD o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, eventuali variazioni apportate al programma giornaliero, non comporteranno conseguenze economiche. Per lavori all'infrastruttura derivanti dalla responsabilità dell'Impresa Ferroviaria, fermo restando l'obbligo informativo di cui al paragrafo precedente, le conseguenze economiche saranno a carico dell'Impresa Ferroviaria.

FERROVIENORD è tenuta al pagamento di una penale pari al 30% del canone dell'intera traccia o parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, nei casi seguenti:

- a) nel caso in cui FERROVIENORD non ottemperi agli obblighi informativi di cui al paragrafo precedente e qualora l'esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione di tracce;
- b) in tutti gli altri casi in cui sia stata accertata la responsabilità di FERROVIENORD in ordine alla soppressione, parziale o totale, di una o più tracce contrattualizzate.

Qualora nei casi di cui alle lettere a) e b) la soppressione delle tracce, totale o parziale, venga comunicata da FERROVIENORD all'Impresa Ferroviaria con un preavviso inferiore a 4 giorni rispetto all'ora di partenza del treno, la penale a carico di FERROVIENORD sarà pari al 60% del canone dell'intera traccia o parte di essa. Nei casi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane e/o altre calamità naturali, fermo restando gli obblighi informativi di FERROVIENORD, quest'ultima non sarà tenuta al pagamento di alcuna penale.

2.4.7 INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON FERROVIENORD (Aggiornamento dicembre 2021)

L'Impresa Ferroviaria è tenuta allo scambio di informazioni con FERROVIENORD, e dove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie per il corretto svolgimento del servizio e per il controllo dei rischi connessi con il servizio svolto. Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza di ANSFISA.

In applicazione dell'art. 4 del Regolamento (UE) n° 1078/2012 della Commissione del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che deve essere applicato dalle Imprese Ferroviarie in possesso di un Certificato di Sicurezza Unico, dai Gestori dell'Infrastruttura in possesso di un'autorizzazione di sicurezza e dai Soggetti Responsabili della Manutenzione, al fine di consentire agli altri operatori ferroviari di adottare all'interno del proprio SGS le azioni correttive necessarie, in presenza di un rischio per la sicurezza dell'esercizio ferroviario non adeguatamente mitigato secondo gli obiettivi precedentemente fissati, l'Impresa Ferroviaria e FERROVIENORD si impegnano a:

- individuare nell'ambito del proprio SGS le eventuali idonee misure mitigative atte a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario;
- comunicare agli altri operatori ferroviari coinvolti ed interessati, in modo chiaro ed esaustivo, le informazioni del caso, tra le quali almeno (la descrizione del pericolo fonte del rischio non adeguatamente mitigato, la causa dello stesso con il relativo effetto, il valore residuo del rischio valutato come non accettabile, il criterio di accettazione utilizzato per tale valutazione, la/le mitigazioni già messe in atto);

L'interlocutore per FERROVIENORD, per lo svolgimento delle attività suddette, è l'unità SQA. L'interlocutore per l'Impresa Ferroviaria è il proprio Legale Rappresentante/Amministratore Delegato, ovvero il proprio Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, qualificato da ANSFISA e comunicato al Servizio Sicurezza e Accesso Rete, che cura l'aggiornamento dei loro indirizzi nell'ambito delle attività di emanazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio riguardanti i rapporti di interfaccia con le Imprese Ferroviarie.

2.4.8 BANCA DATI DELLA SICUREZZA FERROVIARIA (DBSE)

FERROVIENORD, ha predisposto un Data Base per la Sicurezza Ferroviaria garantendo ad ogni Impresa Ferroviaria l'accesso alla stessa, limitatamente ai dati di competenza.

Al fine di garantire la puntuale alimentazione del Data Base per la Sicurezza Ferroviaria (DBSE) e permettere, quindi, l'elaborazione degli indicatori prestazionali sulla sicurezza, ogni Impresa Ferroviaria deve segnalare prontamente a FERROVIENORD qualsiasi evento anomalo che abbia o avrebbe potuto pregiudicare la

sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario.

2.4.9 SCIOPERO (Aggiornamento giugno 2021)

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

- comunicare i referenti per l'assistenza clienti;
- assicurare, di concerto con FERROVIENORD, la predisposizione di specifici strumenti informativi (annunci sonori in stazione, siti web e radio, comunicati stampa, etc.).

Gli annunci all'utenza, sono effettuate in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n° 106/2018, inclusi i requisiti di accessibilità delle persone a mobilità ridotta.

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

Nel caso di sciopero del personale di FERROVIENORD o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, FERROVIENORD è tenuta a comunicare alle Imprese Ferroviarie, la durata della possibile astensione dal lavoro e la situazione di indisponibilità prevista delle linee. Dette comunicazioni dovranno essere fornite in ottemperanza alla normativa di settore vigente, nel rispetto dei modi e dei tempi ivi previsti, nonché in applicazione di specifiche delibere interpretative/operative emesse dalla Commissione di Garanzia dell'attuazione sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali. Nei casi di sciopero del personale di FERROVINORD o dell'Impresa Ferroviaria eventuali variazioni apportate dalle parti al programma giornaliero, ivi compresi i servizi connessi con lo stesso, non comporteranno l'imputazione di penali né di altre somme a qualsiasi titolo dovute.

2.5 REGOLE DI ESERCIZIO

2.5.1 PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO (Aggiornamento dicembre 2018)

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

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

Per svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, FERROVIENORD utilizza propri centri

decisionali dove operano le figure di coordinamento e regolazione della circolazione e di supervisione del mantenimento dell'infrastruttura.

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

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

Le Imprese Ferroviarie devono obbligatoriamente individuare figure referenti, da interfacciare con FERROVIENORD, tali da garantire per tutto il tempo della circolazione dei treni:

- i turni e i giri del materiale, ivi comprese le eventuali operazioni di manovra propedeutiche al ricovero/piazzamento del treno;
- l'assegnazione e la distribuzione del personale dei treni;
- le richieste di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- le richieste di effettuazione e la predisposizione dei treni a brevissimo tempo;
- la richiesta di variazione al programma di servizio d'impianto.

L'interfaccia con le figure di coordinamento di FERROVIENORD può essere assicurata mediante delega completa ad altre Imprese Ferroviarie. FERROVIENORD assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con l'Impresa Ferroviaria.

FERROVIENORD monitora l'andamento dei treni e le anomalie di circolazione che si verificano e mette a disposizione delle Imprese Ferroviarie i risultati.

2.5.2 REGOLE DI GESTIONE (Aggiornamento dicembre 2021)

L'attività di regolazione del traffico ha lo scopo di garantire il rispetto delle tracce programmate durante la circolazione dei treni e di ridurre gli effetti degli scostamenti delle tracce dei treni circolati dalle tracce programmate, minimizzando le interferenze tra treni diversi nel rispetto delle soglie previste per i singoli segmenti di mercato di interesse.

I segmenti di mercato e bacini di traffico sono disciplinati dal PIR e sono:

- Treni compresi nel Contratto Di Servizio in vigore tra Regione Lombardia a FERROVIENORD del Servizio Ferroviario Regionale,
 - S (Servizio Suburbano)
 - R (Servizio Regionale)
 - Aeroportuali
- Treni per tracce extra Servizio Ferroviario Regionale e per tracce Merci.
 - Viaggiatori turistici
 - Viaggiatori ordinari
 - Merci

Gli Obiettivi di Puntualità sono definiti nei Contratti di Utilizzo stipulati da FERROVIENORD con le singole Imprese Ferroviarie.

Gli obiettivi di puntualità tengono conto della media degli ultimi tre anni di circolazione suddivisa per tipologia di giornata settimanale (Feriali, Sabato, Festivi) e stagionale (“semestre estivo” da Aprile a Settembre, e “semestre invernale” da Ottobre a Marzo) prevedendo obiettivi di puntualità treni viaggiatori a 5' per singola fascia oraria in funzione del numero di treni circolanti, nella fascia oraria sul bacino di traffico di riferimento, con il fine ultimo della minimizzazione dei ritardi complessivi.

A seguire vengono riportati i criteri di coordinamento dell'esercizio ferroviario ed un approfondimento sui criteri di Puntualità e Regolarità del servizio Ferroviario applicati da FERROVIENORD.

Coordinamento Esercizio Ferroviario

FERROVIENORD esegue operativamente la regolazione del traffico dell'esercizio dell'Infrastruttura ferroviaria, sulla base delle tracce orario assegnate, delle tracce straordinarie e delle loro variazioni, nel rispetto delle normative, dei regolamenti aziendali e delle disposizioni di esercizio vigenti.

L'Impresa Ferroviaria, ha la completa responsabilità dell'organizzazione dei servizi di trasporto, che si attua anche attraverso il coordinamento delle verifiche delle condizioni tecniche e dell'utilizzo del materiale rotabile e dell'equipaggio del personale di bordo treno.

Al fine di svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, FERROVIENORD utilizza i POSTI CENTRALI di gestione della Circolazione (PCM) dove operano le figure di coordinamento del traffico. Le figure di coordinamento effettuano anche la supervisione delle condizioni dell'Infrastruttura avvalendosi dei POSTI CENTRALI che operano sui sistemi di Telecomando delle linee TE (PCIE) e delle anomalie della Rete (PCIF).

Le figure di coordinamento della circolazione controllano e sovrintendono:

- le anomalie di circolazione e gli inconvenienti di esercizio;
- le interruzioni di binario o di linea per i lavori svolti sotto esercizio;
- la marcia dei treni;
- le effettuazioni dei treni deliberati in gestione operativa con l'assegnazione delle relative tracce orario.

All'insorgere di un'anomalia rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione per i segmenti di mercato coinvolti secondo i rispettivi criteri e redistribuire la massima capacità residua alle Imprese Ferroviarie.

Puntualità e Regolarità del Servizio Ferroviario

Per il costante monitoraggio della regolarità della circolazione, FERROVIENORD e l'Impresa Ferroviaria titolare di Contratto di Utilizzo, fanno riferimento a valori KPI per gli indici complessivi, valutati nel periodo annuale pregresso ed indicati in allegato al Contratto di Utilizzo.

Il calcolo di puntualità della rete FERROVIENORD, articolata per direttrice e mese, viene calcolata nel seguente modo.

I principali KPI monitorati sono:

- ✓ **la puntualità reale (o senza esclusioni)** che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro soglia e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_p il numero di treni arrivati a destino entro soglia e con N_c il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a N_p/N_c*100);
- ✓ **la puntualità FERROVIENORD** che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili al GI e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_{FN} il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause FERROVIENORD e con N_c è il numero di treni circolati, la puntualità FERROVIENORD è pari a $(N_c-N_{FN})/N_c*100$);

Le soglie di puntualità, in riferimento ai segmenti di mercato, sono:

- Treni Servizio Ferroviario Regionale (indice di puntualità a 5 min.);

- Treni per tracce extra Servizio Ferroviario Regionale (Viaggiatori turistici, Viaggiatori ordinari) IP5 (indice di puntualità a 5 min.);
- Treni Merci (indice di puntualità a 30 min.);

Il calcolo di puntualità tiene conto del ritardo dell'arrivo del treno nell'ultima stazione (non tiene conto dell'effetto delle soppressioni).

Il numero treni circolanti per fascia oraria sono espressi con dettagli su:

- fascia oraria;
- tipo giornata (feriale, sabato, festivo);
- periodo (invernale, estivo).

Le parti considereranno altresì ulteriori KPI di processi intermedi:

- Puntualità partenza primi treni della giornata e fascia oraria di punta.
- Rispetto delle tracce orario da parte dei treni.
- Altri parametri in aggiunta o sostitutivi di quelli sopra indicati.

Il valore dell'indicatore IP5 a consuntivo relativo all'ultimo orario di servizio concluso, 2019-2020, è stato pari al 83,4%. FERROVIENORD prevede entro l'anno 2022 il raggiungimento di un target obiettivo dell'indicatore IP5 pari al 87%, coerentemente con il piano industriale aziendale 2018-2022, che riguarda un target obiettivo del 87% al termine del periodo considerato.

Il valore di performance di puntualità di FERROVIENORD, la cui forma funzionale sia coincidente con quella dell'indicatore IP5, ma il cui numeratore sia definito come la somma dei treni giunti a destino con ritardo entro i 5 minuti e dei treni giunti con ritardo superiore ma per cause non riconducibili al GI, a consuntivo relativo all'ultimo orario di servizio concluso, 2019-2020, è stato pari al 99%. FERROVIENORD prevede entro l'anno 2022 il raggiungimento di un target obiettivo dell'indicatore di performance di puntualità pari al 95%. Inoltre, FERROVIENORD provvede a misurare la puntualità reale in arrivo dei treni. Il dato relativo all'indicatore %OS (0-5) di cui alla misura 7 dell'Allegato A alla delibera ART n° 16/2018 dell'8 febbraio 2018 sarà inviato entro il 15 del mese successivo al mese di riferimento, alle IF e agli EA interessati.

2.5.3 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA (Aggiornamento giugno 2021)

In presenza di eventi tali da incidere sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, FERROVIENORD è tenuta ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie ed opportune per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità. Per la gestione dei possibili conflitti di circolazione, FERROVIENORD, rispettando le finalità indicate sopra, adotta provvedimenti atti a garantire complessivamente il maggior contenimento possibile dei ritardi per i treni interessati.

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali e le deviazioni verranno proposti verbalmente dal referente di FERROVIENORD al referente dell'Impresa Ferroviaria che, in tempo reale o al massimo entro trenta minuti nei casi particolarmente complessi, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione oppure formulare proposte alternative. Nel caso di mancato accordo il referente di FERROVIENORD potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione. In relazione alle cause perturbative, FERROVIENORD e l'Impresa Ferroviaria sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessari o utili a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse, nonché ad assumerne verso la propria clientela le conseguenti iniziative di informazione. Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari FERROVIENORD realizzerà, d'intesa con l'Impresa Ferroviaria, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate. Al riguardo, l'Impresa Ferroviaria assumerà i relativi obblighi informativi

verso le parti interessate, in particolare verso la Regione Lombardia e verso il Richiedente titolare di Accordo Quadro relativo alla capacità inerente i servizi interessati. In caso di mancato accordo FERROVIENORD potrà comunque provvedere alla soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

Inoltre, a fronte di una perturbazione FERROVIENORD è tenuta a fornire all'Impresa Ferroviaria le previsioni di durata della perturbazione, di ripristino della circolazione e delle eventuali restrizioni all'atto del ripristino. Gli annunci all'utenza, sono effettuati in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n° 106/2018.

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti sulla rete ferroviaria nazionale, il referente di FERROVIENORD acquisirà con la massima sollecitudine da RFI le informazioni utili, riguardo la linea interessata, le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

Riguardo alle anomalie in caso di emergenza neve/gelo viene riportata procedura all'interno dei singoli contratti di Utilizzo dell'Infrastruttura stipulati con le varie Imprese Ferroviarie.

a) Criteri da rispettare per l'inoltro dei treni

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

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

L'Impresa Ferroviaria, prima della messa in circolazione di un treno, è tenuta a comunicare a FERROVIENORD le eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche in particolare riguardanti gli eventuali degni prestazionali di velocità.

In relazione al possibile contenimento del ritardo del treno con riduzione di velocità, FERROVIENORD proporrà all'Impresa Ferroviaria interessata l'adozione di provvedimenti di circolazione utili. L'Impresa Ferroviaria potrà accettare o meno la proposta di FERROVIENORD. La mancata accettazione della proposta di FERROVIENORD e/o il mancato accordo sulle proposte alternative da parte dell'Impresa Ferroviaria non dà luogo a conseguenze economiche.

b) Regole operative di utilizzo della capacità residua nel caso di circolazione perturbata

Nel caso di perturbazioni che determinino la perdita della traccia programmata sulle linee oggetto delle presenti Disposizioni, qualunque sia l'origine che le ha determinate, FERROVIENORD assumerà i provvedimenti di circolazione necessari a limitare la propagazione degli effetti indotti applicando in maniera equa, trasparente e non discriminatoria le regole a seguire:

1. in presenza di un'anomalia che interessi la circolazione di un senso di marcia, dovrà essere di norma salvaguardata la regolarità dei treni circolanti sul binario del senso di marcia opposto. I treni del flusso interessato dall'anomalia, saranno inoltrati sul binario dell'itinerario programmato quando lo stesso risulti comunque fruibile. In caso di totale indisponibilità del binario (anomalia alla linea aerea, arresto di un convoglio in linea, ecc.) o, qualora FERROVIENORD lo reputi conveniente ai fini del contenimento del ritardo, i treni del flusso interessato dall'anomalia, verranno opportunamente instradati sul tratto di linea non soggetti alla perturbazione. La circolazione di tali treni avverrà compatibilmente con quella degli altri servizi già previsti sulla linea, minimizzando per quanto possibile i ritardi e, comunque, salvaguardando il traffico pendolare nelle fasce orarie 6 – 9 e 17 – 20.

In relazione alla reale marcia dei treni, potrà derogarsi alla regola di cui sopra qualora i treni del flusso interessato dall'anomalia risultino numericamente maggiori ai treni del senso di marcia opposto.

2. quando l'indisponibilità di uno o di entrambi i binari delle linee oggetto del presente paragrafo è prevista di durata superiore ai 90' FERROVIENORD, al fine di garantire la massima regolarità della circolazione, comunicherà alle Imprese Ferroviarie la potenzialità massima sul tratto di linea percorribile per l'eventuale ridefinizione dell'offerta, tenendo conto della successione dei treni in circolazione sulle linee al momento dell'indisponibilità;
3. se ritenuto conveniente, al fine di consentire la puntuale adozione dei provvedimenti di cui sopra e la preventiva erogazione dell'informazione alla clientela, FERROVIENORD e le Imprese Ferroviarie potranno definire congiuntamente i criteri e le modalità di riprogrammazione dei servizi da recepire in appositi piani.

