



Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. – Gestore Infrastruttura FUC
Prospetto Informativo della Rete (PIR - 2026)
Edizione settembre 2024

PIR 2026 (BOZZA FINALE settembre 2024)

MODIFICHE PIR 2026 (Edizione settembre 2024)

Nella tabella seguente vengono riassunte le modifiche apportate rispetto al PIR dell'anno precedente.

NUM	MODIFICA	PARAGRAFO	MOTIVAZIONE
1	Adeguamento struttura		Nota ART 41449/2024
2	Aggiornamento quadro normativo	1.3	
3	Revisione generale	1.4 1.6 1.7 1.8	Miglioramento leggibilità
4	Revisione generale	2.2 2.4 2.5 2.6 2.8	Nota ART 41449/2024
5	Revisione generale	3	Nota ART 41449/2024
6	Revisione generale	4	Nota ART 41449/2024
7	Revisione generale	6	Nota ART 41449/2024
8	Aggiunto capitolo	7	Nota ART 41449/2024

Indice

CAPITOLO 1	INFORMAZIONI GENERALI.....	13
1.1	INTRODUZIONE	13
1.2	OBIETTIVO	13
1.3	ASPETTI LEGALI.....	13
1.3.1	<i>Quadro giuridico.....</i>	13
1.3.2	<i>Informazioni generali e valore legale</i>	16
1.3.3	<i>Ricorso all’organismo di regolazione.....</i>	16
1.4	STRUTTURA DEL PIR.....	17
1.5	VALIDITÀ, MODALITÀ DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE.....	17
1.5.1	<i>Periodo di validità.....</i>	17
1.5.2	<i>Procedure di aggiornamento.....</i>	17
1.5.3	<i>Distribuzione.....</i>	18
1.6	CONTATTI	19
1.7	COOPERAZIONE TRA GI/AB EUROPEI.....	19
1.7.1	<i>Corridoi ferroviari per il trasporto merci (Rail Freight Corridors (RFCs)).....</i>	19
1.7.2	<i>RailNetEurope e altre cooperazioni internazionali.....</i>	19
CAPITOLO 2	INFRASTRUTTURA	20
2.1	INTRODUZIONE	20
2.2	ESTENSIONE DELLA RETE	20
2.2.1	<i>Limiti.....</i>	20
2.2.2	<i>Collegamento delle reti ferroviarie.....</i>	20
2.3	DESCRIZIONE DELLA RETE.....	20
2.3.1	<i>Tipologia di binario.....</i>	20
2.3.2	<i>Scartamento binario.....</i>	20
2.3.3	<i>Stazioni e nodi.....</i>	20
2.3.4	<i>Sagoma limite.....</i>	20
2.3.5	<i>Limiti di peso.....</i>	20
2.3.6	<i>Gradiente di linea</i>	20
2.3.7	<i>Velocità massima.....</i>	20
2.3.8	<i>Massima lunghezza dei treni.....</i>	20
2.3.9	<i>Alimentazione.....</i>	20
2.3.10	<i>Sistema di distanziamento.....</i>	21
2.3.11	<i>Sistema di comunicazione</i>	21
2.3.12	<i>Sistemi di controllo dei treni.....</i>	21
2.4	RESTRIZIONI AL TRAFFICO	21
2.4.1	<i>Linee dedicate.....</i>	21
2.4.2	<i>Restrizioni ambientali.....</i>	21
2.4.3	<i>Merci pericolose</i>	21
2.4.4	<i>Restrizioni gallerie</i>	21
2.4.5	<i>Restrizioni ponti.....</i>	21
2.5	ORARIO DI ESERCIZIO	21
2.6	SVILUPPO DELL’INFRASTRUTTURA.....	21
2.7	UTILIZZAZIONE DELLA RETE	21
CAPITOLO 3	CONDIZIONI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA	23
3.1	INTRODUZIONE	23
3.2	CONDIZIONI GENERALE DI ACCESSO	23
3.2.1	<i>Chi può richiedere l’accesso.....</i>	23
3.2.2	<i>Requisiti per richiedere</i>	23
3.2.3	<i>Licenza.....</i>	24
3.2.4	<i>Certificato di Sicurezza Unico</i>	24
3.3	CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI.....	24
3.3.1	<i>Accordo Quadro.....</i>	24