2.5.4 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento giugno 2021)

2.5.4.1 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva (Aggiornamento giugno 2021)

Nei casi per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile, FERROVIENORD assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse, con l'obiettivo di ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e di ripristinare prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. Per quanto sopra, FERROVIENORD stabilisce la modalità idonea per lo sgombero dell'infrastruttura in ragione dell'effettiva disponibilità dei mezzi di riserva/soccorso e del contesto derivante dal verificarsi dell'evento. Per garantire lo sgombero dell'infrastruttura l'Impresa Ferroviaria deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di locomotive o convogli di riserva secondo quanto meglio specificato:

- a) l'Impresa Ferroviaria, deve disporre di locomotive di riserva, diesel o elettriche, aventi caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo. Le locomotive di riserva devono essere inoltre dislocate negli impianti definiti con FERROVIENORD in sede di assegnazione delle tracce ed in ragione del programma di esercizio. Il numero di locomotive di riserva richieste da FERROVIENORD alle Imprese Ferroviarie dovrà essere rapportato all'estensione delle tratte esercitate ed alla quantità delle tracce assegnate;
- b) la disponibilità di locomotive/convogli di riserva potrà essere altresì garantita anche in forma consorziata con altre Imprese Ferroviarie, al fine di ottimizzare i costi e garantire una maggiore efficienza delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.

Prima della stipula del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, l'Impresa Ferroviaria è obbligata a consegnare a FERROVIENORD adeguata documentazione, che indichi:

1. la dislocazione e la tipologia di locomotive/convogli di riserva, diesel ed elettriche (vedi Allegato sul portale PIRWeb)
2. i nominativi dei propri referenti ai quali FERROVIENORD deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero.

Quanto sopra, a seguito di verifica ed autorizzazione di FERROVIENORD, verrà indicato all'interno del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria in apposito allegato.

Per lo sgombero dell'infrastruttura, FERROVIENORD richiederà l'intervento dei mezzi funzionali allo scopo, in disponibilità dell'Impresa Ferroviaria che ha determinato l'ingombro. FERROVIENORD potrebbe inoltre richiedere l'intervento dei mezzi eventualmente in circolazione dell'Impresa Ferroviaria che ha causato l'evento o anche di altre Imprese Ferroviarie quando il ricorso a tali mezzi sia ritenuto più idoneo ed efficace

allo scopo. FERROVIENORD non potrà comunque richiedere l'utilizzo di locomotive di treni che trasportino merci pericolose.

L'Impresa Ferroviaria che risulta estranea alla causa di ingombro, ma a cui FERROVIENORD richieda l'intervento, è in ogni caso obbligata ad adoperarsi con i mezzi rientranti nella sua disponibilità per la liberazione dell'infrastruttura, quando l'Impresa Ferroviaria che ha causato l'evento non ottemperi all'ordine di sgombero impartito da FERROVIENORD.

Nel caso di ingiustificato rifiuto all'ordine di sgombero da parte dell'Impresa Ferroviaria estranea all'ingombro, sarà applicato quanto previsto al paragrafo 2.5.5.2.

La dislocazione dei locomotori di soccorso è riportata nell'allegato "Locomotori di soccorso" presente sul PIRWeb.

2.5.4.2 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di carri soccorso, carri gru di proprietà delle Imprese Ferroviarie, attraverso gru stradali o altri mezzi idonei di imprese private o di altri soggetti (Aggiornamento giugno 2021)

Nei casi di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario l'utilizzo di mezzi attrezzati (carri gru, carri soccorso o altro mezzo idoneo), FERROVIENORD assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse. Con l'obiettivo di ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento, di ripristinare prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura, FERROVIENORD stabilisce la modalità e le tempistiche più idonee per lo sgombero dell'infrastruttura in ragione del contesto derivante dal verificarsi dell'evento e della effettiva disponibilità dei mezzi di soccorso attrezzati.

Le Imprese Ferroviarie che dispongano di mezzi di soccorso attrezzati, prima della stipula del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, sono obbligate a consegnare a FERROVIENORD un documento con l'indicazione della tipologia dei mezzi e degli impianti dove sono dislocati.

FERROVIENORD, al verificarsi di inconvenienti di esercizio per i quali si renda necessario l'impiego di mezzi di soccorso attrezzati, può richiedere l'intervento di terzi, nel caso in cui l'Impresa Ferroviaria che abbia determinato l'ingombro non disponga di mezzi di soccorso attrezzati. L'intervento di terzi può essere richiesto anche nel caso in cui i mezzi di soccorso della stessa siano indisponibili per caratteristiche tecniche o per dislocazione e non garantiscano efficacemente lo sgombero dell'infrastruttura o il ripristino tempestivo della regolare circolazione.

L'Impresa Ferroviaria che è estranea alla causa di ingombro, a cui però FERROVIENORD richieda l'intervento, è obbligata ad adoperarsi per la liberazione dell'infrastruttura con i mezzi di soccorso attrezzati rientranti nella sua disponibilità. FERROVIENORD e l'impresa Ferroviaria concorderanno le modalità e tempi d'intervento.

In caso di intervento di terzi, l'Impresa Ferroviaria responsabile dell'evento è tenuta al pagamento di tutti gli oneri connessi all'intervento medesimo o eventualmente agli oneri previsti dal Contratto di Utilizzo alla sezione sgombero dell'infrastruttura.

La eventuale dislocazione dei carri soccorso, carri gru, gru stradali e altri mezzi di soccorso è riportata nell'allegato "Carri soccorso, carri gru, gru stradali e altri mezzi di soccorso" presente sul PIRWeb.

2.5.5 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva (Aggiornamento settembre 2022)

Se si verifica la fermata in linea di un treno, per eventi che presuppongano la necessità di sgombero
PIR 2023 Edizione dicembre 2022 rev.2 del 16_11_2022

dell'Infrastruttura Ferroviaria l'Impresa Ferroviaria dovrà attenersi alle attuali procedure di sgombero previste dal quadro normativo FERROVIENORD.

Richiesta di soccorso

L'Impresa Ferroviaria ha l'obbligo di:

- comunicare al DM/DCO della stazione successiva di FERROVIENORD il “preavviso di soccorso” al momento della fermata in linea al fine di attivare i provvedimenti operativi preventivi all'attuazione del soccorso. Il PCM provvederà in ogni caso alla gestione dei treni a seguito con le modalità descritte al paragrafo 2.5.4.1 lettere a) e b), in relazione alla prevalenza dei flussi. L'agente di condotta dovrà dare immediato preavviso di soccorso verbale al dirigente movimento della stazione dove il treno si è fermato oppure, se il treno è fermo in linea, al dirigente movimento della successiva stazione, fornendo tutte le informazioni necessarie.
- richiedere formalmente la locomotiva di soccorso entro 10 minuti dall'arresto del treno e dare conferma della “richiesta di soccorso” entro 10 minuti dal preavviso di soccorso comunicato con obbligo di comunicare al DM/DCO della stazione successiva tutte le informazioni necessarie a guidare il soccorso, tra cui:
 - n° treno, tipologia del materiale, massa del treno, motivo del guasto, punto esatto del fermo del treno;
 - lo stato di efficienza del sottosistema di bordo (SSB);
 - lo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo;
 - il numero dei viaggiatori a bordo del treno ed eventuali situazioni di emergenza per gli stessi (necessità di trasbordo, presenza di persone con criticità sanitarie, mancanza di servizi di climatizzazione, ecc.).

La procedura di richiesta di soccorso, avverrà secondo le normative vigenti:

- L'AdC, comunica al DM/DCO il preavviso di soccorso. Il DM/DCO avvisa il PCM della comunicazione ricevuta. L'AdC dopo 10 minuti formalizza la richiesta di soccorso. Il DM/DCO conferma al PCM la richiesta di soccorso.

Modalità di effettuazione del soccorso

In assenza di una richiesta di trasbordo da parte dell'Impresa Ferroviaria interessata, la circolazione dei treni nella tratta avverrà con le modalità descritte al paragrafo 2.5.3 in relazione alla prevalenza dei flussi.

Modalità di effettuazione del trasbordo

In presenza di una richiesta di trasbordo da parte dell'Impresa Ferroviaria, la circolazione avverrà mediante l'instradamento dei treni interessati sulla linea non interrotta alla circolazione o su altro binario concordato. Al fine di consentire al GI l'adozione di provvedimenti equi, trasparenti e non discriminatori, minimizzando al contempo l'indisponibilità della tratta di linea, l'Impresa Ferroviaria interessata - tenendo comunque conto della reale situazione della circolazione e dei tempi di intervento - dovrà effettuare il trasbordo secondo le seguenti modalità indicate in ordine di priorità:

- treno a seguito;
- invio materiale di scorta.

2.5.5.1 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di mezzi di soccorso attrezzati

Al verificarsi di fermata in linea di un treno dovuta ad un guasto bloccante che preveda la necessità di sgombero attraverso mezzi di soccorso attrezzati l'AdC deve dare immediato preavviso agli operatori della PIR 2023 Edizione dicembre 2022 rev.2 del 16_11_2022

circolazione di FERROVIENORD (DM/DCO). L'AdC dovrà altresì fornire al personale preposto di FERROVIENORD le informazioni disponibili sul numero del treno guasto e tipologia di materiale, sul tipo di guasto bloccante verificatosi, sullo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo, sulle situazioni di emergenza per i viaggiatori che si trovino a bordo treno.

L'operatore della circolazione (DM/DCO) deve comunicare il preavviso di sgombero al Referente accreditato per la circolazione di FERROVIENORD (PCM), che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale.

FERROVIENORD provvederà a favorire la circolazione del mezzo dandone l'adeguata priorità ovvero a differire l'intervento del carro soccorso tenendo conto delle ripercussioni sulla circolazione dei treni dovute sia all'inconveniente stesso sia a quelle derivanti dalle operazioni di recupero. Nel caso in cui il carro soccorso più vicino al luogo d'intervento sia impegnato, FERROVIENORD ordinerà l'intervento di altro carro soccorso se disponibile. Quando per lo sgombero dell'infrastruttura si renda necessario l'utilizzo del carro gru, l'Impresa Ferroviaria proprietaria del mezzo individuato, ricevuta la richiesta di intervento, garantirà nel più breve tempo possibile la partenza dello stesso.

2.5.5.2 Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso, materiale di riserva o mezzi di soccorso attrezzati (Aggiornamento giugno 2021)

La mancata disponibilità dichiarata al GI di locomotive/convogli di riserva e/o di mezzi di soccorso attrezzati ovvero l'ingiustificato rifiuto dell'Impresa Ferroviaria all'ordine di sgombero impartito dal GI, costituiscono inadempimento del Contratto di Utilizzo. Il manifestarsi di tali fattispecie in almeno due occasioni costituisce grave inadempimento contrattuale. Al verificarsi del grave inadempimento contrattuale, così come sopra indicato, il GI fornirà una dettagliata relazione all'ART e potrà dichiarare risolto il Contratto di Utilizzo.

2.5.6 ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI/INCONVENIENTI D'ESERCIZIO (Aggiornamento settembre 2022)

In occasione di incidenti di esercizio ciascuna delle parti è tenuta ad assumere, nell'ambito delle proprie competenze, ogni iniziativa e fornire ogni collaborazione per limitare le conseguenze dell'incidente ed agevolare le operazioni di soccorso, di sgombero dell'infrastruttura Ferroviaria e di ripristino della normalità della circolazione. L'accertamento degli eventi avviene ad opera degli agenti delle diverse Strutture Organizzative di FERROVIENORD presenti sul territorio, oltre che dagli agenti delle Imprese Ferroviarie. Gli agenti hanno l'obbligo di comunicare immediatamente al PCM per il Ramo Milano, oppure al DCO per il Ramo Iseo tutti gli eventi come: collisioni, deragliamenti, eventi ai passaggi a livelli, fuga di veicoli, incendi ed esplosioni, rilascio di merci pericolose, rottura ruote od assiali, rotaie danneggiate, malfunzionamenti al sistema di segnalamento, superamenti indebiti, movimenti treni non autorizzati, ogni altro evento sospetto, indipendentemente dalle loro possibili conseguenze.

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

- esclusivamente interne a FERROVIENORD;
- con la partecipazione delle Imprese Ferroviarie coinvolte nell'evento;

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

FERROVIENORD provvede a trasmettere ad ANSFISA tutte le informazioni previste dal vigente quadro normativo. Provvede inoltre a trasmettere alla Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili tutte le informazioni previste dalla disposizione Prot. n° 1450/2015/DIGIFEMA.

Indagini della DIGIFEMA

Sulla rete di FERROVIENORD Ramo Milano e Ramo Iseo, l'organo investigativo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la DIGIFEMA, può svolgere, quando lo ritiene necessario, indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto. Per quanto sopra, FERROVIENORD e le Imprese Ferroviarie devono fornire la massima collaborazione al personale incaricato dalla DIGIFEMA di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.

Obblighi di segnalazione, comunicazione e di indagine di FERROVIENORD e delle Imprese Ferroviarie (Aggiornamento settembre 2022)

FERROVIENORD, non appena ricevute dai propri agenti e/o dagli agenti dell'Impresa Ferroviaria le informazioni relative ad eventi ed accadimenti indicati nel precedente paragrafo 2.5.6, previa conferma della correttezza e completezza delle informazioni ricevute, provvede ad informare per le vie brevi per mezzo del PCM (Ramo Milano) e del DCO (Ramo Iseo) i soggetti preposti.

Nell'immediatezza e comunque entro 3 ore dal verificarsi dell'evento, il Dirigente reperibile provvede ad inviare via e-mail ai destinatari preposti, tra cui DIGIFEMA, il "Primo rapporto Informativo".

Entro 72 ore dal momento in cui si è verificato l'evento FERROVIENORD, trasmette a mezzo e-mail ai destinatari preposti, tra cui ANSFISA, la "Relazione Informativa". FERROVIENORD a seguito degli avvenuti accadimenti, nel rispetto degli obblighi di legge previsti, nella persona del Responsabile Sicurezza ed Accesso Rete provvede ad aprire ufficialmente l'indagine nominando la commissione incaricata. Per lo svolgimento dell'attività di indagine, la commissione d'inchiesta può accedere a tutti i documenti d'interesse per appurare la dinamica e le responsabilità dei fatti. La commissione d'inchiesta ha titolo ad interrogare il personale di FERROVIENORD, dell'Impresa Ferroviaria e degli eventuali Soggetti Terzi eventualmente coinvolti. Al termine delle attività la commissione provvede a trasmettere la "Relazione d'Inchiesta" ai responsabili di FERROVIENORD, alla Regione Lombardia, all'Impresa Ferroviaria coinvolta ed agli eventuali altri Enti esterni interessati ed aventi titolo per accedere ai dati.

2.6 TRASPORTI ECCEZIONALI

L'Impresa Ferroviaria, in possesso dei requisiti richiesti, può presentare a FERROVIENORD richiesta di autorizzazione per l'effettuazione di trasporti eccezionali. A tal fine FERROVIENORD rilascia autorizzazione all'inoltro. L'autorizzazione indica un periodo di validità, ed è riferita all'esecuzione di trasporti su percorso autorizzato. L'Impresa Ferroviaria, a fronte del rilascio dell'autorizzazione, sarà tenuta a versare a

FERROVIENORD i relativi corrispettivi.

2.7 TRASPORTI MERCI PERICOLOSE (Aggiornamento dicembre 2019)

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

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

Anche per la gestione delle tracce in Gestione Operativa FERROVIENORD si attiene ai criteri di programmazione e tracciabilità previsti nel paragrafo 4.7.

2.8 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE (Aggiornamento settembre 2022)

Prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato (art. 23 D.lgs. 57/2019) la stessa verifica che:

- a) il veicolo sia stato autorizzato all'immissione sul mercato;
- b) il veicolo sia compatibile con la tratta, sulla base del registro dell'infrastruttura o, qualora tale registro non esista o sia incompleto, di ogni informazione pertinente che il GI deve fornire gratuitamente;
- c) il veicolo sia adeguatamente integrato nella composizione del treno in cui è previsto faccia esercizio, tenendo conto del sistema di gestione della sicurezza di cui al D.lgs. 50/2019.

2.9 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE (Aggiornamento dicembre 2018)

Le Imprese Ferroviarie devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza abilitato con le modalità previste dalla legge.

2.10 GESTIONE DELLE STAZIONI/TRATTI DI LINEA DI COLLEGAMENTO RETI (Aggiornamento dicembre 2020)

I rapporti fra FERROVIENORD e RFI, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a contatto, sono regolati da apposita convenzione, la cui parte generale è presente in apposito allegato sul PIRWeb.

3. CAPITOLO 3 CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE (Aggiornamento giugno 2021)

Il capitolo descrive le principali caratteristiche delle linee e degli impianti che costituiscono l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale gestita da FERROVIENORD. La finalità è quella di fornire all'Impresa Ferroviaria gli

elementi necessari affinché possa pianificare la propria offerta e richiedere le relative tracce orario e i servizi connessi. I dati fisici di tutti gli allegati al presente capitolo hanno valore informativo in riferimento all'orario dal 11/12/2022 al 09/12/2023.

Per eventuali informazioni di maggior dettaglio al presente capitolo fare riferimento a:

FERROVIENORD S.p.A.
Servizio Sicurezza e Accesso Rete
Accesso Infrastruttura e Servizi
Via Diaz, 11 - 21047 SARONNO
www.ferrovienord.it

3.2 ESTENSIONE DELLA RETE (Aggiornamento settembre 2022)

FERROVIENORD S.p.A. (di seguito, "FERROVIENORD") è il gestore dell'infrastruttura di competenza della Regione Lombardia, costituita dalle linee ferroviarie appartenenti al "Ramo Milano" e al "Ramo Iseo".