3.3.2	Contratto di utilizzo dell'infrastruttura.....	27
3.3.3	Contratto con il richiedente non IF.....	31
3.3.4	Condizioni generali di Contratto.....	31
3.4	REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA.....	31
3.4.1	Processo di accettazione del materiale rotabile.....	31
3.4.2	Processo di accettazione del personale.....	32
CAPITOLO 4	ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ.....	33
4.1	INTRODUZIONE.....	33
4.2	DESCRIZIONE DEL PROCESSO.....	33
4.2.1	Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica.....	33
4.3	RIDUZIONI DI CAPACITÀ.....	34
4.3.1	Principi generali.....	34
4.3.2	Informazioni date dal GI/AB prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità.....	34
4.4	RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO.....	34
4.4.1	Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro.....	34
4.4.2	Processo di allocazione.....	35
4.5	PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E SERVIZI.....	36
4.5.1	Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore.....	36
4.5.2	Tempistica per le richieste tardive.....	37
4.5.3	Adeguamento intermedio e richieste in corso d'orario.....	37
4.5.4	Processo di allocazione delle tracce.....	38
4.5.5	Processo di coordinamento di tracce.....	38
4.6	LINEE SATURE.....	39
4.6.1	Dichiarazione di saturazione.....	39
4.6.2	Criteri di priorità delle tracce orarie.....	39
4.6.3	Criteri di priorità servizi.....	40
4.6.4	Analisi di capacità e piano di potenziamento.....	40
4.7	TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE.....	40
4.8	REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA.....	40
4.8.1	Specifiche richieste dell'Impresa Ferroviaria.....	40
4.8.2	Variazione alle tracce per esigenze di FUC o per cause di forza maggiore.....	41
4.8.3	Regole e conseguenze economiche in caso di mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate.....	41
4.8.4	Regole e conseguenze in caso di mancata designazione/contrattualizzazione e mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate.....	42
CAPITOLO 5	SERVIZI E TARIFFE.....	43
5.1	INTRODUZIONE.....	43
5.1.1	Pacchetto minimo di accesso.....	43
5.1.2	Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito.....	43
5.1.3	Servizi complementari.....	43
5.1.4	Servizi ausiliari.....	43
5.2	SISTEMA TARIFFARIO.....	44
5.3	PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO.....	44
5.3.1	Servizi Inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso.....	44
5.3.2	Tariffe pacchetto minimo di accesso.....	45
5.4	SERVIZI COMPLEMENTARI.....	47
5.4.1	Rifornimento idrico.....	47
5.4.2	Servizi di manovra.....	47
5.4.3	Assistenza alla circolazione di treni speciali.....	47
5.4.4	Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità Motoria e/o Sensoriale.....	48
5.5	DESCRIZIONE DEI SERVIZI AUSILIARI.....	48
5.5.1	Fornitura di informazioni complementari.....	48
5.5.2	Studi di fattibilità delle tracce orarie.....	49
5.5.3	Apertura della linea e abilitazione impianti impresenziati.....	49
5.5.4	Annunci sonori e Locandine.....	49
5.6	PENALI ED INCENTIVI.....	49

5.6.1	<i>Penali legate a variazione della traccia richiesta da IF.....</i>	49
5.6.2	<i>Penali per responsabilità di FUC.....</i>	49
5.6.3	<i>Penali per il Richiedente per mancata designazione della Impresa Ferroviaria e/o mancata contrattualizzazione delle tracce</i>	50
5.6.4	<i>Penali per Impresa Ferroviaria in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate</i>	51
5.7	PERFORMANCE REGIME	52
5.8	CAMBIAMENTI AL PEDAGGIO E TARIFFE	52
5.9	RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	52
CAPITOLO 6	ESECUZIONE DEL CONTRATTO.....	54
6.1	INTRODUZIONE	54
6.2	OBBLIGHI DEL GI FUC E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO	54
6.2.1	<i>Obblighi comuni.....</i>	54
6.2.2	<i>Obblighi del Gestore Infrastruttura FUC.....</i>	55
6.2.3	<i>Obblighi dell’Impresa Ferroviaria</i>	55
6.2.4	<i>Informazioni date dalle IF al GI FUC prima e durante la circolazione.....</i>	56
6.2.5	<i>Informazioni e cooperazione con AB e GI FUC.....</i>	57
6.2.6	<i>Sciopero</i>	57
6.3	REGOLE DI ESERCIZIO	58
6.3.1	<i>Procedure per il coordinamento dell’esercizio ferroviario.....</i>	58
6.3.2	<i>Regole di gestione</i>	58
6.3.3	<i>Gestione della circolazione perturbata e sgombero dell’infrastruttura</i>	59
6.3.4	<i>Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d’esercizio.....</i>	60
6.4	STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE	61
CAPITOLO 7	IMPIANTI DI SERVIZIO	62
7.1	INTRODUZIONE	62
7.2	INFORMAZIONI GENERALI	62
7.3	IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO.....	62
7.3.1	<i>Disposizioni comuni</i>	62
7.3.2	<i>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</i>	62
7.3.3	<i>Scali merci.....</i>	64
7.3.4	<i>Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra.....</i>	64
7.3.5	<i>Aree, impianti e edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e di merci e approvvigionamento di combustibile.....</i>	64
7.3.6	<i>Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.....</i>	65
7.3.7	<i>Platee di lavaggio</i>	65
7.3.8	<i>Servizi di continuità territoriale</i>	65
7.3.9	<i>Scarico reflui</i>	65
7.3.10	<i>Sgombero dell’infrastruttura.....</i>	65
APPENDICE 1	ACCORDO QUADRO TIPO	66
APPENDICE 2	CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL’INFRASTRUTTURA FERROVIARIA (*).....	70
APPENDICE 3	COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.....	74
APPENDICE 4	PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL’INFRASTRUTTURA	75
APPENDICE 5	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE	76
APPENDICE 6	PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L’ESECUZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF	77
APPENDICE 7	DEFINIZIONE DEL CANONE DI ACCESSO E UTILIZZO DELL’INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE.....	80
APPENDICE 8	PERFORMANCE REGIME - METODO DI CALCOLO DELLE PENALI	82
ELENCO ALLEGATI.....		84

GLOSSARIO

accordo quadro

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

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA)

Organismo nazionale, istituito dal decreto-legge 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 presente decreto riguardanti la sicurezza ferroviaria e che sostituisce l'Agenda nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), quale precedente organismo nazionale istituito come autorità nazionale preposta alla sicurezza dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (D.lgs. 50/2019)

aree di deposito

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

area di interesse

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

armonizzazione

processo di lavorazione delle richieste di tracce volto a rendere compatibili le richieste pervenute

assegnazione di capacità

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

autorità preposta al rilascio delle licenze

organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (D.lgs. 112/2015)

binari di circolazione

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

binari secondari

sono definiti tali quelli non adibiti normalmente al movimento dei treni

canali orario

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

canone di utilizzo (pedaggio)

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

capacità quadro

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

capacità di infrastruttura

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

capacità riservata ai servizi regionali

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

carta dei servizi di FUC

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

catalogo

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

certificato unico di sicurezza

il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione così come definiti dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA)

contratto di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria

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

composizione normale dei treni

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

contratto di raccordo

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

coordinamento

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

deviazione

modifica del percorso del treno rispetto alla traccia assegnata

diritto di prenotazione

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

disdetta

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

durata del contratto

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

effettuazione

provvedimento per l’utilizzo di tracce assegnate dal Gestore Infrastruttura o richieste dall’Impresa Ferroviaria (d.lgs. 112/2015)

esercizio dell’infrastruttura ferroviaria

l’assegnazione delle tracce ferroviarie, la gestione del traffico e l’imposizione di canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura

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)

funzioni essenziali del gestore dell’infrastruttura

l’adozione di decisioni relative all’assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l’assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l’adozione di decisioni relative all’imposizione dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall’organismo di regolazione

gestione operativa

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

gestore dell'infrastruttura

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

impianto di servizio

impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 del d.lgs. 112/2015

impianto raccordato

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

impresa ferroviaria (IF)

qualsiasi impresa titolare di licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo trazione (d.lgs. 112/2015)

infrastruttura ferroviaria

gli elementi rappresentativi risultano indicati nell'Allegato 1 del d.lgs. 112/2015

infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN)

la rete ferroviaria italiana nella sua completezza, a esclusione delle linee individuate come ferrovie isolate

infrastruttura ferroviaria regionale

insieme della linea e degli impianti gestiti dal GI FUC

infrastruttura saturata

elemento della infrastruttura ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio (d.lgs. 112/2015)

interruzione programmata in orario (IPO)

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

lavori di "maggiore rilevanza"

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

lavori di "minore rilevanza"

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

licenza

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

lunghezza marciapiedi

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

linea ferroviaria

l'infrastruttura che collega due località (d.lgs. 112/2015)

manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

i lavori destinati a mantenere le condizioni e la capacità dell'infrastruttura esistente

merci pericolose

le materie o le sostanze che possono rappresentare un pericolo per le persone, gli animali e l'ambiente. Il trasporto delle merci pericolose in ferrovia è disciplinato dalla normativa internazionale in materia (RID – Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose) che classifica tali sostanze (D.MIT 26/06/15)

modifica tracce

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

modulo della linea

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

normativa d'esercizio vigente

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

one stop shop (OSS)

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

operatore d'impianto

entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 d.lgs. 112/2015

orario cadenzato

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

orario di servizio

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

Organismo di allocazione della capacità (AB)

ente gestore delle funzioni essenziali relative alla Rete Interconnessa FUC ex art. 11, comma 11, del D. Lgs. 15 luglio 2015, n. 112;

organismo di regolazione

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

percorso alternativo

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

periodo di controllo

periodo di tempo fissato per confrontare le capacità quadro e le restanti capacità inutilizzate al fine di informare i potenziali richiedenti di accordi quadro della capacità quadro indicativa assegnata e della capacità disponibile (d.lgs. 112/2015)

piano di potenziamento della capacità

una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura "infrastruttura saturata" (d.lgs. 112/2015)

potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria

i lavori di modifica di vasta portata sull'infrastruttura esistente che ne migliorano la prestazione globale

profitto ragionevole

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

programma di manovra

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

programma giornaliero

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

prospetto informativo della rete (PIR)

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

raccordo

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

reclamo

ogni comunicazione scritta con la quale l'utente, o per suo conto un rappresentante o un'associazione di utenti, esprime lamentele circa la non coerenza del servizio con uno o più requisiti definiti dalla normativa europea o nazionale, dalle condizioni generali di trasporto o dalle condizioni generali di utilizzo della piattaforma digitale, o, ove ne sia prevista l'adozione, dalla carta dei servizi (Delibera ART n. 28/2021 - Allegato A)

rete

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

referente accreditato

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

richiedente

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

richiesta in corso d'orario

richiesta di tracce orarie riferita all'orario in corso di validità indipendentemente da un eventuale impegno delle stesse anche nell'orario successivo (d.lgs. 112/2015)

richiesta in gestione operativa

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

richiesta per orario

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

richiesta per un adeguamento intermedio

richiesta di tracce orarie riferita ad un adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità

richiesta pluriennale

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

rigetto

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

rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria

i lavori di sostituzione di vasta portata sull'infrastruttura esistente che non ne modificano la prestazione globale

servizi regionali

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

servizio di trasporto internazionale

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

servizio di trasporto passante

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

scalo merci terminale per merci pericolose

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

sistema di controllo delle prestazioni (*Performance regime*)