Per il Ramo Milano:

- Milano Cadorna – Milano Bovisa Politecnico (interconnessione con due linee della rete RFI);
- Milano Bovisa Politecnico (interconnessione con due linee della rete RFI) – Saronno;
- Saronno – Varese Nord – Laveno Mombello Lago (allacciamento con stazione RFI);
- Saronno – Como Lago;
- Seregno(stazione RFI di interconnessione) – Saronno;
- Saronno – Busto Arsizio Nord – Novara Nord (interconnessione con rete RFI);
- Busto Arsizio Nord – Malpensa Aeroporto Terminal T2;
- Milano Bovisa Politecnico (interconnessione con una linea della rete RFI) – Seveso;
- Seveso – Merone (interconnessione con rete RFI) – Asso;
- Seveso – Camnago - Lentate;
- Malnate Olona – Valmorea – Confine di Stato Svizzera (linea a sola valenza storica).

Per il Ramo Iseo:

- Brescia – Bornato – Calino – Iseo – Edolo.
- Rovato FN (allacciamento con stazione RFI) – Bornato - Calino.

Le caratteristiche principali delle suddette tratte, linee e degli impianti della rete sono indicate negli allegati presenti sul portale PIRWeb.

3.3 STAZIONI/LOCALITA' DI COLLEGAMENTO CON RETI ESTERNE (Aggiornamento settembre 2022)

Le stazioni/località di confine tra l'infrastruttura di FERROVIENORD e la rete nazionale gestita da RFI sono:

- Milano Bovisa Politecnico;
- Laveno Mombello Lago;
- Castellanza;
- Novara Nord;
- Merone;
- Seregno;
- Rovato FN.

L'infrastruttura di FERROVIENORD è inoltre collegata alla rete ferroviaria nazionale tramite le interconnessioni le cui caratteristiche principali sono riportate nell'allegato "Interconnessioni con la rete ferroviaria italiana" disponibile all'interno del portale PIRWeb.

3.4 DESCRIZIONE DELLA RETE (Aggiornamento settembre 2022)

La struttura della rete FERROVIENORD è caratterizzata da una suddivisione in tratte elementari che si sviluppano fra estremità, località di servizio e stazioni. Quanto indicato a seguire è riferito nel dettaglio negli allegati e tabelle del PIRWeb.

3.5 DATI GEOGRAFICI (Aggiornamento giugno 2020)

Le informazioni relative alle linee facenti parte della Infrastruttura Ferroviaria regionale riguardanti:

- numero di binari;
- distanza tra le stazioni;
- dislocazione delle località di servizio;
- denominazione degli impianti;

sono deducibili dalle tabelle e mappe presenti sul portale PIRWeb, che identificano le caratteristiche della linea.

3.5.1 DETTAGLIO DATI GEOGRAFICI

3.5.1.1 TIPOLOGIA DI BINARIO (Aggiornamento giugno 2020)

Negli allegati presenti sul portale PIRWeb, sono disponibili le informazioni relative alla lunghezza delle tratte, divise per tipologia di binario (singolo binario/doppio binario).

3.5.1.2 SCARTAMENTO (Aggiornamento dicembre 2018)

Lo scartamento delle linee dell'infrastruttura ferroviaria Regionale è di 1435 mm.

3.5.1.3 STAZIONI (Aggiornamento giugno 2020)

Le denominazioni degli impianti e la distanza tra le stazioni sono deducibili dagli allegati, presenti sul portale PIRWeb, il nome e la posizione geografica delle stazioni di collegamento con altro GI sono indicate nel precedente paragrafo 3.3.

3.5.2 CARATTERISTICHE DELLE LINEE (Aggiornamento giugno 2020)

Le caratteristiche delle linee di FERROVIENORD per il Ramo Milano e Ramo Iseo, risultano deducibili dagli allegati presenti sul portale PIRWeb.

3.5.2.1 SAGOMA (Aggiornamento giugno 2020)

La codifica delle linee è riportata nel portale PIRWeb. Nel caso di trasporti eccedenti sagoma (TES) occorre fare riferimento a quanto detto nel paragrafo 2.6.

3.5.2.2 LIMITI PER MASSA ASSIALE (Aggiornamento giugno 2021)

Per quanto concerne la categoria di massa assiale, negli allegati presenti sul portale PIRWeb, vengono definite le caratteristiche delle linee evidenziando i limiti di peso assiale. La presenza di eventuali ulteriori limitazioni particolari in caso di carichi superiori al limite di carico ammesso, saranno comunicate all'Impresa Ferroviaria in fase di programmazione dei servizi interessati.

3.5.2.3 PENDENZA DELLE LINEE (Aggiornamento giugno 2020)

La pendenza massima delle linee, intesa come % in ascesa e discesa è disponibile negli allegati presenti sul portale PIRWeb.

3.5.2.4 VELOCITA' DELLE LINEE (Aggiornamento giugno 2020)

I ranghi di velocità delle linee, sono riportati negli allegati presenti sul portale PIRWeb.

3.5.2.5 LUNGHEZZA MASSIMA DEI TRENI (Aggiornamento giugno 2020)

Il modulo della linea rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni, viaggiatori e merci, che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato). Esso è riportato negli allegati presenti sul

portale PIRWeb.

3.5.2.6 SISTEMI DI ALIMENTAZIONE (Aggiornamento giugno 2021)

Il Sistema di Trazione è:

- Trazione Elettrica a corrente continua a 3000 V Ramo Milano;
- Trazione Diesel Ramo Iseo.

3.5.3 SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI COMUNICAZIONE (Aggiornamento giugno 2020)

3.5.3.1 SISTEMI DI SEGNALAMENTO (Aggiornamento giugno 2020)

L'attrezzaggio tecnologico delle linee, compresa l'eventuale ripetizione dei segnali verso il mezzo di trazione, è deducibile dagli allegati presenti sul portale PIRWeb.

3.5.3.2 SISTEMI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE (Aggiornamento settembre 2022)

Il regime di circolazione e i sistemi di esercizio in uso sulle linee FERROVIENORD sono indicati negli allegati presenti nel portale PIRWeb.

Nelle tabelle si fa riferimento ai diversi regimi di circolazione per mezzo delle abbreviazioni:

- **BA** Blocco elettrico automatico.
- **B.ca.** Blocco elettrico conta assi.
- **Consenso elettrico Imperativo**

3.5.3.3 SISTEMI DI COMUNICAZIONE (Aggiornamento dicembre 2018)

FERROVIENORD dispone di un sistema di comunicazione terra-treno. Il sistema di comunicazione tra terra e treno si appoggia ai servizi di telefonia mobile GSM per le comunicazioni tra il personale dei treni delle Imprese Ferroviarie e le strutture preposte alla gestione della circolazione di FERROVIENORD. La copertura del segnale di telefonia mobile della rete ferroviaria di FERROVIENORD è assicurata dal gestore di telefonia mobile titolare del contratto attualmente attivo per FERROVIENORD. Le Imprese Ferroviarie devono assicurare, nell'ambito dei contratti con i propri gestori telefonici di telefonia mobile, un servizio che garantisca analoga copertura sulla rete FERROVIENORD, oppure che garantisca il roaming con l'operatore di Telefonia Mobile utilizzato da FERROVIENORD.

3.5.3.4 SISTEMI DI CONTROLLO DELLA MARCIA (Aggiornamento settembre 2022)

I sistemi di esercizio in uso, vengono riportati negli allegati presenti sul portale PIRWeb con riferimento alle abbreviazioni:

- **DL** Dirigenza Locale;
- **DCO** Dirigente Centrale Operativo.

L'attrezzaggio delle linee dell'Infrastruttura Ferroviaria di FERROVIENORD con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) o con il Sistema di Supporto della Condotta (SSC) è deducibile nelle tabelle presenti sul portale PIRWeb. Per le caratteristiche funzionali del sistema si rimanda alla sezione ad accesso dedicato del sito internet di FERROVIENORD.

3.6 RESTRIZIONI DI TRAFFICO

3.6.1 LINEE DEDICATE (Aggiornamento dicembre 2018)

Tutte le linee del Ramo Milano e identificate negli allegati al presente capitolo sono dedicate al trasporto viaggiatori ed eventualmente dedicabili al trasporto merci. Eventuali limitazioni, relative a linee adatte o specializzate per viaggiatori, o a linee adatte o specializzate per servizi merci saranno comunicate alle Imprese Ferroviarie, se necessario, in fase di richiesta di programmazione dei servizi.

3.6.2 RESTRIZIONI AMBIENTALI (Aggiornamento giugno 2021)

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

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

Ai fini dello svolgimento delle attività di recupero reflui dal materiale rotabile in sosta, in relazione ai vincoli/obblighi ambientali, si segnalano a seguire alcune raccomandazioni:

- tutte le cisterne per il recupero reflui installate negli impianti devono riportare il codice CER del rifiuto liquido che contengono;
- tutte le aree con presenza di cisterne per il recupero reflui devono essere recintate e dotate di segnali ad alta visibilità per inibire lo speronamento accidentale da parte di persone/mezzi;
- in fase di scarico reflui dai materiali rotabili in sosta, che prevedono lo scarico a caduta, posizionare apposita vasca di raccolta per evitare lo sversamento accidentale;
- deve essere garantito il rispetto della normativa sulla gestione dei rifiuti;
- si dovrà garantire la tenuta dei serbatoi e delle relative valvole, onde evitare la fuga di gas maleodoranti;
- i punti di ricarica batterie dei carrelli di recupero reflui devono essere posizionati su bacini di contenimento secondari al fine di evitare lo spandimento accidentale delle batterie. Lontano dai tombini per la raccolta dell'acqua piovana, con kit anti sversamento specifico per gli acidi delle batterie.

3.6.3 MERCI PERICOLOSE (Aggiornamento giugno 2021)

La circolazione dei treni trasportanti merci pericolose e gli impianti idonei alla terminalizzazione delle stesse, sono riportati negli allegati tecnici presenti sul portale PIRWeb. Sulla rete FERROVIENORD è ammesso il trasporto alle merci delle classi di pericolo individuate dal RID con esclusione delle merci appartenenti alle classi 1 (materie ed oggetti esplosivi), 6.2 (materie infettanti) e 7 (materie radioattive). L'Impresa Ferroviaria, ai fini del trasporto sulla rete FERROVIENORD delle diverse tipologie di merci pericolose consentite, è tenuta al rispetto delle regole imposte dalle procedure d'interfaccia previste del quadro normativo di FERROVIENORD e a quanto riportato nei paragrafi 2.7 e 4.7 del presente documento.

3.6.4 RESTRIZIONE IN GALLERIA (Aggiornamento settembre 2020)

Per quanto riguarda le restrizioni di traffico in galleria si veda il paragrafo 3.5.2.1.

3.6.5 RESTRIZIONE SUI PONTI/MANUFATTI

Qualora necessarie, FERROVIENORD provvede ad emettere apposite prescrizioni per eventuali restrizioni di traffico sui ponti/manufatti dell'Infrastruttura Ferroviaria.

3.6.6 ALTRE RESTRIZIONI

L'Impresa Ferroviaria dovrà comunicare la massima potenza assorbibile dal materiale rotabile affinché l'Infrastruttura FERROVIENORD possa verificarne la compatibilità con la massima potenza erogabile dalle sottostazioni elettriche.

3.6.7 ULTERIORI LIMITAZIONI

Eventuali ulteriori limitazioni potranno essere dichiarate da FERROVIENORD con specifica documentazione tecnica normativa e rese disponibili alle Imprese Ferroviarie interessate.

3.6.8 ORARIO DI ESERCIZIO (Aggiornamento giugno 2021)

Il periodo di normale sospensione delle linee e degli impianti è sancito dal contratto di servizio tra FERROVIENORD e Regione Lombardia. Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce ricadenti nei periodi di sospensione comportano per l'Impresa Ferroviaria l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo. Durante il periodo di sospensione non è possibile fare operazioni di manovra, incroci e precedenza. Gli orari di sospensione degli impianti sono identificati al capitolo 15 del Fascicolo Linee di FERROVIENORD consultabile nella sezione "Quadro Normativo" del sito internet di FERROVIENORD

3.7 STRUTTURE ATTE AI SERVIZI (Aggiornamento giugno 2020)

Per le diverse tipologie di servizi all'interno degli allegati al presente capitolo, sono indicati gli impianti ove disponibili.

3.7.1 STAZIONI PASSEGGERI (Aggiornamento giugno 2020)

Le informazioni relative alle stazioni ed agli impianti merci dell'Infrastruttura Ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD e relative a:

- nome;
- dislocazione geografica;

vengono riportate nelle tabelle e cartine in allegato al portale PIRWeb.

Le diverse tipologie di impianto riportate negli allegati, utilizzano la seguente simbologia per la classificazione ed i servizi:

- **S** Stazione;
- **F** Fermata;
- **V** Viaggiatori;
- **C** Merci a Carro.

Le ulteriori informazioni riportate negli allegati e riguardanti: installazioni, binari, accesso ai servizi, risultano le seguenti:

- piano caricatore;
- piattaforma girevole;
- pesa a ponte;
- sagoma limite;
- rifornitore;
- binari di circolazione;
- lunghezza marciapiedi;
- binari pensilina;
- passaggi a raso;
- sottopassaggi;
- scale fisse;
- scale mobili;
- ascensori;
- attività commerciali alla clientela;
- località adibite all'attività di recupero reflui toilette treni.

3.7.2 SCALI MERCI (Aggiornamento giugno 2020)

Gli impianti con la funzione caratteristica di impianto atto alla movimentazione e trasferimento delle merci tra diverse modalità di trasporto dotati di aree funzionali ad attività di carico e scarico di merci sono riportate negli allegati presenti sul portale PIRWeb.

3.7.3 RIFORNIMENTO CARBURANTE (Aggiornamento giugno 2020)

Le aree adibite al rifornimento sono indicate negli allegati presenti sul portale PIRWeb al presente prospetto.

3.7.4 AREE, IMPIANTI ED EDIFICI DESTINATI ALLA SOSTA, AL RICOVERO ED AL DEPOSITO DI MATERIALE ROTABILE E DI MERCI (Aggiornamento giugno 2019)

FERROVIENORD offre servizi di sosta sui binari secondari della propria infrastruttura, oltre che sui binari di circolazione, compatibilmente con le esigenze legate alla progettazione dell'orario ed ai vincoli normativi.

3.7.5 PLATEE DI LAVAGGIO E FOSSE DI VISITA (Aggiornamento giugno 2020)

Le località adibite per le attività di lavaggio e dotate di fosse di visita sono riportate negli allegati presenti sul portale PIRWeb.

3.7.6 IMPIANTI SCARICO REFLUI TOILETTE TRENI (Aggiornamento giugno 2020)

Le località adibite per le attività di lavaggio e scarico reflui, sono riportate negli allegati presenti sul portale PIRWeb.

3.7.7 RIFORNIMENTO IDRICO (Aggiornamento giugno 2020)

Le aree adibite al rifornimento idrico, sono riportate negli allegati presenti sul portale PIRWeb.

3.7.8 PRERISCALDAMENTO/CLIMATIZZAZIONE (Aggiornamento dicembre 2018)

FERROVIENORD assicura la fornitura dell'energia di trazione elettrica per uso di preriscaldamento/climatizzazione negli impianti di sosta notturna dei rotabili con orario anticipato sulla partenza di orario del primo treno.

3.7.9 ACCESSIBILITA' PER PERSONE A RIDOTTA MOBILITA'(PRM) (Aggiornamento marzo 2021)

Le modalità con le quali nelle singole località di servizio è assicurata l'accessibilità (autonoma o assistita) al servizio ferroviario per persone a ridotta mobilità è indicata sul portale PIRWeb, nell'allegato "Caratteristiche linee e impianti", nel quale è indicata l'eventuale appartenenza di ciascun impianto all'ambito di applicazione delle STI PMR 2008 o delle STI PMR 2014, così come la presenza di ascensori, scale mobili, passaggi a raso,

scale fisse, ecc. che consentono l'accesso ai binari nelle diverse località di servizio.

3.8 STRUTTURE ATTE AI SERVIZI NON GESTITE DA FERROVIENORD (Aggiornamento giugno 2021)

Ai sensi dall'art. 31, comma 10, della Direttiva 2012/34/UE e dell'art. 5, comma 2, del Regolamento Europeo 2177/2017, i gestori di impianti mettono gratuitamente a disposizione la descrizione dell'impianto di servizio:

- a) mediante pubblicazione sul proprio portale web (o portale internet comune) e fornendo al GI un link da pubblicare all'interno dell'apposita sezione del portale PIRWeb;
- b) fornendo al GI le pertinenti informazioni (in formato pdf) che saranno pubblicate all'interno dell'apposita sezione del portale PIRWeb.

In base a quanto previsto dalla misura 6.2 dell'Allegato A alla Delibera ART n° 130/2019 gli operatori degli impianti di servizio sono tenuti a fornire le informazioni riguardanti l'impianto stesso utilizzando il modello comune RNE messo a disposizione dal GI all'interno degli allegati presenti sul portale PIRWeb.

Ai sensi della misura 6, punto 1, dell'Allegato A alla Delibera ART n° 130/2019, gli operatori degli impianti di servizio devono mettere a disposizione la descrizione dell'impianto di servizio anche tramite il portale europeo Rail Facilities Portal (indirizzo: <https://railfacilitiesportal.eu/>).

Le informazioni di cui ai precedenti punti a) e b) dovranno essere trasmesse all'indirizzo ferrovienord@legalmail.it entro e non oltre il 1° ottobre di ogni anno. Qualora l'operatore necessiti di ulteriori aggiornamenti del documento di cui al punto b) dovrà trasmettere le pertinenti informazioni (in formato pdf) al GI almeno 3 mesi prima della loro adozione.

3.9 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento marzo 2021)

Gli interventi che, durante la validità del presente documento, produrranno un aumento di capacità dell'infrastruttura e/o capacità di trasporto o una riduzione di capacità sono indicati da FERROVIENORD negli allegati presenti sul portale PIRWeb e sono l'allegato denominato "Limitazioni di capacità e potenziamento infrastruttura" e l'allegato denominato "Investimenti programmati per la riduzione dei casi di circolazione perturbata". Gli interventi riportati nelle tabelle sono distinti per linea/tratta interessata, con l'indicazione della data di attivazione dell'intervento per le opere di potenziamento dell'infrastruttura e della data/periodo di indisponibilità nel caso di riduzione di capacità. FERROVIENORD con cadenze prefissate partecipa e promuove tavoli di confronto ed ascolto con Regione Lombardia per valutare miglioramenti, efficientamenti e sviluppi dell'infrastruttura. Le eventuali proposte avanzate nell'ambito dei tavoli tecnici vengono supportate da una analisi documentale sugli effettivi vantaggi degli interventi, sull'economicità (costi/benefici) e sul miglioramento qualitativo dell'infrastruttura interessata.