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

sistema gestione di sicurezza

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

soppressione

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

sportello unico

sistema di informazione e comunicazione con le seguenti funzioni minime, definite dall'art. 12 del Regolamento (UE) 2016/796:

- 1 funzione di punto di ingresso unico, a cui il richiedente presenta i fascicoli di domanda relativi alle autorizzazioni per tipo, alle autorizzazioni di immissione del veicolo sul mercato e ai certificati di sicurezza unici. Se il settore d'impiego o la zona di attività è limitato a una rete o a reti all'interno di un solo Stato membro, il punto di ingresso unico deve essere elaborato in modo da garantire che il richiedente possa indicare l'autorità prescelta per il trattamento della domanda di rilascio delle autorizzazioni e dei certificati di sicurezza unici per l'intera procedura;
- 2 funzione di piattaforma comune di scambio delle informazioni, che fornisce all'Agenzia e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza informazioni su tutte le domande di autorizzazione e di certificati di sicurezza unici, sulle fasi di tali procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso;
- 3 funzione di piattaforma comune di scambio delle informazioni, che fornisce all'Agenzia e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza informazioni sulle richieste di approvazione da parte dell'Agenzia, a norma dell'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/797, e sulle domande di autorizzazione dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra che comportano attrezzature del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) e/o del sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (GSM-R), sulle fasi di tali procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e le decisioni della commissione di ricorso;
- 4 funzione di «sistema di allarme rapido» in grado di individuare precocemente le esigenze di coordinamento tra le decisioni che devono essere adottate dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e dall'Agenzia nel caso di domande diverse che richiedono autorizzazioni analoghe o certificati di sicurezza unici.

stazionamento

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

stazione di collegamento reti

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

sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

la programmazione di rete, la programmazione finanziaria e degli investimenti, nonché la costruzione e il potenziamento dell'infrastruttura

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

titolo rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 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

traccia oraria o traccia

la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale (d.lgs. 112/2015)

trasporto ferroviario

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

tratta elementare

porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario contigui

treno speciale

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

valore del contratto

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

velocità di marcia

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

CAPITOLO 1 INFORMAZIONI GENERALI

1.1 INTRODUZIONE

Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l., in qualità di Gestore Infrastruttura (di seguito FUC o GI FUC), opera in forza della Delibera della Giunta regionale n. 1224 del 14.05.2004 della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia. FUC gestisce l'infrastruttura della linea ferroviaria Udine-Cividale con estensione di 15 km, le due stazioni di Remanzacco e Cividale del Friuli (stazione di testa) e le tre fermate di San Gottardo, Moimacco e Bottenicco. L'infrastruttura ferroviaria della FUC rientra nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015 ai sensi del DM 5 agosto 2016.

Ai fini della commercializzazione della capacità, il Gestore Infrastruttura FUC pubblica, in ottemperanza a quanto disposto dal d.lgs. 112/2015, il presente documento Prospetto Informativo della Rete (PIR) contenente tutte le informazioni necessarie ai soggetti Richiedenti per accedere alla infrastruttura ferroviaria della linea Udine-Cividale e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa FUC.

È attualmente in corso il processo relativo al subentro di RFI nella gestione della linea ferroviaria Udine – Cividale, iniziato con la sottoscrizione dell'“Accordo tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Società Ferrovie Udine Cividale S.r.l. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la realizzazione delle attività propedeutiche al subentro di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale della linea Udine – Cividale (articolo 47 del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 come convertito dalla Legge n. 96 del 21 giugno 2017)” firmato il 06/08/2020.

Nelle more del subentro di RFI nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria Udine-Cividale, sono state completate le attività finalizzate ad affidare a RFI, in qualità di AB, i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali e in data 07.03.2023 è stato stipulato l'“Accordo tra la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, Società Ferrovie Udine Cividale S.r.l. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'affidamento a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. -ai sensi dell'art. 11 comma 11 del d.lgs. 112/2015 e s.m.i.- dello svolgimento delle funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies del Decreto Legislativo del 15 luglio 2015 n. 112 e s.m.i., relativamente alla infrastruttura ferroviaria regionale gestita da Società Ferrovie Udine Cividale S.r.l.”.

1.2 OBIETTIVO

In conformità a quanto previsto dal d.lgs. 112/2015 modificato dal d.lgs. 139/2018, di recepimento della Direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, il presente documento vuole conseguire l'obiettivo di fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell'offerta e per la disciplina in fase di gestione del rapporto con il gestore dell'infrastruttura da parte degli stessi.

A tal fine, il PIR contiene:

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

1.3 ASPETTI LEGALI

1.3.1 Quadro giuridico

Fonti comunitarie

- Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;

- Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 29 aprile;
- Direttiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la Direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la Direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n.1191/69 e (CEE) n.1107/70;
- Direttiva 2007/59/CE: "Certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità";
- Regolamento (CE) n. 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- Direttiva 2012/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- 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. Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
- 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;
- Direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2010/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;
- 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 di Esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- 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 (rifusione).