3.9.1 INVESTIMENTI PER LA RIDUZIONE DEI CASI DI CIRCOLAZIONE PERTURBATA (Aggiornamento dicembre 2020)

FERROVIENORD, al fine di ridurre i casi di circolazione perturbata nei nodi principali e sulle tratte, elabora PIR 2023 Edizione dicembre 2022 rev.2 del 16_11_2022

possibili piani di investimento programmati, i quali sono pubblicati in apposito allegato presente sul portale PIRWeb. I criteri utilizzati per l'identificazione degli investimenti comprendono:

- ✓ la regolarità della circolazione in base alla valenza commerciale della linea, in relazione al miglioramento della qualità del servizio ed alle possibilità di regolazione del traffico in caso di perturbazione della circolazione;
- ✓ il livello di traffico attuale e programmato, desunto dalla capacità disponibile;
- ✓ il livello delle tecnologie di impianto e di linea;
- ✓ numero di livelli di velocità presenti in linea;
- ✓ interferenze.

3.10 UTILIZZAZIONE DELLA RETE (Aggiornamento dicembre 2018)

In fase di simulazione dell'orario di servizio, FERROVIENORD identifica il grado di utilizzo dell'infrastruttura e l'elenco delle linee e degli impianti a capacità limitata, valutando i volumi di traffico per tratta e fascia oraria per giornate di circolazione tipo. Le tratte a capacità limitata sono quelle sezioni di infrastruttura per le quali il volume di traffico giornaliero risulti uguale o superiore al valore soglia, relativo alla specifica tratta.

3.10.1 GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA: SEZIONI DI INFRASTRUTTURA DICHIARATA A CAPACITÀ LIMITATA (Aggiornamento giugno 2021)

Il metodo impiegato per effettuare l'analisi della capacità della rete FERROVIENORD ed il suo "Grado di Utilizzo" è il Metodo della Compattazione, definito dall'UIC nella Fiches 406 "La capacité", applicato al modello di esercizio (Rif. Orario 2019-2020); considerate le tracce treni viaggiatori nel periodo di massimo carico e le caratteristiche tecniche della linea che determinano il distanziamento minimo fra treni successivi. L'UIC definisce i seguenti valori limite del "Grado di Utilizzo":

U < 75% in caso di traffico eterotachico

U < 85% in caso di traffico omotachico

In riferimento alla definizione di Infrastruttura a capacità limitata, intesa come sezioni dell'Infrastruttura che si caratterizzano per un grado di utilizzo prossimo alla saturazione, le linee a capacità limitata di FERROVIENORD, sono quelle che presentano un grado di utilizzo superiore rispetto al valore di grado di utilizzo consigliato dalla Fiche UIC come riportato nella tabella seguente.

Tabella: “Grado di utilizzo dell’infrastruttura”:

Linea	Regime Circolazione	Capacità teorica oraria	Carico Orario Massimo		Soglia capacità limitata oraria	Carico Giornaliero		Capacità commerciale giornaliera	Linea Omotachica
			treni/h	%		treni/giorno	%		
Milano - Saronno Diretta	B.A.	15	12	80%	85%	168	62%	271	X
Milano - Saronno Locale	B.A.	15	5	27%	85%	70	26%	271	X
Saronno - Busto	B.A.	12	6	50%	75%	94	57%	164	
Busto - Malpensa	B.A.	12	5	42%	75%	79	49%	162	
Busto A. - Turbigo	B.A. B.C.A.	7	2	29%	75%	19	19%	103	
Turbigo - Novara	B.C.A.	7	2	29%	85%	19	19%	103	X
Saronno - Malnate	B.A.	12	3	25%	75%	41	28%	145	
Malnate - Laveno	B.A.	5	2	40%	75%	21	32%	66	
Saronno - Camerlata	B.A. B.C.A.	12	3	25%	75%	35	25%	142	
Camerlata - Como Lago	B.A.	7	5	71%	85%	35	39%	89	X
Milano - Seveso	B.A.	12	6	50%	75%	90	57%	158	
Seveso - Camnago	Consenso Elettrico Imperativo	7	4	57%	85%	35	35%	99	X
Seveso - Asso	B.C.A.	6	4	67%	75%	24	28%	86	
Saronno - Groane	B.A.	12	2	17%	75%	34	24%	141	
Groane - Seregno	B.C.A.	6	4	67%	85%	34	38%	88	X

Nota:

Vengono definite a capacità limitata ovvero sature le tratte per cui il carico giornaliero, risulti uguale o maggiore ai corrispettivi valori soglia riportati nella sopraccitata tabella. In tal caso trovano applicazione le conseguenze economiche previste al par. 4.6. In caso di raggiungimento della soglia di capacità limitata oraria o giornaliera il GI conduce un’analisi finalizzata alla valutazione puntuale della capacità commerciale, al piano di trasporto dato ed elabora proposte di ottimizzazione dell’utilizzo della capacità. In caso di raggiungimento della soglia di saturazione, anche in un’unica fascia oraria, il GI dichiara satura la tratta interessata.

3.10.2 LIMITAZIONI DI CAPACITA' E POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURA (Aggiornamento dicembre 2020)

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 35 del D.lgs 112/2015 e dall'art. 3 dell'allegato V del D.lgs 112/2015 l'elenco dei lavori è riportato in apposito allegato presente sul PIRWeb.

4. CAPITOLO 4 ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'

4.1 INTRODUZIONE

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, sono soggetti ad adeguamento in ottemperanza ad eventuali successivi provvedimenti, che l'Autorità di Regolazione dei trasporti riterrà opportuno emanare in materia. Eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità FERROVIENORD dovesse apportare, saranno comunicate con modalità analoghe a quelle utilizzate per la redazione del presente documento.

4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO (Aggiornamento dicembre 2021)

Il processo di assegnazione della capacità di infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto: Imprese Ferroviarie o persona fisica o giuridica (diversa dall'Impresa Ferroviaria), appartenente ad una delle categorie di cui art. 3, comma 1, lett. cc) del D.lgs. 112/15 ai sensi della legislazione vigente, nominati a seguire "Richiedenti".

FERROVIENORD è responsabile della trattazione e della definizione della capacità integrata della linea e degli impianti facenti parte dell'infrastruttura ad essa in concessione.

La capacità dell'infrastruttura può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito Accordo Quadro. L'Accordo Quadro mira a rispondere alle esigenze commerciali dei richiedenti, non specificando il dettaglio delle tracce orarie richieste. La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata, per l'orario di servizio successivo a quello in corso di validità ovvero per l'orario in corso di validità. L'assegnazione delle tracce si concretizza mediante la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura. La capacità dell'infrastruttura, in termini di tracce orarie, può altresì essere richiesta e assegnata in "gestione operativa", per l'orario di servizio in corso di validità e solo per la tipologia di servizio indicato in Contratto, ai Richiedenti che abbiano già stipulato un Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura con FERROVIENORD.

FERROVIENORD, annualmente ed in coerenza con gli accordi intercorsi in merito alla data di attivazione del nuovo orario di servizio, rende pubblico il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, con riferimento alla data di attivazione dell'orario di servizio ed a quelle di eventuali adeguamenti intermedi. I Richiedenti devono presentare le richieste presso le strutture indicate da FERROVIENORD entro i termini e con le modalità stabiliti e resi pubblici dalla stessa, per le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore o in corso d'orario ed in Gestione Operativa, l'ordine di reciproca priorità che egli intende attribuire alle richieste avanzate e le specifiche commerciali e di produzione relative all'insieme di tracce richieste. I Richiedenti dovranno indicare le specifiche dei servizi commerciali e l'ipotesi di turno del materiale rotabile collegati all'insieme delle tracce richieste. Dove la richiesta di tracce orarie si riferisca anche/o a servizi di trasporto eccezionali, il Richiedente è tenuto a presentarla nel rispetto di quanto specificato. Ove la richiesta di tracce orarie si riferisca anche/o a servizi di

trasporto di merci pericolose il Richiedente è tenuto a presentarla nel rispetto di quanto specificato nel presente documento (PIR) al paragrafo 4.4.5.2 e 4.7

FERROVIENORD è responsabile della trattazione e della definizione di richieste di capacità integrata della linea e degli scali terminali di proprietà di FERROVIENORD. Nel caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite, FERROVIENORD dà comunicazione formale ai Richiedenti entro 10 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricezione della richiesta di allocazione per le tracce per l'orario successivo e dalla data di presentazione per le richieste di tracce in corso d'orario. È facoltà dei Richiedenti integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione di FERROVIENORD pena decadenza della stessa.

Quando le richieste tracce interessano una o più stazioni/tratte di collegamento Reti, i Richiedenti devono fornire una dettagliata descrizione delle attività funzionali. FERROVIENORD previo esame delle richieste, procede all'assegnazione delle tracce orarie applicando i principi che ne disciplinano le priorità di assegnazione e comunica poi ai Richiedenti interessati l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta. In caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite, FERROVIENORD dà comunicazione formale all'Impresa Ferroviaria 10 giorni lavorativi dalla data di avvio del processo di allocazione o di presentazione. I Richiedenti sono tenuti ad integrare la richiesta pena decadenza della stessa. Il diritto di utilizzo delle tracce si concretizza mediante la stipula di un Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria. È compito di FERROVIENORD evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti, al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo. Tutte le richieste di capacità, modifiche ed integrazioni dovranno essere comunicate a FERROVIENORD al seguente indirizzo di posta elettronica certificato: ferrovienord@legalmail.it.

4.3 TEMPISTICHE PER LE RICHIESTE DI TRACCE E SERVIZI (Aggiornamento giugno 2021)

In riferimento alle tempistiche per le richieste di tracce e servizi, le modalità vengono riportate nei successivi paragrafi. È obbligo, per il richiedente capacità di infrastruttura per l'effettuazione di un nuovo servizio di trasporto passeggeri, di informare il GI e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, riguardo a tale nuovo servizio almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

4.3.1 TEMPISTICA PER RICHIEDERE CAPACITA' AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO (Aggiornamento giugno 2020)

Le richieste di capacità finalizzata alla stipula dell'Accordo Quadro per un nuovo servizio devono essere inoltrate a FERROVIENORD entro 15 mesi prima dell'avvio del primo orario di servizio utile. Le richieste di capacità quadro pervenute oltre la scadenza indicata, saranno trattate nell'ambito del successivo processo di allocazione della capacità quadro.

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, la capacità oggetto dello stesso sarà garantita a partire dal primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro. Quanto sopra si rende necessario al fine, di consentire all'Impresa Ferroviaria richiedente o altro richiedente, di avanzare la domanda delle tracce orario corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro nel rispetto delle tempistiche di presentazione.

4.3.2 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE (Aggiornamento dicembre 2021)

I Richiedenti possono avanzare a FERROVIENORD richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio successivo a quello in vigore con un anticipo, rispetto alla data prevista per la circolazione del primo treno interessato, di almeno 8 mesi dall'entrata in vigore dell'orario, per richieste di nuove tracce coerenti con l'Infrastruttura Ferroviaria esistente e con i piani di sviluppo della stessa. La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo la data che segna l'avvio del processo di allocazione.

Le tracce orarie richieste, prima della data che segna l'avvio del processo di allocazione, sono trattate con la seguente tempistica, riferita alla data di attivazione dell'orario:

- FERROVIENORD delibera sulle richieste entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- entro i 3 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, FERROVIENORD predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede all'Impresa Ferroviaria un termine di 1 mese per far pervenire eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della assegnazione delle tracce orarie. In mancanza di osservazioni il progetto orario si intende accettato

Le richieste di tracce tardive, presentate oltre la data di avvio del processo di allocazione, saranno trattate come segue:

- le richieste di tracce orarie, presentate dall'Impresa Ferroviaria oltre la data di avvio del processo di allocazione e fino a 2 mesi prima del giorno di attivazione dell'orario, verranno trattate dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute in tempo;
- le richieste di tracce presentate a meno di 2 mesi dal giorno di attivazione dell'orario saranno trattate successivamente all'attivazione dell'orario, alla stregua delle richieste in corso d'orario.

Il gestore dell'infrastruttura può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al massimo tutte le richieste di tracce e se la stessa è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia.

FERROVIENORD comunicherà alle imprese lo stato di avanzamento della progettazione dell'orario 60 giorni dopo la presentazione delle eventuali osservazioni da parte delle Imprese Ferroviarie al progetto orario trasmesso entro 3 mesi prima dalla data di avvio del processo di allocazione, limitatamente alle tracce:

- non oggetto di osservazioni al progetto orario;
- oggetto di osservazioni entro il termine prefissato per le osservazioni al progetto orario.

L'accettazione del progetto orario definitivo, che deve essere comunicata ai Richiedenti entro 23 giorni solari dalla data di attivazione del nuovo orario di servizio, comporta per i Richiedenti l'obbligo a sottoscrivere il Contratto di Utilizzo. La sottoscrizione del Contratto di Utilizzo costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

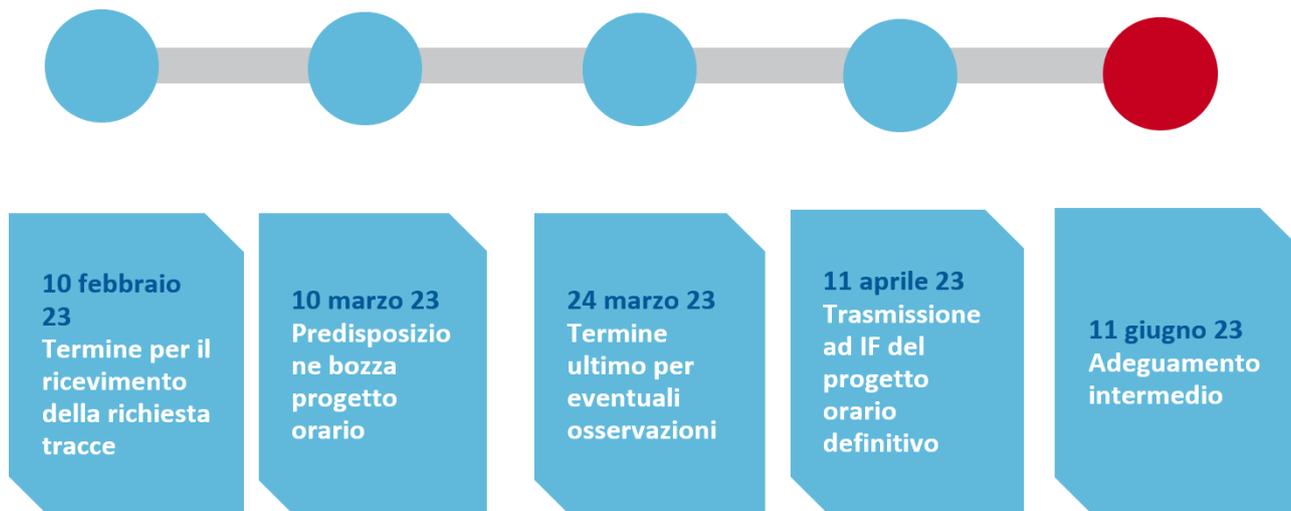
TEMPISTICA PER LA PROGRAMMAZIONE DELL'Orario in vigore dal 11 dicembre 2022 al 09 dicembre 2023 (PIR 2023)



4.3.3 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO (Aggiornamento giugno 2021)

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

- la scadenza per la richiesta di tracce è fissata con anticipo di almeno 4 mesi rispetto alla data di adeguamento intermedio;
- FERROVIENORD assicurerà risposta alle richieste di cui sopra entro 30 giorni solari dalla richiesta esprimendosi all'accoglimento o meno della richiesta, ed indicando, in caso negativo, le possibili alternative;
- entro i 30 giorni dalla scadenza per la richiesta di tracce FERROVIENORD, previa consultazione delle parti interessate, predispone un progetto orario concedendo alle Imprese Ferroviarie un termine di 15 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura;
- in caso di osservazioni da parte delle Imprese Ferroviarie, il GI predispone il progetto orario definitivo entro 60 giorni solari dall'attivazione dell'adeguamento intermedio;
- FERROVIENORD predispone il progetto orario definitivo entro 60 giorni solari dall'attivazione dell'adeguamento intermedio. Lo stesso file stampato e firmato dall'Impresa Ferroviaria per accettazione costituirà l'allegato al Contratto di Utilizzo e dovrà pervenire almeno 23 giorni prima della data di attivazione;
- le richieste di tracce orario in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell'orario in corso di validità che vengono presentate dall'Impresa Ferroviaria oltre la scadenza fissata, saranno trattate come richieste in corso d'orario, di cui al paragrafo 4.3.4.



4.3.4 TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO (Aggiornamento dicembre 2021)

Richieste in programmazione oraria

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

- di almeno 30 (trenta) giorni solari rispetto alla data di effettuazione del servizio, per richieste con più di due tracce (escluse le tracce tecniche collegate). La definizione del progetto orario o il rigetto della richiesta da parte di GI avverrà entro 15 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta;
- di almeno 10 (dieci) giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione della traccia/ servizio, se la richiesta riguarda fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), e sempre che l'IF sia già in possesso di un contratto di utilizzo per servizi analoghi. In questo caso l'accettazione o il rigetto delle tracce da parte di GI avverrà entro 5 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;
- di almeno 5 (cinque) giorni solari consecutivi, rispetto alla data programmata di effettuazione, nel caso di richieste concernenti la soppressione di tracce già assegnate, oppure per corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea.

Nel caso di complesse riprogrammazioni richieste in corso d'orario dalle Imprese Ferroviarie riguardanti servizi, le stesse saranno trattate secondo la tempistica armonizzata dai Gestori membri dell'organizzazione Rail Net Europe (RNE), fermo restando il rilascio da parte di FERROVIENORD del progetto orario prima della data di aggiornamento degli orari.

La sottoscrizione del Contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza, costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie. L'accettazione delle richieste in corso d'orario e l'attivazione di variazioni di tracce orarie nuove o modificate sono sospese nei 15 giorni lavorativi antecedenti e nei 15 giorni lavorativi susseguenti alla data di attivazione dell'orario di servizio o di un suo adeguamento intermedio.

Richieste in gestione operativa (Aggiornamento giugno 2020)

Le richieste di tracce in gestione operativa, come l'assegnazione di nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate sono possibili solo nell'ambito di un Contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel Certificato di Sicurezza Unico. Le richieste di tracce devono essere avanzate dai Richiedenti, dai loro referenti accreditati, rispettando la tempistica seguente:

- da 4 giorni solari a 3 ore ante partenza treno per le tracce non in emergenza;
- in tempo reale in caso di emergenze.

La risposta di FERROVIENORD avverrà con le tempistiche seguenti:

- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 2 ore prima dell'orario per richieste in gestione operativa di tracce;
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di tracce in tempo reale.

Trattazione delle richieste in programmazione oraria e gestione operativa (Aggiornamento dicembre 2021)

Tutte le richieste di programmazione oraria relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, nonché le richieste in Gestione Operativa, vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione e concesse di volta in volta nei limiti della capacità disponibile

4.3.5 VARIAZIONE AL PROGRAMMA GIORNALIERO

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

- richieste specifiche dell'Impresa Ferroviaria;
- esigenze specifiche di FERROVIENORD;
- necessità dovute a causa di Forza Maggiore.

4.3.5.1 SPECIFICHE RICHIESTE DELL'IMPRESA FERROVIARIA (Aggiornamento dicembre 2018)

4.3.5.1.1 VARIAZIONI IN CORSO D'ORARIO (Aggiornamento dicembre 2018)

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata e degli eventuali servizi connessi non dovuta all'applicazione delle regole dettate dal presente documento in materia di gestione della circolazione perturbata e effettuazione lavori sull'infrastruttura viene, nei termini del relativo accoglimento, formalizzata con la predisposizione, a cura di FERROVIENORD, di un provvedimento di variazione in corso d'orario. Le richieste per corse prova finalizzate ai processi omologativi oppure a sperimentazioni in linea devono essere presentate dalle imprese inderogabilmente con un anticipo di almeno 5 giorni solari rispetto alla data prevista di inizio attività. Per tale tipologia di corse prova non è consentita la richiesta in gestione operativa.

4.3.5.1.2 VARIAZIONE IN GESTIONE OPERATIVA DELLE TRACCE E DEI SERVIZI CONTRATTUALIZZATI (Aggiornamento giugno 2021)

È facoltà dell'Impresa Ferroviaria titolare di Contratto di Utilizzo Rete richiedere in gestione operativa (nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione), nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate e dei servizi.

Le variazioni richieste nei 4 giorni lavorativi antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti, fatto salvo quanto disposto in materia di circolazione perturbata, nonché per la fattispecie del non utilizzo, che rimane di esclusiva competenza e responsabilità dell'Impresa Ferroviaria. I parametri di riferimento da comunicare per le specifiche richieste di nuove tracce e/o variazione delle tracce orarie contrattualizzate e dei servizi, compatibilmente alle tempistiche di richiesta di cui sopra, sono le seguenti informazioni minime:

- **Periodo di validità;**
- **Treno** (tipologia del servizio, descrizione categoria servizio, descrizione tipo classe treno);
- **Descrizione Linea** (stazione origine - eventuale indicazione di fermate intermedie – stazione destinazione);
Minuti di Percorrenza Intera traccia (Orario Partenza Stazione Origine, Ora Arrivo Stazione Destinazione, Numero di fermate intermedie intera tratta, Variazioni fermate durante l'anno, Minuti di percorrenza traccia su rete FERROVIENORD, Orario Partenza Stazione Origine su rete FERROVIENORD, Ora Arrivo Stazione Destinazione su rete FERROVIENORD, Numero di fermate intermedie su rete FERROVIENORD, Variazioni fermate durante l'anno su rete FERROVIENORD);
- **Tipo Materiale Rotabile** (Indicazione Unità di Trazione e Vetture, Numero pezzi circolanti, Posti offerti, Lunghezza composizione, n° Posti disabili, Incarozzamento disabili, Trasporto bici, Presenza conteggio passeggeri automatico);
- **Note Commerciali** (Treni garantiti in caso di sciopero, Servizio Comitive, Trasporto passeggeri su sedia a rotelle, Servizio automobilistico sostitutivo e fermate, Comporti, Fermate Periodiche, Servizio trasporto bici al seguito).

È facoltà dell'Impresa Ferroviaria formulare specifiche richieste per le fattispecie di seguito descritte:

- **assegnazione di nuove tracce e/o variazione delle tracce contrattualizzate:** è facoltà dell'Impresa Ferroviaria, tramite i propri referenti indicati in Contratto, presentare richiesta formale di nuove tracce nuovi servizi e/o variazioni delle tracce orarie e dei servizi contrattualizzati al referente di FERROVIENORD SPA, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa. Il referente di FERROVIENORD, dopo opportuno esame della richiesta, provvederà all'assegnazione della stessa o, in alternativa, al rigetto motivato;
- **differimento in partenza:** qualora il referente dell'Impresa Ferroviaria, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione origine, intenda comunque utilizzare la traccia assegnata, dovrà comunicare formalmente la propria volontà al referente di FERROVIENORD, che potrà accettare la richiesta o proporre una nuova traccia. FERROVIENORD potrà accogliere la richiesta solamente nel caso essa non implichi una riprogrammazione di altri servizi. Il rigetto sarà sempre motivato da FERROVIENORD. In mancanza di specifica richiesta di differimento entro l'orario di partenza, FERROVIENORD considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità dell'Impresa Ferroviaria. Qualora il referente dell'Impresa Ferroviaria manifesti la volontà di effettuare lo stesso il servizio, il referente accreditato di FERROVIENORD potrà formulare l'ipotesi di nuova traccia, con caratteristiche uguali o simili a quella soppressa, a seguito di formale assegnazione da parte dell'Impresa Ferroviaria;
- **variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata:** l'Impresa Ferroviaria ha facoltà di variare la composizione del treno con riferimento alla traccia assegnata, soltanto se tale variazione

sia di carattere eccezionale e non sistematico, dandone comunicazione al referente di FERROVIENORD. Qualora la variata composizione del treno abbia lunghezza compatibile al turno grafico del materiale definito in fase di progettazione orario, l'Impresa Ferroviaria ha facoltà di richiedere entro 2 ore prima dalla partenza del treno specifica autorizzazione a FERROVIENORD. Quando invece la composizione variata del treno dovesse avere lunghezza superiore rispetto al turno grafico del materiale originariamente previsto, l'Impresa Ferroviaria deve chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica autorizzazione a FERROVIENORD che verificherà, in funzione delle caratteristiche impiantistiche, la capacità di ricevimento degli impianti e risponderà in tempo utile tale da consentire l'eventuale partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto di FERROVIENORD di rigettare formalmente la proposta e/o formularne nuove in alternativa. In entrambe le ipotesi le variazioni alla composizione del treno dovranno essere conformi a quanto stabilito dalla normativa di esercizio vigente. In tutti i casi di rigetto formale della richiesta, la traccia assegnata si considererà soppressa di fatto per responsabilità dell'Impresa Ferroviaria, con le conseguenze economiche di cui allo specifico paragrafo. Il rigetto sarà sempre motivato da parte di FERROVIENORD. Nel caso di non conformità tecniche di parte del materiale, riscontrate nel corso delle operazioni accessorie precedenti la partenza del treno o lungo il percorso, il referente di FERROVIENORD, ricevuta in tempo reale la comunicazione dal referente dell'Impresa Ferroviaria, verificherà che lo stesso provveda tempestivamente alla risoluzione delle anomalie, purché siano comunque rispettati i valori massimi assoluti definiti dalla normativa di esercizio vigente;

- **richiesta fermate aggiuntive:** è facoltà dell'Impresa Ferroviaria richiedere fermate aggiuntive per servizio viaggiatori o per operazioni tecniche, purché la composizione del treno sia conforme alle caratteristiche dell'impianto indicate nel Capitolo 3. Nel caso di soste di un treno eccedente la lunghezza massima del marciapiede, l'Impresa Ferroviaria sarà tenuta, a propria cura, onere e responsabilità a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto e della clientela, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto. La richiesta deve essere formalizzata 2 ore prima della partenza del treno presso il referente di FERROVIENORD che può accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità/condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione all'Impresa Ferroviaria, oppure proporre una soluzione alternativa. Il rigetto sarà sempre motivato da parte di FERROVIENORD.

4.3.5.2 ESIGENZE DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento dicembre 2018)

FERROVIENORD ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate, per esigenze legate alla regolarità della circolazione o all'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Il rigetto sarà sempre motivato da parte di FERROVIENORD.

4.3.5.3 CAUSE DI FORZA MAGGIORE (Aggiornamento dicembre 2018)

Qualora le variazioni siano dovute a cause non riconducibili alla responsabilità dell'Impresa Ferroviaria o di FERROVIENORD, le stesse si ritengono dovute a causa di Forza Maggiore e pertanto non viene applicata alcuna penale.

4.4 PROCESSO DI ALLOCAZIONE

4.4.1 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' QUADRO

4.4.1.1 LIMITAZIONI ALL'ASSEGNAZIONE DI CAPACITA' QUADRO (Aggiornamento dicembre 2019)

In sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, la capacità dedicata ai servizi regionali a contratto di servizio potrà impegnare il 100% di quella disponibile, su tutte le linee sia nell'arco giornaliero di esercizio sia nelle ore di punta.

Ulteriori limitazioni alla capacità assegnabile con Accordo Quadro indicate dall'Autorità sono:

- a) possibilità di allocare con gli Accordi Quadro capacità non superiore all'85% di quella complessivamente disponibile, per giorno e fascia oraria;
- b) possibilità per il singolo titolare di Accordo Quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- c) possibilità di prenotare, per l'esercizio dei servizi di trasporto regionale, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi Quadro, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità.

4.4.1.2 PROCESSO DI COORDINAMENTO NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE DI CAPACITA' QUADRO

FERROVIENORD opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di tracce orarie. Nel caso in cui si verificassero conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, FERROVIENORD effettuerà un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste. Se a seguito della prima fase di coordinamento risultasse impossibile conciliare gli Accordi Quadro esistenti e le richieste di nuovi Accordi Quadro o le richieste di modifica di nuovi Accordi Quadro, FERROVIENORD effettuerà un secondo coordinamento attenendosi ai criteri di cui all'art. 10 commi 2-4 del Regolamento 2016/545/UE. Se la seconda fase di coordinamento risultasse ancora infruttuosa e se la richiesta di nuovo/modifica Accordo Quadro preveda un migliore utilizzo dell'infrastruttura, FERROVIENORD in applicazione dell'art. 9 comma 4 del Regolamento 2016/545/UE, richiederà ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro esistenti di rinunciare a parte della capacità indicata, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla richiesta del nuovo entrante.

4.4.2 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E DEI SERVIZI (Aggiornamento dicembre 2018)

Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce e dei servizi FERROVIENORD si adopera affinché siano soddisfatte, se possibile, tutte le richieste comprese quelle relative a tracce che insistono su linee appartenenti a più reti. Per questo processo FERROVIENORD, terrà conto dei vincoli dei Richiedenti ed incidenza economica delle attività. Entro 9 mesi dall'entrata in vigore dell'orario di servizio FERROVIENORD identifica gli eventuali servizi merci, riferiti alle richieste di tracce per l'orario di servizio successivo a quello PIR 2023 Edizione dicembre 2022 rev.2 del 16_11_2022

in vigore. Per ciascun periodo di riferimento la capacità disponibile per l'assegnazione di tracce orarie fra le Imprese Ferroviarie che ne fanno richiesta è al netto della quota necessaria per manutenzione ed interventi infrastrutturali sotto esercizio, con riferimento a ciascuna tratta.

FERROVIENORD comunica tempestivamente alle Imprese Ferroviarie interessate ogni modifica rilevante della qualità delle linee e della capacità specifica utilizzata per l'espletamento dei servizi ferroviari.

4.4.3 PROCESSO DI ARMONIZZAZIONE (Aggiornamento giugno 2021)

- a) FERROVIENORD, al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'Infrastruttura Ferroviaria, tenendo conto dei servizi, delle funzioni commerciali, preservando comunque quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro sottoscritti, elabora il progetto orario ricorrendo, ai margini di flessibilità rispetto all'orario di partenza richiesto per singola traccia.
- +/- 15 minuti per i servizi passeggeri regionali a committenza pubblica;
 - +/- 15 minuti per altre tipologie di servizio;
 - +/- 10 minuti per le fasce pendolari.

I margini di flessibilità utilizzati nella fase di armonizzazione terranno debito conto delle esigenze di cadenzamento e delle coincidenze tra servizi, e verranno condivisi con le Imprese Ferroviarie interessate.

- b) Fatta salva l'osservanza dei principi richiamati alla lettera a) del presente paragrafo, il GI nella fase di armonizzazione di due o più tracce configgenti procede al soddisfacimento delle stesse seguendo i criteri di cui al paragrafo 4.4.5.2. È facoltà delle Imprese Ferroviarie adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate da FERROVIENORD.

4.4.4 PROCESSO DI COORDINAMENTO TRACCE E SERVIZI (Aggiornamento giugno 2019)

Coordinamento tracce

Nel caso non risultasse possibile la definizione di un progetto orario in funzione di quanto indicato nel paragrafo precedente, FERROVIENORD avvia la procedura di coordinamento al fine di conciliare le richieste in conflitto, sentite le Imprese Ferroviarie richiedenti e coinvolgendo, in caso di tracce ricomprese in contratti di servizio pubblico, anche le Amministrazioni pubbliche committenti. FERROVIENORD all'atto della consegna del progetto orario comunica, unitamente alle tracce armonizzate, le proposte alternative oggetto di procedura di coordinamento. Le Imprese Ferroviarie potranno far pervenire motivate osservazioni e proposte di modifica entro 30 giorni, in concomitanza alle osservazioni al progetto orario. In presenza di osservazioni FERROVIENORD le valuterà congiuntamente ai soggetti interessati, garantendo trasparenza, equità e non discriminazione nella determinazione finale dell'offerta di tracce. In assenza di osservazioni le proposte risulteranno accettate.

Qualora si verificassero conflitti tra le richieste di tracce non coperte da un Accordo Quadro e le richieste di tracce presentate in coerenza con la capacità quadro già assegnata, FERROVIENORD applicherà la procedura di allocazione delle tracce prevista nel presente capitolo, in conformità con quanto prescritto dal Regolamento 2016/545/UE, art. 10, comma 5.

Coordinamento servizi

Nel caso di richieste di servizi confliggenti, sentite le Imprese Ferroviarie richiedenti, FERROVIENORD procede a conciliare quelle in conflitto.

E'facoltà delle Imprese Ferroviarie adire all'ART per il riesame delle determinazioni adottate dal GI con riferimento alla procedura di coordinamento tracce e servizi.

4.4.5 LINEE SATURE PROCESSO DI COORDINAMENTO TRACCE E SERVIZI (Aggiornamento giugno 2021)

4.4.5.1 DICHIARAZIONE DI SATURAZIONE

Se a conclusione del processo di coordinamento, una delle Imprese Ferroviarie interessate rifiuti la proposta di FERROVIENORD, per la risoluzione di un conflitto si potranno verificare casi in cui:

- FERROVIENORD assegna le tracce sulla base della proposta formulata, restando facoltà delle Imprese di adire l'Organismo di Regolazione;
- FERROVIENORD dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato e alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate a seguire.

4.4.5.2 CRITERI DI PRIORITA' DELLE TRACCE ORARIE (Aggiornamento giugno 2021)

Nella assegnazione delle tracce relativamente a richieste per un orario e per un adeguamento intermedio, FERROVIENORD, fatte salve le tracce orarie richieste in aderenza ad un Accordo Quadro, dà priorità:

- ai servizi di trasporto pubblico locale, disciplinati dal Contratto di Servizio;
- ai servizi di trasporto internazionale;
- ai servizi merci, le cui tracce richieste ricadano tra i canali orario, con priorità riferita alle tracce orarie afferenti richieste avanzate dalle Imprese Ferroviarie titolari di contratti commerciali sottoscritti per il trasporto di merci pericolose e per il trasporto combinato/integrato;
- nei casi non ricadenti nelle fattispecie indicate ai punti precedenti, alle tracce che utilizzano maggiormente l'infrastruttura in termini di tr*km sviluppati nell'arco di validità dell'orario;
- qualora persistesse ulteriormente l'impossibilità a risolvere il conflitto, la priorità è rappresentata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

Nella assegnazione delle tracce in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste. Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale. I criteri di priorità di cui al presente paragrafo si riferiscono esclusivamente all'assegnazione delle tracce. I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla normativa di esercizio vigente.

4.4.5.3 ANALISI DI CAPACITA' E PIANO DI POTENZIAMENTO

Quando un'infrastruttura è stata dichiarata satura, FERROVIENORD esegue un'analisi della capacità a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa. L'analisi della capacità mira a determinare le restrizioni che impediscono di soddisfare adeguatamente le richieste, nonché a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste di capacità supplementari. L'analisi individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio. L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. FERROVIENORD può adottare misure che comprendono la modifica dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

4.4.5.4 CRITERI DI PRIORITA' SERVIZI (Aggiornamento dicembre 2018)

Nell'ambito dell'assegnazione dei servizi richiesti il GI tiene in considerazione i seguenti criteri di priorità:

1. Presenza di Accordo Quadro;
2. Servizio prioritario dell'asset richiesto;
3. Criteri di priorità delle tracce orarie collegate al servizio;
4. Massimizzazione utilizzo asset;
5. (per le sole richieste tardive o in corso di orario) Ordine cronologico di presentazione della richiesta (first in/first served).