Fonti nazionali

- D.P.R. 753 del 11 luglio 1980 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto".
- D.lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 (e successive modifiche ed integrazioni) "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale";
- D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 "Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- D.P.C.M. 16 novembre 2000 "Individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli art. 9 e 12 del D.lgs. 19 novembre 1997 n. 422 in materia di TPL;
- D.M. n. 28/T del 5 agosto 2005 "Individuazione delle Reti ferroviarie e dei criteri relativi alla

determinazione dei canoni di accesso ed all’assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria”;

- D.M. 18 agosto 2006, come integrato da comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (G.U. 7 ottobre 2006);
- D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 “Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- D.M. 2 aprile 2008 “Aggiornamento del costo chilometrico della trazione elettrica nella formula del pedaggio di accesso/utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria nazionale”;
- L. n. 99 del 23 luglio 2009, “Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia” (artt. 58-63);
- L. 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);
- L. n. 98 del 9 agosto 2013 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 69 del 21 giugno 2013, recante disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia;
- D.M. 10 settembre 2013 “Riduzione del 15% del pedaggio sulle linee AV” (G.U. 19 settembre 2013);
- D.lgs. n. 70 del 17 aprile 2014 “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;
- D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 “Attuazione della Direttiva 2012/34/CE” che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo;
- D.M. 5 agosto 2016 “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015. n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione” (GU 15 settembre 2016).
- Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante: “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, 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. del 23 novembre 2018, n. 139, che modifica il d.lgs. 112/2015, il riferimento al d.l. 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e al d.m. del 16 aprile 2018, recante “Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”. D.lgs. 50/2019 del 14 maggio 2019, n. 50, recante “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie;
- D. Lgs. n. 50 del 14 maggio 2019 “Attuazione della Direttiva 2016/798/CE dell’11 maggio 2016, relativa alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”;
- D. M. 28.3.2022 Min. delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile “Individuazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi”;
- Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 28.03.2022, n. 75, recante “Approvazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi”.

Delibere regolatorie

- Delibera ART n.70 del 31 ottobre 2014, Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 76/2014 del 27 novembre 2014 relativa alla Procedura di Aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete ferroviaria nazionale gestita da RFI S.p.A. – edizione 2015;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96 del 13 novembre 2015 recante “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- Delibera ART n.140 del 30 novembre 2016 Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto Informativo della Rete 2018”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al “Prospetto

“Prospetto Informativo della Rete 2017” vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del “Prospetto Informativo della Rete 2019”;

- 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. Conclusione del procedimento.;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106/2018 relativa a “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 130/2019 relativa a “Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 156/2020 recante «Conclusione 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 dell’Autorità n. 28/2021 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”;
- Delibera dell’Autorità n. 141/2022, dell’8 settembre 2022, recante: “Adeguamenti 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 dell’Autorità n. 95/2023, dell’31 maggio 2023, recante “Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell’atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse”.

Fonti regionali

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

1.3.2 Informazioni generali e valore legale

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) è elaborato dal GI FUC sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell’Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti) ai sensi del D.lgs. 112/2015 e del D.M. 5 agosto 2016.

Il PIR espone dettagliatamente i diritti e gli obblighi del GI FUC e dei possibili richiedenti, in riferimento alla richiesta/assegnazione della capacità/tracce, all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e all’erogazione dei servizi a essa connessi, nonché i canoni e i corrispettivi dovuti.

Il PIR assume anche valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra GI FUC e coloro che sottoscriveranno sia i singoli Accordi Quadro sia i singoli Contratti di Utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria.

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

1.3.3 Ricorso all’organismo di regolazione

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

Contatti:

Autorità di Regolazione dei Trasporti
via Nizza, 230
10126 Torino

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

1.4 STRUTTURA DEL PIR

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

Capitolo 1 **Informazioni generali**

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

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

Capitolo 4 **Allocazione della capacità**

Descrive il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta

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

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

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

1.5 VALIDITÀ, MODALITÀ DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE

1.5.1 Periodo di validità

La validità del presente documento decorre:

- dal 14 marzo 2025, per le regole e procedure che disciplinano il processo di allocazione della capacità e i rapporti contrattuali fra GI FUC e IF/Richiedenti per l'orario di servizio dal 14 dicembre 2025 al 12 dicembre 2026 e le relative informazioni;
- dal 14 dicembre 2025 per le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 14 dicembre 2025 al 12 dicembre 2026 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di GI FUC e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

1.5.2 Procedure di aggiornamento

Il PIR viene aggiornato a cura di GI FUC il quale, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete. Al termine della fase di consultazione GI FUC invia il progetto del PIR aggiornato all'Organismo di Regolazione per eventuali ulteriori indicazioni e/o prescrizioni.

PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO ORDINARIO

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

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

PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO

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

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

Ogni modifica sarà comunicata all'ART e a tutti i soggetti interessati, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore delle stesse, ovvero la data di pubblicazione della stessa sul sito internet di GI FUC.

1.5.3 Distribuzione

La diffusione del PIR avviene gratuitamente tramite il sito Internet di FUC (www.ferrovieudinecividale.it), sul quale verranno rese disponibili anche le integrazioni/modifiche. Gli obblighi di pubblicazione si intendono adempiuti con la pubblicazione sul sito web di FUC.

1.6 CONTATTI

Di seguito i contatti utili per richiedere tutte le informazioni relative all'accesso alla rete.

Società Ferrovie Udine Cividale Srl
via Peschiera, 30
33100 UDINE

tel +39 0432 581844
WWW <https://www.ferrovieudinecividale.it>
PEC ferrovieudinecividale@pec.iomail.it

1.7 COOPERAZIONE TRA GI/AB EUROPEI

1.7.1 Corridoi ferroviari per il trasporto merci (Rail Freight Corridors (RFCs))

Il regolamento Europeo 913/2010/EU relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo è entrato in vigore il 09 novembre 2010. Gli stati membri, a seguito di tale regolamento, si sono operati alla creazione di Corridoi Merci Ferroviari (RFC) al fine di:

- rafforzare il coordinamento tra Gestori dell'infrastruttura su aspetti chiave come l'allocazione delle tracce, lo sviluppo dell'infrastruttura e il rafforzamento dell'interoperabilità dei sistemi;
- ottenere un corretto bilanciamento tra i passeggeri e i traffici merci lungo i RFC, fornendo capacità merci adeguata al segmento di mercato contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di puntualità;
- promuovere l'interoperabilità tra il settore ferroviario e altre modalità di trasporto con il coinvolgimento dei terminal nella capacità dei corridoi. Non vi sono corridoi che interessano la linea ferroviaria Udine Cividale.

1.7.2 RailNetEurope e altre cooperazioni internazionali

RNE (Rail Net Europe) è una organizzazione di Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria e Organismi di Allocazione europei che supporta il settore ferroviario internazionale attraverso: modelli, linee guida, procedure, strumenti di supporto IT per lo sviluppo di procedure internazionali armonizzate. Ulteriori informazioni relative a RNE sono consultabili al sito <http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>.

CAPITOLO 2 INFRASTRUTTURA

2.1 INTRODUZIONE

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

2.2 ESTENSIONE DELLA RETE

2.2.1 Limiti

L’infrastruttura ferroviaria regionale gestita da Società Ferrovie Udine Cividale è costituita dalla linea Udine (RFI) - Cividale (FUC), così come definita nel DM 5/8/2016.

2.2.2 Collegamento delle reti ferroviarie

La stazione di collegamento tra l’infrastruttura ferroviaria nazionale e quella regionale gestita da Società Ferrovie Udine Cividale è Udine.

2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE

2.3.1 Tipologia di binario

Linea a semplice binario tra Udine (RFI) [00+000] e Cividale del Friuli [15+030].

2.3.2 Scartamento binario

Lo scartamento dei binari è quello standard di 1435 mm.

2.3.3 Stazioni e nodi

Le informazioni sono riportate nell’allegato I.

2.3.4 Sagoma limite

Sulla linea Udine – Cividale è in vigore la sagoma limite GA.

2.3.5 Limiti di peso

Peso lordo per asse consentito: 22,5 ton/asse.

2.3.6 Gradiente di linea

La pendenza massima della linea è del 7‰.

2.3.7 Velocità massima

Velocità massima ammessa: 100 km/h.

2.3.8 Massima lunghezza dei treni

La lunghezza massima dei treni che possono percorrere la linea, riportata nella fiancata principale del fascicolo linea, viene riassunta in tabella.

Località di Servizio	Remanzacco	Cividale del Friuli
n° e capacità binari	1 (210)	Vari (188-133)

2.3.9 Alimentazione

Non è presente alcun sistema di trazione elettrica.

2.3.10 Sistema di distanziamento

Blocco elettrico.

2.3.11 Sistema di comunicazione

GSM-R.

2.3.12 Sistemi di controllo dei treni

DCO.

2.4 RESTRIZIONI AL TRAFFICO

2.4.1 Linee dedicate

Non applicabile.

2.4.2 Restrizioni ambientali

Non vi sono restrizioni.

2.4.3 Merci pericolose

Sulla linea Udine-Cividale non vi sono impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione/smistamento di merci pericolose.

2.4.4 Restrizioni gallerie

Non vi sono gallerie.

2.4.5 Restrizioni ponti

Qualora necessarie, FUC provvede a emettere apposite prescrizioni per eventuali restrizioni di traffico sui ponti/manufatti dell'infrastruttura ferroviaria.

2.5 ORARIO DI ESERCIZIO

Il periodo di abilitazione della linea è dalle 06:00 alle 21:57 dal lunedì alla domenica.

2.6 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA

In questa sezione sono indicati 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 di infrastruttura.