4.4.6 ESITO DELLE RICHIESTE (Aggiornamento giugno 2021)

Al termine del processo di allocazione FERROVIENORD comunica il dettaglio delle tracce orarie alle Imprese Ferroviarie, l'assegnazione formale delle quali avverrà con la stipula del Contratto di Utilizzo. Le richieste rifiutate per insufficiente capacità saranno riesaminate in occasione del successivo adeguamento dell'orario per gli itinerari interessati. Fanno eccezione le richieste presentate in gestione operativa, per le quali la risposta è da considerarsi definitiva.

4.5 ALLOCAZIONE DI CAPACITA' PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA (Aggiornamento giugno 2021)

Le esigenze manutentive dell'infrastruttura verranno assolve di norma al di fuori dell'orario di abilitazione delle linee prevedendo opportune finestre temporali. È facoltà di FERROVIENORD, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, dandone comunicazione alle Imprese Ferroviarie.

La scelta sul periodo, notturno o diurno, viene effettuata da FERROVIENORD in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale) nonché della possibilità di utilizzo di itinerari alternativi. Nelle finestre temporali destinate alla manutenzione, soprattutto notturne, è comunque possibile programmare tracce orarie. Di tale situazione e delle tracce interessate FERROVIENORD è tenuta a dare formale comunicazione alle Imprese Ferroviarie, anche ai fini di una specifica disciplina contrattuale. Nella predisposizione dei programmi di esercizio per le restrizioni di capacità, FERROVIENORD predisporrà i provvedimenti d'orario con l'obiettivo della massimizzazione dell'utilizzo della capacità mantenendo il maggior numero di tracce sulle tratte interessate alle restrizioni. Verranno tenute in considerazione eventuali esigenze come circolazioni su linee a semplice binario ed ulteriori vincoli come le terminalizzazioni.

L'indicazione delle finestre temporali per la manutenzione sulle singole linee, l'indicazione sul periodo, notturno o diurno, è deducibile dalla documentazione di programmazione redatta da FERROVIENORD.

È facoltà di FERROVIENORD, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura con adeguato preavviso alle Imprese Ferroviarie.

4.6 REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE/CONTRATTUALIZZAZIONE/UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITA'

Nei capitoli sottostanti, vengono riportate le conseguenze economiche nel caso di mancata designazione/contrattualizzazione/utilizzazione di capacità sull'infrastruttura.

4.6.1 Conseguenze in caso di mancata designazione della Impresa Ferroviaria da parte del Richiedente (non Impresa Ferroviaria) e/o mancata contrattualizzazione dell'Impresa Ferroviaria designata (Aggiornamento giugno 2021)

- Il Richiedente (non Impresa Ferroviaria) è tenuto a corrispondere a FERROVIENORD il 50% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato qualora:
 - a) il Richiedente (non Impresa Ferroviaria) non provveda a designare l'Impresa Ferroviaria che effettuerà i servizi di trasporto;
 - b) l'Impresa Ferroviaria designata dal Richiedente (non Impresa Ferroviaria) non provveda a sottoscrivere il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.
- Nell'ipotesi in cui le tracce non utilizzate, interessino anche parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarate sature, l'aliquota è pari al 75%.
- Nell'ipotesi in cui le tracce non utilizzate, interessino richieste di capacità avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, l'aliquota è pari al 45%.
- Qualora al verificarsi dei casi a) e b) di cui sopra, le tracce vengano successivamente allocate ad altro Richiedente con le medesime caratteristiche, le penali a carico del Richiedente inadempiente (non Impresa Ferroviaria) verranno calcolate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni previste dal progetto di orario rilasciato ed accettato.

4.6.2 Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce (Aggiornamento giugno 2021)

Nel caso in cui l'Impresa Ferroviaria, per sua responsabilità, non contrattualizzasse le tracce richieste, rese disponibili ed accettate, la stessa è tenuta a corrispondere a FERROVIENORD una penale pari al 50% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Sulla base di quanto sopra, nel caso in cui le tracce interessino anche parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarate sature, l'aliquota è pari al 75%. Sono pari invece al 45%, indipendentemente dalla natura delle linee (capacità limitata e non), nel caso in cui le tracce non utilizzate interessino richieste di capacità avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico. La penale è al netto dell'eventuale costo della trazione calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato. Nel caso in cui, le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate con le medesime caratteristiche, ad altra Impresa Ferroviaria, la penale a carico dell'Impresa Ferroviaria inadempiente è determinata sulla base dei valori richiamati al precedente paragrafo, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

4.6.3 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate (Aggiornamento settembre 2022)

L'Impresa Ferroviaria ha facoltà di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate. Se l'Impresa Ferroviaria, nel corso di esecuzione del Contratto non utilizzi, totalmente o parzialmente, le tracce contrattualizzate viene applicato quanto sotto riportato:

1. 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 oltre i 4 (quattro) giorni solari dalla data programmata di utilizzo. La penale sarà 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.
2. la formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'Impresa Ferroviaria, per cause ad essa imputabili, 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 a FERROVIENORD da 4 (quattro) giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine, oppure non sia formalizzata, l'Impresa Ferroviaria è tenuta a corrispondere a FERROVIENORD una somma pari al 30% del canone di pedaggio per ogni traccia disdettata.
 - b. la formalizzazione della disdetta totale o parziale di una o più tracce, comunicata a FERROVIENORD sino a 5 giorni solari prima della data di utilizzo programmata, non comporterà conseguenze economiche.

Le penali indicate nei punti 1, 2 si considerano al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione.

Quando l'Impresa Ferroviaria non utilizzi (totalmente o parzialmente) la traccia nel rispetto del programma di esercizio, senza provvedere a formalizzare la disdetta, la stessa si considera soppressa per cause imputabili all'Impresa Ferroviaria. In tal caso l'Impresa Ferroviaria avrà l'obbligo di corrispondere a FERROVIENORD il canone relativo all'intera traccia o alla parte soppressa, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione.

Nel caso di mancata utilizzazione di tracce oggetto di Contratto di Utilizzo sottoscritto in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 30% indipendentemente dal tempo di formalizzazione della disdetta.

Le penali per mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate per cause riconducibili a FERROVIENORD, al netto dell'eventuale costo energia, sono riportate in analogia a quanto sopra nella specifica tabella sottostante. Le penali a carico del GI saranno limitate in ogni caso ai primi 60 gg del mancato utilizzo della traccia.

Tabella 4.6.3.1.: Tabella riassuntiva penali IF

Percentuali del CANONE da corrispondere al GI			
	Tracce	Tracce o Fasce orarie su linee a Capacità LIMITATA	In Aderenza ad un ACCORDO QUADRO
mancata DESIGNAZIONE / CONTRATTUALIZZAZIONE dell'Impresa Ferroviaria	50% per primi 60 gg	75%	45%
	se le tracce vengono successivamente riallocate, calcolo penale su 30 gg		
Mancata CONTRATTUALIZZAZIONE delle TRACCE	50% per primi 60 gg	75%	45%
	se le tracce vengono successivamente riallocate, calcolo penale su 30 gg		
Mancata UTILIZZAZIONE delle TRACCE	per disdette oltre i 4 gg		30% canone
	0%	50%	
	per disdette da 4 gg fino all'ora di partenza		
	30%	60%	
in caso di mancata formalizzazione della disdetta: 100%			

Qualora, per causa imputabile all'Impresa Ferroviaria assegnataria, una traccia venga utilizzata dalla medesima Impresa Ferroviaria per un periodo di almeno tre mesi al di sotto del 30% rispetto al programma di esercizio e qualora la stessa confligga con una o più tracce oggetto di nuova richiesta di altra Impresa Ferroviaria, la traccia sottoutilizzata deve considerarsi rientrante nella disponibilità del GI.

4.6.4 Franchigia sulle penali di cui al paragrafo precedente (Aggiornamento settembre 2022)

All'atto della stipula del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura verrà calcolata, a favore dell'Impresa Ferroviaria, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio lordo del singolo contratto, con esclusione dell'eventuale fornitura di corrente di trazione. Qualora una Impresa Ferroviaria sottoscriva più di un contratto, stante l'impossibilità per una Impresa Ferroviaria di sottoscrivere un contratto avente per oggetto servizi passeggeri e merci, la franchigia non è cumulabile. Tale franchigia non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto.

Per i servizi di trasporto delle merci, la franchigia è determinata pari al:

- 6% per contratti di utilizzo con importo fino a 2 milioni di euro;
- 4% per contratti di utilizzo con importo superiore a 2 milioni di euro;

Per i servizi di trasporto viaggiatori, la franchigia è determinata pari al:

- 3% per i contratti di utilizzo con importo fino a 6 milioni di euro;
- 2% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 6 milioni di euro.

Le somme eventualmente imputate da FERROVIENORD all'IF ai sensi del paragrafo 4.6.3, calcolate da FERROVIENORD su base mensile e comunicate all'IF in occasione della rendicontazione, verranno progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute da FERROVIENORD alla stessa IF per provvedimenti di soppressione e/o deviazione tracce, e non daranno luogo ad esborsi monetari fino ad esaurimento della stessa.

La franchigia si estingue alla scadenza del Contratto e non può comunque essere utilizzata a compensazione di somme a qualsiasi altro titolo dovute.

4.7 TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE (Aggiornamento giugno 2021)

All'atto della richiesta di tracce, l'Impresa Ferroviaria è obbligata a specificare se le stesse abbiano ad oggetto il trasporto ferroviario di merci pericolose, classificate come tali nel RID *"Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses – RID"*.

Qualora trattasi di richieste per trasporto di merci pericolose, interessanti impianti raccordati, l'Impresa Ferroviaria è tenuta a produrre una dichiarazione scritta del Gestore del Terminal in merito alla capacità di accettazione del trasporto nel rispetto della normativa vigente in materia, pena la decadenza della richiesta, secondo la seguente tempistica:

- entro 5 giorni solari successivi alla consegna del progetto orario definitivo di novembre, in caso di richieste di tracce e servizi per l'orario successivo a quello in vigore;
- entro 5 giorni solari successivi alla consegna del progetto orario definitivo, per l'adeguamento orario intermedio di giugno.
- entro i 5 giorni solari antecedenti la data di attivazione della traccia/ servizio, in caso di richieste di tracce e servizi in corso d'orario.

In caso di dubbio, FERROVIENORD richiederà all'Impresa Ferroviaria interessata copia della scheda dati di sicurezza della merce che questa intende trasportare sulla tratta di FERROVIENORD. Qualora trattasi di richieste per trasporto di merci pericolose, l'Impresa Ferroviaria, prima della contrattualizzazione delle tracce, è anche tenuta a produrre la documentazione prevista dal quadro normativo e dalle procedure di FERROVIENORD, nonché dalle leggi vigenti in materia di Trasporto Merci Pericolose.

Gli impianti della rete FERROVIENORD idonei al ricevimento di merci pericolose sono riportati negli allegati presenti sul portale PIRWeb. Il progetto orario rilasciato alle Imprese Ferroviarie che abbiano avanzato richieste di tracce per trasporto di merci pericolose conterrà l'annotazione "trasporto di merci pericolose - TMP". Tale annotazione è riportata anche nelle tracce richieste in Gestione Operativa. Le tracce assegnate da FERROVIENORD in relazione a richieste di tracce non corredate dalle informazioni sopra indicate, non potranno essere utilizzate per il trasporto di merci pericolose.

In occasione della comunicazione della composizione dei treni merci, l'Impresa Ferroviaria deve informare FERROVIENORD, per ogni singolo carro o carro cisterna in composizione ai treni, con il numero di matricola e la posizione di ogni singolo carro nel treno, con il quantitativo (peso netto espresso in kg) di ogni tipologia di merce pericolosa trasportata.

Detta comunicazione, comprensiva di tutti gli elementi sopra indicati, è propedeutica e vincolante per la partenza treno.

4.7.1 Criteri per l'individuazione degli scali merci terminali e degli scali merci di smistamento di merci pericolose (Aggiornamento giugno 2021)

FERROVIENORD provvede all'individuazione ed alla definizione, secondo specifiche procedure, degli Scali Merci Terminali di merci pericolose (SMT) - come definiti nell'allegato 1 del Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/10/1998 - sull'Infrastruttura Ferroviaria, rispondendo anche alle specifiche esigenze delle Imprese Ferroviarie. I costi relativi alla realizzazione, manutenzione e adeguamento delle misure impiantistiche previste dalla normativa vigente (esclusi i provvedimenti previsti a carico delle ditte spedatrici o destinatarie) sono garantiti e sostenuti da FERROVIENORD. La stessa FERROVIENORD si potrà rivalere dei costi degli adeguamenti infrastrutturali sulle Imprese Ferroviarie interessate secondo criteri equi, trasparenti e non discriminatori. Gli elenchi degli SMT sono pubblicati ed aggiornati a cura di FERROVIENORD negli allegati al Capitolo 3 del PIR. Per gli SMT è riportata anche la tipologia di scalo secondo quanto previsto dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/10/1998.

Si evidenzia che sulla rete FERROVIENORD è presente un unico scalo merci terminale privato di merci pericolose situato nella località di Sacconago. Si rimanda al precedente paragrafo 3.6.3 per ulteriori dettagli.

4.8 SPECIALI MISURE DA PRENDERE IN CONDIZIONI PERTURBATE

Per tali misure si rimanda allo specifico paragrafo del Capitolo 2 del seguente prospetto.

5. CAPITOLO 5 SERVIZI

5.1 CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI

a) PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (Aggiornamento giugno 2021)

FERROVIENORD, a fronte della corresponsione del canone di accesso e utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, garantisce alle Imprese Ferroviarie, alle quali sono state assegnate tracce orarie, con regole eque e non discriminatorie, la fornitura dei servizi a seguire, costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- Trattamento delle richieste di capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria in termini di tracce, ai fini della conclusione di Contratti d'Utilizzo.
- Diritto di utilizzazione da parte dell'Impresa Ferroviaria della capacità ferroviaria.
- Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, compresi gli scambi ed i raccordi funzionali all'uso delle tracce.
- Controllo e regolazione in sicurezza del traffico ferroviario, segnalamento ed instradamento dei convogli, comunicazioni relative alla circolazione ferroviaria.
- Uso, ove disponibile, del sistema di alimentazione e trazione elettrica.
- Sistema di informazioni funzionali alla gestione operativa del servizio, per il quale è stata concessa la capacità.
- Sistema di Informazioni al pubblico sulla circolazione.
- Garanzia di accesso ai pertinenti sistemi informativi del GI alle Imprese Ferroviarie titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.
- Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.

Si rimanda al portale PIRWeb e relativo Allegato "Elenco Impianti di Servizio Connessi alla Rete", per una descrizione degli impianti di servizio connessi alla Rete FERROVIENORD e dei servizi in essi forniti.

b) IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO (Aggiornamento giugno 2021)

FERROVIENORD, in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito:

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario.
- Aree di approvvigionamento combustibile e rifornimento idrico.
- Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica.
- Servizi di manovra.
- Impianti scarico reflui toilette treni.
- Accesso agli scali merci.

c) SERVIZI COMPLEMENTARI (Aggiornamento giugno 2020)

FERROVIENORD, in qualità di operatore d'impianto, a richiesta dell'Impresa Ferroviaria a condizioni, trasparenti e non discriminatorie, sulle linee e negli impianti specificatamente indicati presenti sul portale PIRWeb, fornisce:

- Corrente di trazione.
- Preriscaldamento e climatizzazione dei treni passeggeri.
- Assistenza a Personale a Ridotta Mobilità (PRM).
- Controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose.
- Assistenza alla circolazione treni speciali e corse prova.

d) SERVIZI AUSILIARI (Aggiornamento giugno 2020)

FERROVIENORD può fornire, a richiesta dell'Impresa Ferroviaria, i seguenti servizi:

- Accesso alla rete di comunicazione.
- Fornitura di informazioni complementari.
- Ispezione tecnica del materiale rotabile.
- Servizi di manutenzione pesante specializzata.

5.2 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (Aggiornamento dicembre 2021)

I servizi indicati al paragrafo 5.1. sono resi da FERROVIENORD all'Impresa Ferroviaria, salvo diversa puntualizzazione. I servizi sono regolati nei Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria che vengono messi in atto tra FERROVIENORD e le singole Imprese Ferroviarie interessate. I Servizi descritti come "pacchetto minimo di accesso" sono stati ricondotti per chiarezza informativa alle differenti categorie previste dal D.lgs. n° 112/2015.