2.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE

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

Al fine di valutare il grado di utilizzo sono indicati i valori dei seguenti indicatori:

- carico orario: numero di tracce che il GI prevede di assegnare per fascia oraria, nel giorno tipo dell'orario di servizio di riferimento, in base agli impegni oggetto di Accordi Quadro rilevanti per l'orario di riferimento del PIR;
- carico giornaliero: numero di tracce che il GI prevede di allocare nell'arco delle 24 ore del giorno tipo dell'orario di servizio di riferimento, in base agli impegni oggetto di Accordi Quadro rilevanti per l'orario di riferimento del PIR;
- capacità teorica oraria: numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto omotachico e distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea (D). Si calcola come rapporto 60/D. Il valore di capacità teorica, funzione delle caratteristiche tecniche

dell’infrastruttura, tiene conto degli interventi tecnologici e/o infrastrutturali rilevanti per l’orario di riferimento del PIR;

- capacità commerciale oraria: numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell’intervallo di un’ora, con un piano di trasporto coerente con l’eterogeneità della domanda in termini di velocità commerciali e con distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea. Viene calcolato come rapporto tra capacità teorica oraria ed un coefficiente indicativo del livello di eterotachia della linea (K). La capacità commerciale dipende pertanto dalle caratteristiche dell’infrastruttura e dal piano di trasporto, con le sue specificità in termini di differenza di velocità commerciale tra i diversi prodotti nonché di struttura dell’orario;
- capacità commerciale giornaliera è il prodotto della capacità commerciale oraria per le ore di esercizio della linea, al netto di finestre manutentive e chiusure;
- soglia di capacità limitata oraria è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale si possono produrre fenomeni di instabilità locale del traffico. È definita in coerenza con gli standard individuati nella Fiche UIC406;
- soglia di saturazione oraria è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale si raggiunge la saturazione della macro-tratta nell’intervallo orario;
- soglia di capacità limitata giornaliera è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale giornaliera oltre la quale si possono produrre fenomeni di instabilità del traffico con ampie e sistematiche ripercussioni. È definita in coerenza con gli standard individuati nella Fiche UIC406;
- soglia di saturazione giornaliera è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale giornaliera oltre la quale si raggiunge la saturazione della linea.

I valori di riferimento degli indicatori sopra richiamati sono riportati in Tabella 1.

Viene definita a capacità limitata ovvero satura la linea per cui il carico giornaliero, risulti uguale o maggiore ai corrispondenti valori soglia riportati in Tabella 1. In tal caso trovano applicazione le conseguenze economiche previste al punto Diritto di prenotazione. Le stesse trovano applicazione anche per le singole fasce orarie in cui sono raggiunti o superati i valori soglia di capacità limitata di cui alla Tabella 1. 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.

Linea	Capacità teorica oraria	Capacità commerciale oraria	Capacità commerciale giornaliera	Soglia capacità limitata oraria	Soglia saturazione oraria	Soglia capacità limitata giornaliera	Soglia saturazione giornaliera
Udine-Cividale	4 (nei due sensi)	4 (nei due sensi)	60 (nei due sensi)	100%	100%	90%	100%

Tabella 1 Valori di capacità e soglie di capacità limitata e di saturazione

In caso di raggiungimento della soglia di saturazione, anche in un’unica fascia oraria, il GI dichiara satura la linea preventivamente rispetto alle procedure previste al punto 4.6.1.

LINEA	TRATTA	Capacità	GIORNO LAVORATIVO MEDIO				% IMPEGNO	
		tr/giorno	tr CdS/g	tr merci/g	tr invii/g (val. medio)	TOT tr/g	tr. CdS	tr. TOT
UDINE-CIVIDALE	Udine-Cividale	60	30 ¹	0	1	31	50%	52%

LINEA	TRATTA	Capacità	DUE ORE DI PUNTA				% IMPEGNO	
		tr/2h	tr CdS/2h	tr merci/2h	tr invii/2h (val. medio)	TOT tr/2h	tr. CdS	tr. TOT
UDINE-CIVIDALE	Udine-Cividale	8	41	0	0	4	50%	50%

Tabella 2 Valori di carico orario e giornaliero

¹ In applicazione nota ANSF 10745/2018 del 28.06.2018.

CAPITOLO 3 CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE

Nel presente capitolo sono descritte le modalità di accesso, di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite dal GI.

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

3.2 CONDIZIONI GENERALE DI ACCESSO

3.2.1 Chi può richiedere l'accesso

Le richieste di capacità specifiche di infrastruttura possono essere presentate da:

- Impresa Ferroviaria titolari di licenza;
- persona fisica o giuridica con un interesse, di pubblico servizio o commerciale, ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario (definita "richiedente").

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

- in termini di capacità pluriennale e dunque per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio ed a partire dal primo orario di servizio utile, nel qual caso viene stipulato un Accordo Quadro;

in termini di tracce orarie e servizi rientranti nei termini di vigenza di un orario di servizio, nel qual caso viene stipulato un contratto di utilizzo. Il rinnovo di un Accordo Quadro sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010 deve essere autorizzato dall'Autorità.

3.2.2 Requisiti per richiedere

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

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

- 1) essere in possesso di licenza, rilasciata dalla competente Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
- 2) essere in possesso del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente.

Se il richiedente è una persona fisica o giuridica (diversa da IF), all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare al GI FUC di appartenere ad una delle categorie di cui art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/2015.

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

L'Impresa Ferroviaria è tenuta a presentare la richiesta di tracce orarie in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel 0 del presente documento e nei suoi allegati.

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

- 1) essere in possesso di licenza, rilasciata dalla competente Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
- 2) essere in possesso del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente;
- 3) essere in possesso o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio/estensione del Certificato di Sicurezza Unico.