- **Trattamento delle richieste di capacità dell’Infrastruttura Ferroviaria in termini di tracce, ai fini della conclusione di Contratti d’Utilizzo:** comprende tutte le attività necessarie alla formalizzazione del Contratto (verifica del possesso da parte dell’ Impresa Ferroviaria dei requisiti prescritti, licenza, titolo autorizzatorio e Certificato di Sicurezza Unico, con riferimento al periodo di validità del contratto, ricevimento delle richieste e verifica di compatibilità con le caratteristiche dell’Infrastruttura Ferroviaria, verifica della disponibilità della capacità richiesta e relativa conferma, stesura dell’orario di dettaglio e relativa comunicazione, valorizzazione economica delle tracce orarie, stesura del Contratto e assegnazione formale della traccia oraria).
- **Diritto di utilizzazione da parte dell’Impresa Ferroviaria della capacità ferroviaria:** la capacità ferroviaria viene utilizzata dall’Impresa Ferroviaria attraverso le tracce orario assegnate. FERROVIENORD per l’utilizzo della capacità, definisce dei KPI che l’Impresa Ferroviaria è tenuta a rispettare. Questa fase comprende tutte le attività necessarie ad assicurare, la disponibilità della circolazione e la qualità, intesa come caratteristiche prestazionali dell’infrastruttura necessarie per poter utilizzare la traccia oraria assegnata. Per le stazioni viaggiatori il GI definisce: le stazioni di origine e destino di una traccia ed assicura la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni commerciali e tecniche in limiti di tempo definiti.
- **Utilizzo dell’Infrastruttura Ferroviaria, compresi gli scambi ed i raccordi funzionali all’uso delle tracce:** comprende l’uso degli scambi e binari di raccordo, in linea e in stazione, nonché delle attrezzature lungo la linea per dispositivi di allarme, necessari per la fruizione della traccia oraria.
- **Controllo e regolazione in sicurezza del traffico ferroviario, segnalamento ed instradamento dei convogli, comunicazioni relative alla circolazione ferroviaria:** la regolazione del traffico ferroviario viene assicurata da FERROVIENORD con criteri di trasparenza, imparzialità nel rispetto degli obiettivi contrattuali di riferimento. Essa comprende, nei limiti temporali degli orari di apertura delle linee e degli impianti: l’ordinato inoltro dei treni nel rispetto degli itinerari previsti e la comunicazione di particolari situazioni di circolazione (rallentamenti, interruzioni/deviazioni, limitazioni di velocità, ecc.), il segnalamento oppure le indicazioni sulle condizioni di libertà o occupazione dell’infrastruttura da impegnare e sul distanziamento dei treni, nonché sui limiti di velocità delle tratte previste.
- **Uso, ove disponibile, del sistema di alimentazione e trazione elettrica:** FERROVIENORD, garantisce all’Impresa Ferroviaria l’uso del sistema di alimentazione elettrica (linea aerea di contatto per la trazione elettrica, sottostazioni ed attrezzature per trasformazione dell’energia elettrica, impianti per la distribuzione di energia elettrica per il tempo necessario all’utilizzo della traccia oraria, ivi compresi i tempi tecnici per la salita e discesa dei passeggeri e le manovre di ricovero).
- **Sistema di informazioni funzionali alla gestione operativa del servizio, per il quale è stata concessa la capacità:** si identifica nel sistema per la trasmissione dei dispacci tra gli operatori della sala operativa dell’Impresa Ferroviaria per l’erogazione del servizio di regolazione del traffico. Sono comprese tutte le informazioni che FERROVIENORD è tenuta a fornire alle Imprese Ferroviarie relativamente a:
 - la traccia oraria di dettaglio e le informazioni ad essa connesse (numero treno, classifica treno, origine/destinazione, itinerario, fermate, orari, binari di arrivo e partenza negli impianti, giorni di circolazione);
 - relativamente al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra con le relative cause
- **Sistema di Informazioni al pubblico sulla circolazione:** FERROVIENORD è tenuta a fornire anche al pubblico, nelle stazioni viaggiatori, con riferimento agli indicatori ed agli standard di qualità fissati, informazioni tramite: quadri orari e/o tabelloni arrivi e partenze, annunci vocali, segnaletica di stazione. La fornitura del servizio di informazioni al pubblico tramite quadri orario e/o tabelloni arrivi

e partenze, è effettuata in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio, dell'adeguamento intermedio e per ogni variazione che dovesse intervenire. I quadri orario sono collocati in luoghi di massima visibilità ed in prossimità dei locali biglietteria. Il sistema informativo è formato da apparati tecnologici e consente l'esposizione automatica dinamica tramite cartelli indicatori, monitor, quadri riassuntivi, dei dati di riferimento del treno. Annunci vocali automatici sulle banchine e negli atri di stazione, annunci vocali standard di messaggi concordati. Il GI, per il segmento passeggeri, mette a disposizione delle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, al fine di consentire a tutte le imprese ferroviarie di fornire ai propri passeggeri nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento (CE) n° 1371/2007, secondo quanto chiarito al punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Gli applicativi informatici, resi disponibili alle Imprese Ferroviarie e compresi nel pacchetto minimo di accesso, che permettono la visualizzazione dei dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, sono indicati nel paragrafo 6.3.4 e sono: l'applicativo SCCT_TRAIN_DESCRIBER e l'applicativo Report V2, per ricavare informazioni riguardanti l'indice di puntualità, e l'andamento della circolazione dei treni. Il GI si impegna affinché l'informazione al pubblico, di cui al presente punto, sia estesa in maniera analoga anche nelle fermate ritenute più importanti dal punto di vista sia dei servizi resi, che della frequentazione. La scelta di tali fermate avverrà con il coinvolgimento, quanto meno, delle Regioni e delle IF titolari di contratti di servizio”.

- **Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio:** FERROVIENORD assicura alle Imprese Ferroviarie il diritto di utilizzare l'infrastruttura per accedere agli impianti raccordati di cui sono titolari soggetti diversi da FERROVIENORD. Si rimanda al PIRWeb per una descrizione degli impianti di servizio di FERROVIENORD e dei servizi in essi forniti.

5.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO (Aggiornamento giugno 2021)

FERROVIENORD a richiesta dell'Impresa Ferroviaria, a condizione eque trasparenti e non discriminatorie, garantisce l'accesso ai seguenti impianti di servizio e ai servizi forniti in tale ambito; le prestazioni sono da richiedere di norma all'atto della presentazione delle richieste di tracce.

- **Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario:** FERROVIENORD, nelle stazioni abilitate al servizio viaggiatori garantisce: l'apertura durante l'intero arco di servizio, l'informazione al pubblico relative al servizio ferroviario, il servizio di pulizia, la videosorveglianza, sistemi di assistenza alla clientela colonnine Help Point. FERROVIENORD rende inoltre disponibili negli spazi di stazione:
 - aree ad uso biglietteria e pertinenze;
 - aree destinate all'uso di emettitrici automatiche di biglietteria ferroviaria e obliteratrici per biglietti di trasporto ferroviario;
 - desk informativi e atrio (spazi “coda e isole”);
- **Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche e procedure di assegnazione**
L'IF, a seguito della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo, potrà richiedere a FERROVIENORD la messa a disposizione di spazi da utilizzare per lo svolgimento del servizio di biglietteria non automatico. Resta inteso che la messa a disposizione dell'IF del predetto spazio è ancillare al Contratto di Utilizzo. FERROVIENORD pubblica nel proprio portale PIRWeb il piano di utilizzo delle

stazioni, contenente - ove presente - l'ubicazione e lo stato di disponibilità degli spazi funzionali e destinati al servizio di biglietteria non automatico. Con riferimento alle stazioni nelle quali è prevista la presenza di spazi da utilizzare per il servizio di biglietteria non automatico e per le quali nel portale PIRWeb di FERROVIENORD - in presenza di vincoli derivanti da preesistenti accordi con altre IF o in ragione di limitazioni di natura strutturale - non è stato possibile indicare alcuno spazio disponibile, in caso di richiesta presentata dall'IF per spazi da destinare al servizio di biglietteria non automatico, FERROVIENORD si impegna ad individuare una soluzione, anche temporanea, in un termine ragionevole, e comunque non superiore a 6 (sei) mesi dalla presentazione della predetta richiesta. Ai fini dell'assegnazione di uno spazio da utilizzare per lo svolgimento del servizio di biglietteria non automatico, l'IF dovrà presentare a FERROVIENORD apposita istanza scritta, con un anticipo di almeno quattro mesi prima rispetto alla tempistica programmata per la relativa fruizione. Tale istanza dovrà contenere le seguenti informazioni minime:

- a) superficie richiesta espressa in mq;
- b) finalità d'uso;
- c) tempistica programmata di acquisizione in disponibilità dello spazio;
- d) stima dei tempi necessari per l'allestimento dello spazio decorrenti dalla data di consegna dello stesso.

Entro 20 giorni lavorativi dalla ricezione dell'istanza, FERROVIENORD fornirà il proprio riscontro, richiedendo eventualmente informazioni e/o documenti integrativi a sostegno dell'istanza stessa. In tale ultima ipotesi, il termine di 20 giorni si interromperà e inizierà a decorrere nuovamente dalla data di ricevimento dell'integrazione. Entro i successivi 10 giorni lavorativi, FERROVIENORD provvederà a convocare l'IF richiedente per effettuare un sopralluogo congiunto finalizzato a verificare lo stato dello spazio nonché gli eventuali interventi necessari e/o opportuni che l'IF intenderà eseguire per far sì che lo spazio risponda alle proprie legittime esigenze. Entro i successivi 20 giorni lavorativi FERROVIENORD invierà all'IF la proposta di contratto che sarà redatta sulla base del modello di contratto denominato "Contratto per la messa a disposizione di spazi per il servizio di biglietteria non automatico" pubblicato sul portale PIRWeb di FERROVIENORD. La proposta sarà irrevocabile per i successivi 20 giorni lavorativi, decorsi i quali, in mancanza di espressa accettazione scritta da parte dell'IF, la richiesta si intenderà decaduta. In caso di accettazione della proposta entro i termini sopra indicati, lo spazio verrà consegnato nei 5 giorni lavorativi successivi, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici di FERROVIENORD dovessero richiedere un tempo superiore. Le imprese operanti nei servizi di trasporto ferroviari diverse dall'IF hanno facoltà di inoltrare richiesta per la messa a disposizione degli spazi e locali di stazione secondo le modalità precedentemente indicate.

Ulteriori dettagli relativi alle procedure di messa a disposizione di spazi di stazione saranno forniti in aggiornamenti successivi del PIRWeb.

- **Aree e impianti di approvvigionamento combustibile e rifornimento idrico:** Il servizio consiste nella messa in disponibilità, ad uso non esclusivo, di aree, individuate tra quelle destinate alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci, funzionali all'approvvigionamento di combustibile in autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie tramite il ricorso all'utilizzo di autobotti proprie o di loro fornitori. FERROVIENORD mette a disposizione, un binario tra quelli già destinati alla sosta programmata, impianto di illuminazione delle parti comuni e accesso a mezzi e persone dell'Impresa Ferroviaria, che è tenuta al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale, nonché in materia di SPP.

- **Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica:** FERROVIENORD non dispone di tali impianti, ma garantisce l'accesso a quelli gestiti da altro Operatore d'Impianto, riportati negli allegati del portale PIRWeb, così come previsto nel PMdA.
- **Servizi di manovra:** FERROVIENORD non fornisce servizi di manovra. L'Impresa Ferroviaria può effettuare il servizio in autoproduzione e/o esternalizzare il servizio di manovra e degli enti di FERROVIENORD a terzi previa autorizzazione e formazione specifica del personale dell'impresa terza nell'ambito delle proprie responsabilità da evidenziare nel Sistema di Gestione della Sicurezza. Il servizio viene formalizzato con il rilascio di apposita autorizzazione da parte di FERROVIENORD.
- **Impianti scarico reflui toilette treni:** FERROVIENORD non dispone di tali impianti, ma mette a disposizione l'Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, gestiti da altri soggetti come riportato sul portale PIRWeb nell'allegato "Elenco Impianti di Servizio Connessi alla Rete", così come previsto nel PMdA.
- **Accesso agli scali merci:** FERROVIENORD non dispone di tali impianti, ma mette a disposizione l'Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, gestita da altri soggetti come riportato sul portale PIRWeb nell'allegato "Elenco Impianti di Servizio Connessi alla Rete", così come previsto nel PMdA.
- **Raccordi ferroviari:** FERROVIENORD ha emanato le Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati (DICC) che costituiscono il contratto tipo tra FERROVIENORD e i titolari/gestori degli impianti raccordati. Oltre alle DICC, il Gestore ha definito anche le configurazioni infrastrutturali e tecnologiche standard di riferimento per la connessione all'infrastruttura ferroviaria. Le DICC e le configurazioni standard, unitamente alle tariffe per le attività di autorizzazione, progettazione, costruzione, collaudo e verifica per l'allaccio di nuovi impianti raccordati sono riportate sul sito web di FERROVIENORD area "LA RETE" sezione "RACCORDI". Le richieste per la realizzazione di nuovi raccordi o la modifica degli esistenti devono essere indirizzate alla Direzione Tecnica di FERROVIENORD (pec: ferrovienord@legalmail.it).

5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI (Aggiornamento settembre 2022)

Dietro richiesta dell'Impresa Ferroviaria, da presentarsi all'atto della domanda di tracce, FERROVIENORD fornisce, ove disponibili, i seguenti servizi:

- **Corrente di trazione:** comprende la fornitura di energia elettrica per trazione, nella qualità e nella quantità necessaria per poter utilizzare la traccia oraria assegnata. Le linee elettrificate sono indicate negli allegati al presente. La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.
- **Preriscaldamento e climatizzazione dei treni passeggeri:** la prestazione consiste nella fornitura di energia elettrica necessaria per uso di preriscaldamento e climatizzazione dei treni passeggeri.
- **Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM):** : Il servizio si concretizza, negli impianti indicati sul proprio sito internet www.ferrovienord.it nell'area <STAZIONI>, nell'accoglienza, accompagnamento ed incarozzamento sul treno nella stazione di partenza, nelle operazioni di discesa dal treno, accompagnamento all'uscita o ad altro treno nella stazione di arrivo. In alcuni impianti la salita e discesa del treno per persone su sedia a rotelle e su richiesta, per persone con oggettive difficoltà motorie, avverrà con l'ausilio del carrello elevatore.
FERROVIENORD fornisce, inoltre, le caratteristiche di accessibilità alle stazioni/fermate per le PRM attraverso il proprio sito internet www.ferrovienord.it nell'area <STAZIONI>.

Dove viene svolto il servizio

Il servizio viene erogato negli impianti desumibile sul sito internet di FERROVIENORD www.ferrovienord.it nell'area <STAZIONI>.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Il servizio di assistenza deve essere prenotato dalla PRM all'Impresa Ferroviaria secondo le modalità e le tempistiche previste dal regolamento (UE) 782/2021, fatte salve le eventuali disposizioni nazionali applicative ai sensi dell'art. 24 del medesimo Regolamento. Ai sensi della disposizione da ultimo citata, a partire dal 7 giugno 2023, la richiesta di assistenza deve essere notificata all'Impresa Ferroviaria con almeno 24 ore di anticipo, in luogo dell'attuale termine di 48 ore previsto dal Regolamento CE 1371/2007.

L'Impresa Ferroviaria deve comunicare la prenotazione del servizio ricevuto dalla PRM a FERROVIENORD, scrivendo all'indirizzo mail servizi.prm@ferrovienord.it. FERROVIENORD fornirà la conferma del servizio di assistenza al PRM o l'eventuale motivato diniego.

Previa verifica di fattibilità tecnica da parte di FERROVIENORD, l'Impresa Ferroviaria può richiedere anche i servizi PRM senza preavviso di 24 h

Diritti e obblighi di FERROVIENORD e Imprese Ferroviarie

FERROVIENORD è impegnata a misurare il livello di soddisfazione dei PRM, attraverso il proprio www.ferrovienord.it nell'area <RECLAMI><FERROVIENORD TI ASCOLTA>, ed ha predisposto degli SLA, come previsto dalla Delibera ART 130/2019 misura 4.2 dell'Allegato A, consultabili sul portale PIRWeb.

L'annullamento di qualsiasi servizio programmato per cause imputabili al viaggiatore o all'Impresa Ferroviaria, compresi i casi di degrado del materiale rotabile, deve essere comunicato dall'Impresa Ferroviaria al GI almeno 60 minuti prima della partenza, in caso contrario i servizi saranno considerati resi.

Formalizzazione

Le Imprese Ferroviarie, a seguito della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, potranno richiedere a FERROVIENORD l'erogazione del servizio secondo le modalità sopra riportate.

Indennizzi

È previsto un indennizzo nel caso di mancato rispetto dei tempi comunicati di ripristino delle infrastrutture di accesso e degli impianti di sollevamento. Lo stesso è consultabile, al paragrafo 3.6.1 della Carta dei Servizi del GI, consultabile sul sito internet di FERROVIENORD www.ferrovienord.it nell'area <STAZIONI> e sul portale PIRWeb.

- **Controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose:** Il servizio consiste nel monitoraggio da parte di FERROVIENORD della circolazione dei treni trasportanti merci pericolose. Il servizio consiste inoltre nel coordinamento e messa in opera dei piani di emergenza e di security per il trasporto delle merci pericolose ad alto rischio che, anche su richiesta dell'Impresa Ferroviaria, si rendessero necessari. L'Impresa Ferroviaria in fase di richiesta tracce specifica quali di esse riguardano il Trasporto di Merci Pericolose, nonché per le eventuali richieste in gestione operativa. La messa a disposizione del servizio, per le Imprese Ferroviarie che hanno le autorizzazioni al trasporto Merci Pericolose, sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso, qualora l'autorizzazione al trasporto Merci Pericolose sia rilasciata durante il periodo di esecuzione del Contratto.
- **Assistenza alla circolazione dei treni speciali e corse prova:** FERROVIENORD, fornisce attività di

assistenza alla circolazione ferroviaria dei treni speciali ed alle corse prova dei materiali rotabili dell'Impresa Ferroviaria. Il servizio treni speciali consiste:

- nella predisposizione del programma di inoltro di treni che effettuano trasporti eccezionali e nel rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di tali trasporti;
- nel monitoraggio della circolazione del trasporto nonché, ove previsto, nella scorta tecnica del convoglio con personale di FERROVIENORD;
- nelle operazioni, se necessarie, di adeguamento dell'infrastruttura per permettere la circolazione del treno speciale.

Nel caso l'Impresa Ferroviaria intenda effettuare un trasporto eccezionale, eccedente peso o sagoma rispetto alle caratteristiche prestazionali della rete descritte nel portale PIRWeb, dovrà richiedere a FERROVIENORD una autorizzazione per la circolazione di treni speciali. La richiesta di traccia, legata al trasporto eccezionale di cui sopra, deve essere avanzata a valle del rilascio dell'autorizzazione da parte di FERROVIENORD.

5.5 SERVIZI AUSILIARI (Aggiornamento giugno 2021)

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

- **Accesso alla rete di telecomunicazioni:** Per quanto riguarda la rete di comunicazioni, si rimanda al paragrafo 3.5.3.3.
- **Fornitura di informazioni complementari:** il servizio consiste nella fornitura, a richiesta dell'Impresa Ferroviaria, di informazioni ulteriori rispetto a quelle già ricomprese nel Pacchetto Minimo di Accesso (anche commerciali o promozionali).
- **Utenze informative:** a richiesta della Imprese Ferroviarie e con riferimento all'andamento della circolazione dei treni di competenza, FERROVIENORD fornisce, alle condizioni previste al paragrafo 6.3.4, ulteriori accessi ai diversi moduli del sistema informativo.
- **Ispezione tecnica del materiale rotabile:** FERROVIENORD non offre servizi di ispezione tecnica del materiale rotabile.
- **Servizi di manutenzione pesante specializzati:** FERROVIENORD non offre servizi di manutenzione pesante specializzata per treni e non dispone di altrettante tipologie di centri di manutenzione.

6. CAPITOLO 6 TARIFFE E PERFORMANCE REGIME (Aggiornamento settembre 2022)

6.1 INTRODUZIONE (Aggiornamento giugno 2021)

L'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 e dell'art. 13 del D.lgs. n° 112/15 definisce le linee guida generali di regolazione relative ai corrispettivi del pacchetto minimo di accesso e dei servizi in esso non ricompresi.

6.2 SISTEMA TARIFFARIO (Aggiornamento giugno 2021)

Il sistema tariffario di FERROVIENORD è determinato secondo quanto prescritto dal D.lgs. 112/2015 ed è stato dichiarato dall'ART, con propria delibera n° 31 dell'11 marzo 2021, conforme ai criteri di cui alla delibera ART n° 139/2019 ed alle prescrizioni di cui alla delibera ART n° 193/2020.

6.3 TARIFFE E PERFORMANCE REGIME (Aggiornamento novembre 2022)

Le tariffe di seguito riportate sono aggiornate al tasso d'inflazione programmata per l'anno 2023

6.3.1 TARIFFE PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO (Aggiornamento settembre 2022)

A fronte della corresponsione del canone di utilizzo FERROVIENORD è tenuta a fornire all'Impresa Ferroviaria le prestazioni indicate nei paragrafi del capitolo precedente. L'Impresa Ferroviaria dovrà corrispondere a FERROVIENORD un costo pari al 50% del canone delle tracce richieste, con una soglia minima di € 1.000,00(mille/00), nel caso in cui il trattamento delle richieste di capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria in termini di tracce, ai fini della stipula di un Contratto d'Utilizzo, non sia seguito da effettivo traffico ferroviario. Il canone è stato determinato in coerenza con le misure di regolazione prescritte da ART (Delibera 96/2015 e Delibera 139/2019) e con quello determinato da RFI per la rete nazionale, dichiarato dall'ART congruente con le prescrizioni anzidette (Delibera 75/2016), opportunamente semplificato e adeguato alle caratteristiche tecniche e commerciali specifiche della rete regionale di FERROVIENORD. Il pedaggio viene calcolato come somma di due componenti A e B: $PEDAGGIO = A+B$

- la componente A correlata all'usura dell'infrastruttura (binario e linea di contatto);
- la componente B legata all'ability to pay dei segmenti di mercato, semplificata per le caratteristiche della rete FERROVIENORD.

- **COMPONENTE A – USURA INFRASTRUTTURA**

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

- $A = A1\text{peso} + A2\text{velocità} + A3\text{linea di contatto}$
- la sub-componente A1 correla l'usura del binario alle classi di peso bloccato del convoglio;
- la sub-componente A2 correla l'usura del binario alle classi di velocità di marcia del treno;
- la sub-componente A3 è correlata all'usura della linea di contatto della catenaria.

Ciascuna sub componente è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria (articolata per classi) per i chilometri percorsi. Il valore della componente A è dato quindi dalla seguente formula: $A = (TA1 + TA2 + TA3) \times \text{km}$

Componente	Tipologia traffico	€/km
Componente TA1	Fino a 500 t	0,0635
	Oltre 500 t	0,1889
Componente TA2	Fino a 90 km/h	0,0586
	Oltre i 90 km/h	0,0586
Componente TA3	Trazione Elettrica	0,0434
	Trazione Diesel	0,000

- **COMPONENTE B – SEGMENTO DI MERCATO**

La componente B del pedaggio è correlata all'ability to pay dei segmenti di mercato. Il valore della componente B è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria, articolata per segmenti di mercato, semplificata per la rete FERROVIENORD, per i chilometri percorsi, secondo la seguente formula: $B = TB \times \text{km}$

Servizio	Componente B
Treni SFR	2,4924
Treni extra SFR	2,7416
Treni Merci	2,9909

6.3.2 TARIFFE IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO (Aggiornamento settembre 2022)

Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario

Il costo per l'utilizzo delle aree ad uso dell'Impresa Ferroviaria presso le stazioni è soggetto ad un canone annuo determinato secondo la seguente tabella:

1. aree ad uso biglietteria e pertinenze

TIPOLOGIA DI STAZIONE	Tariffa
A stazione con un solo binario	280,09 €/mq
B stazione con due binari	285,64 €/mq
C stazione con tre binari	292,15 €/mq
D stazione con quattro o più binari	292,45 €/mq
E stazione interrate	326,95 €/mq
F stazioni di nodo	339,46 €/mq

2. aree destinate all'uso di emettitrici automatiche di biglietteria ferroviaria e obliteratrici per biglietti di trasporto ferroviario

TIPOLOGIA DI STAZIONE	Tariffa
A stazione con un solo binario	259,91 €/mq
B stazione con due binari	265,47 €/mq
C stazione con tre binari	271,98 €/mq
D stazione con quattro o più binari	272,27 €/mq
E stazione interrate	306,78 €/mq
F stazioni di nodo	319,28 €/mq

3. desk informativi e atrio (spazi "coda e isole")

TIPOLOGIA DI STAZIONE	Tariffa
A stazione con un solo binario	250,73 €/mq
B stazione con due binari	250,73 €/mq
C stazione con tre binari	250,73 €/mq
D stazione con quattro o più binari	250,73 €/mq
E stazione interrate	250,73 €/mq
F stazioni di nodo	250,73 €/mq

La classificazione delle stazioni in base alle varie tipologie, è riportata sul portale PIRWeb in apposito allegato. Richieste specifiche dell'Impresa Ferroviaria a FERROVIENORD per modifiche ed interventi straordinari infrastrutturali, lavori, forniture di arredi, ecc. sono a cura di FERROVIENORD ed a carico dell'Impresa Ferroviaria. Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione di specifica offerta.

6.3.3 TARIFFE SERVIZI COMPLEMENTARI (Aggiornamento settembre 2022)

Corrente di trazione

Il corrispettivo sarà commisurato ai costi di approvvigionamento, documentati, sostenuti da FERROVIENORD. I rapporti fra FERROVIENORD e le Imprese Ferroviarie sono regolati nel dettaglio dai singoli Contratti di Utilizzo dell'Infrastruttura. I costi sostenuti per l'energia elettrica di trazione soggetti a conguaglio, vengono stimati forfettariamente per il 2023 a 0,9 Euro/Kwh. Ipotesi riferita a traccia con materiale a pieno carico e vuoto.

Gli oneri di gestione ed amministrazione dovuti a FERROVIENORD per l'erogazione dei servizi complementari vengono quantificati nella misura dello 0,5% (zero virgola cinque) del costo per l'energia per trazione elettrica.

Preriscaldamento e climatizzazione dei treni passeggeri.

I costi sono inclusi nel costo complessivo di cui al punto precedente, fatta salva la necessaria ripartizione fra diverse Imprese Ferroviarie.

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità.

Il corrispettivo dovuto a FERROVIENORD dall'Impresa Ferroviaria per i servizi di Assistenza a Persona a Ridotta Mobilità è quantificato in:

TIPO DI PRESTAZIONE	TARIFFA
Intervento con carrello per disabile in stazione autonoma presenziata:	20,61 €/intervento
Intervento con carrello per disabile in stazione autonoma impresenziata:	38,03 €/intervento
Accompagnamento delle persone a ridotta mobilità sensoriale	30,93 €/intervento

Controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose.

La tariffa per il servizio è pari a **0,5839 €/km**.

Assistenza alla circolazione dei treni speciali e corse prova

Il corrispettivo per la circolazione di treni speciali, di cui al paragrafo 5.4 è pari a **507€/autorizzazione**.

6.3.4 TARIFFE SERVIZI AUSILIARI (Aggiornamento settembre 2022)

Fornitura di informazioni complementari.

Le tariffe, previste per i servizi di accesso alla rete di telecomunicazione, ai sistemi informativi ed agli strumenti software per il monitoraggio della circolazione e localizzazione dei treni sono le seguenti:

Tipo di utenza	Tariffa
Applicativo SCCT_TRAIN_DESCRIBER Ramo Milano	493 €/Utenza mese
Applicativo SLT di localizzazione treni Ramo Iseo	493 €/Utenza mese
Applicativo Report V2 per ricavare informazioni riguardanti: l'indice di puntualità a 5,7, 10 minuti, andamento circolazione dei treni,	123 €/Utenza mese
Applicativo SCCT_OGNI_30_MINUTI per ricavare informazioni relative ai treni selezionando la tratta interessata	62 €/Utenza mese
Applicativo 245_CUASE_FN per informazioni in tempo reale sui treni in ritardo e quelli coinvolti rispetto alla causa	62 €/Utenza mese
Applicativo M245 contraddittorio, che consenta l'imputazione, il salvataggio e la successiva interrogazione dati tramite report dedicati, dei ritardi maturati dai treni circolanti su rete FERROVIENORD	123 €/Utenza mese
Accesso a flusso dati per utilizzo Software monitoraggio circolato (licenza Planet) *	€246/mese flusso completo *

*vanno aggiunti i costi di prima installazione, hardware e sviluppo back-end dietro presentazione preventivo.

Nel Pacchetto Minimo di Accesso, senza costi aggiuntivi per l'Impresa Ferroviaria titolare di Contratto di Utilizzo, sono garantite un numero minimo di utenze software e l'accesso e utilizzo gratuiti del flusso dati. Si rimanda alla seguente tabella per i dettagli

SERVIZIO INFORMATIVO	UTENZE MINIME COMPRESSE NEL CONTRATTO
SCCT_TRAIN_DESCRIBER Ramo Milano	1 ogni 5Mln treni/km
Applicativo SLT Ramo Iseo	1 ogni 1Mln treni/km
Report V2(SCCT_REPORT_V2, SCCT_STAT_V2, SCCT_IP5)	1 ogni 5Mln treni/km
SCCT_OGNI_30_MINUTI	1 ogni 5Mln treni/km
245_CAUSE_FN	1 ogni 5Mln treni/km
M245 Contraddittorio	1 ogni 5Mln treni/km

Il corrispettivo previsto per le comunicazioni aggiuntive al pubblico, o per campagne pubblicitarie è determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

Le prestazioni richiedibili in questo ambito sono:

- Comunicazione al pubblico aggiuntive (Campagne pubblicitarie) su Teleindicatori: **2 €/stazione/giorno;**
- Affissione locandine impianto presenziato (Campagne pubblicitarie): **62 €/impianto;**
- Affissione locandine impianto impresenziato (Campagne pubblicitarie): **123 €/impianto.**

6.3.5 ALTRE TARIFFE (Aggiornamento settembre 2022)

Tariffe per lo sgombero dell'infrastruttura, in caso d'impiego d'intervento di soggetto estraneo alla causa d'ingombro.

I soggetti che effettuano l'intervento di sgombero sono tenuti a produrre un documento dettagliato con l'indicazione della tariffa complessiva e l'esplicitazione delle singole voci di costo. Il Gestore Infrastruttura, acquisita dal soggetto intervenuto la documentazione di cui al capoverso precedente, provvede a trasmetterla all'Impresa Ferroviaria responsabile dell'evento, che sarà tenuta al pagamento nei confronti di FERROVIENORD, il quale, ottenuto il pagamento dell'Impresa Ferroviaria responsabile dell'evento, provvede a rifondere il soggetto intervenuto. A tale importo andrà aggiunta una somma pari al 7% per spese amministrative.

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

Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste e rendicontato solo sugli effettivi costi sostenuti dal GI.

Altre richieste

Eventuali richieste di servizi aggiuntivi da parte dell'Impresa Ferroviaria a FERROVIENORD saranno da quest'ultima quantificati con preventivo. I maggiori servizi richiesti saranno erogati a fronte di preventivo e conferma d'ordine. A tale importo andrà aggiunta una somma pari al 7% per spese amministrative.

6.4 PERFORMANCE REGIME (Aggiornamento giugno 2021)

In ottemperanza con quanto disposto dal D.lgs. n° 112/2015 di recepimento delle Direttiva UE 34/2012, e dalle Delibere ART 70/2014, 76/2014, FERROVIENORD adotta un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato "Performance Regime". Il sistema è stato sperimentato con esito positivo nel corso degli anni 2016, 2017 e 2018 con il pieno coinvolgimento delle Imprese Ferroviarie interessate. Per l'anno 2020, 2021 e 2022, nel caso di circolazione sulla rete FERROVIENORD di una sola Impresa Ferroviaria o più imprese non interferenti, il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria, prevede per ogni minuto di ritardo dei treni coinvolti fuori dai limiti di puntualità prestabiliti la corresponsione di penali / maggiori oneri figurativi, non applicati, nella misura massima di **2,00 €/minuto**. Gli oneri corrispondenti al suddetto Performance Regime saranno invece applicati, in tutti i casi in cui il mancato target di circolazione fissato dai contratti con le Imprese Ferroviarie abbia coinvolto anche Imprese Ferroviarie terze.

FERROVIENORD o l'Impresa Ferroviaria rispondono inoltre di tutte le soppressioni, anche parziali, effettuate in gestione operativa per cause riconducibili alla propria responsabilità.

FERROVIENORD rende accessibili alle Imprese Ferroviarie, tutti i dati necessari del Sistema di Performance Regime e la visione, per mezzo dei sistemi informativi condivisi, dei treni circolanti e cause dei ritardi.

Il sistema di monitoraggio della circolazione treni di FERROVIENORD consente anche di:

- Quantificare gli indicatori di regolarità e puntualità ai sensi della delibera dell'Autorità n° 16/2018;
- Quantificare i KPI e le penali, divisi per servizi oggetto e non oggetto di CdS;
- Accedere ai sistemi informatici di monitoraggio della circolazione anche agli enti affidanti titolari di CdS.

6.5 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

6.5.1 RENDICONTAZIONE FATTURAZIONE (Aggiornamento settembre 2022)

FERROVIENORD provvede mensilmente a rendicontare alle Imprese Ferroviarie gli importi derivanti dal Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria ai fini della fatturazione. Il canone del Pacchetto Minino di Accesso, determinato in applicazione delle Delibere ART n° 96/2015, n° 139/2019 e n° 193/2020, è soggetto all'applicazione della maggiorazione dell'1%, ai fini del finanziamento dell'ANSFISA ai sensi dell'art. 15, comma 2, lett. b), del D.lgs. n° 50 del 14 maggio 2019, al netto del consumo energetico.

Imprese Ferroviarie che svolgono servizio di trasporto passeggeri

Con riferimento ai servizi a canone (riconducibili al Pacchetto Minimo di Accesso e ad Altri Servizi Diversi) verranno emesse:

- con cadenza mensile, fatture d'importo pari all'85% del valore medio mensile dei servizi preventivati;
- con cadenza trimestrale, fatture di conguaglio o note di accredito, derivanti dalla differenza tra i servizi previsti in fatturazione a consuntivo ed i servizi fatturati preventivamente.

A titolo informativo, per l'anno 2022 i servizi previsti dal Contratto di Utilizzo e fatturati a canone preventivo sono stati: pedaggio, contributo ANSFISA, rimborso energia elettrica di trazione, amministrazione e gestione contratto energia elettrica, noleggio sistemi informativi alle Imprese Ferroviarie da parte di FERROVIENORD. Con riferimento ai servizi a Consuntivo previsti dal Contratto di Utilizzo e richiesti dall'Impresa Ferroviaria, verranno emesse:

- con cadenza mensile, fatture d'importo pari all' 100% dei servizi;
- con cadenza trimestrale, fatture di conguaglio o note di accredito, derivanti dalla differenza tra i servizi fatturati ed ancora da fatturare.

Imprese Ferroviarie che svolgono servizio di trasporto merci

Con riferimento ai servizi a canone (riconducibili al Pacchetto Minimo di Accesso e ad Altri Servizi Diversi) verranno emesse:

- con cadenza mensile, fatture d'importo pari all' 85% dei servizi preventivati;
- con cadenza trimestrale, fatture di conguaglio, derivanti dalla differenza tra l'importo a consuntivo e l'importo in acconto.

A titolo informativo, per l'anno 2022 i servizi previsti dal Contratto di Utilizzo e fatturati a canone preventivo sono stati: pedaggio, contributo ANSFISA, canoni controllo circolazione treni merci pericolose, rimborso energia elettrica di trazione, amministrazione e gestione contratto energia elettrica.

Con riferimento ai servizi a Consuntivo previsti dal Contratto di Utilizzo e richiesti dall'Impresa Ferroviaria, verranno emesse:

- con cadenza trimestrale, fatture d'importo pari all' 100% dei servizi;
- con cadenza trimestrale, fatture di conguaglio o note di accredito, derivanti dalla differenza tra i servizi fatturati ed ancora da fatturare.

6.5.2 PAGAMENTO (Aggiornamento giugno 2021)

L'Impresa Ferroviaria 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'Impresa Ferroviaria è tenuta a corrispondere a FERROVIENORD gli interessi di mora pari al tasso EURIBOR, pubblicato semestralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica a cura del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

APPENDICI AI CAPITOLI

L'elenco delle modifiche al PIR 2023– Edizione dicembre 2022 rev.2 è riportato nella tabella iniziale sottostante l'indice.