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF dovrà designare l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete del GI FUC, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto. All'atto della designazione l'IF dovrà essere in possesso della documentazione di cui al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché 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.

3.2.3 Licenza

Il possesso della licenza costituisce un requisito preliminare per il rilascio del Certificato Unico di Sicurezza di cui al d.lgs. 50/2019 del 14 maggio 2019, n. 50, recante “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”.

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).

Contatti:

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

via Caraci, 36

00157 Roma

e-mail

dt.dgtfe@mit.gov.it

web

www.mit.gov.it/mit

3.2.4 Certificato di Sicurezza Unico

Il Certificato di Sicurezza Unico è il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione.

Ai sensi dell'articolo 9 del d.lgs. 50/2019, la richiesta di certificato di sicurezza unico deve essere presentata allo One Stop Shop dell'ERA, responsabile del rilascio del certificato; secondo quanto previsto dal comma 8 del citato articolo 9, tale iter può essere alternativamente attivato presso ANSFISA nel solo caso in cui l'IF abbia intenzione di operare nel solo territorio italiano.

Esso riguarda sia i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari sia i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria.

Nell'eventuale periodo di latenza, in attesa dell'estensione o del rilascio del Certificato di Sicurezza Unico da parte di ANSFISA delle Imprese Ferroviarie che circolano sulla rete FUC, sarà ritenuta valida la documentazione in essere al momento del passaggio di competenze all'Agenzia, fermo restando che esse dovranno esserne in possesso entro le tempistiche riportate al CAPITOLO 4.

Contatti:

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

e-mail

ansfisa@ansfisa.gov.it

web

www.ansfisa.gov.it

3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI

3.3.1 Accordo Quadro

L'articolo 22 comma 5 del D.lgs. 112/2015 stabilisce che il Gestore dell'Infrastruttura e un Richiedente possono concludere un accordo quadro a norma dell'art. 23 del decreto stesso, garantendo quindi la possibilità per il singolo titolare di Accordo Quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste di capacità, di accedere fino al 100% della capacità disponibile.

Il richiedente, per l'effettuazione di un nuovo servizio di trasporto passeggeri, deve informare il GI e l'Autorità 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.

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

Si specifica che il rinnovo di un Accordo Quadro sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010 può essere effettuato una sola volta, previa autorizzazione dall'Autorità.

Contenuti e durata

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

- tipologia del servizio di trasporto;
- caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, massa assiale (merci), sagoma (merci);
- numero di tracce per fascia oraria per relazione;
- volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in treni*km);
- valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

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

L'Accordo Quadro è concluso per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma per cinque anni, a partire dal primo orario di servizio utile, rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. In casi specifici è ammessa una durata maggiore o minore. È ammessa una durata superiore a cinque anni, se motivata dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi a investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro o alla sottoscrizione di contratti in ambito di obblighi di servizio pubblico.

Velocità Commerciale Media ed altri parametri di qualità

GI FUC si impegna a garantire, quale indice di qualità dei servizi (KPI) OSP, il rispetto della velocità commerciale media come definita negli Accordi Quadro che saranno stipulati.

Si impegna a garantire, inoltre, in conformità a quanto previsto dalla misura 15 della Delibera ART n. 16 del 2018, le seguenti prestazioni come definite negli Accordi Quadro che saranno stipulati:

- la fornitura delle informazioni da rendere nei confronti dei viaggiatori e dei cittadini all'interno delle stazioni, in relazione alle dotazioni infrastrutturali e alla disponibilità degli spazi;
- la pulizia e il comfort delle stazioni;
- l'accessibilità in autonomia alle stazioni secondo quanto previsto dal Reg. UE 1300/2014;
- il servizio di assistenza alle PMR nelle stazioni;
- la sicurezza del viaggiatore nelle stazioni.

Gli standard minimi di qualità, riferiti alle prestazioni sopra citate, saranno definiti nell'ambito della negoziazione tra Richiedente e GI FUC.

Sottoscrizione e adempimenti successivi

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

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

Il Richiedente (se IF) o la/le IF/II.FF. designate procederanno alla richiesta di assegnazione di capacità specifica, sotto forma di tracce orarie, corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo, nel rispetto della tempistica di cui al CAPITOLO 4, finalizzata alla stipula di contratto di utilizzo dell'infrastruttura. Qualora le richieste di cui trattasi non pervengano nel rispetto del termine, troveranno comunque piena applicazione le disposizioni in esso contenute per tale ipotesi.

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

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

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

Variazioni di capacità

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

Per sopravvenute, motivate e documentate esigenze, il Richiedente ha facoltà di richiedere aumenti/riduzioni oltre il limite sopra indicato. Le variazioni in aumento e/o in diminuzione nella misura sopra indicata possono essere accordate dal GI per il primo orario di servizio utile di riferimento previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile.

Pertanto, si potrà procedere a siffatta variazione solo previo consenso del GI, attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo, che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. La capacità oggetto della eventuale riduzione accordata verrà comunque immediatamente considerata a disposizione del GI per il processo di assegnazione annuale della capacità.

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

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

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

Garanzia

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

L'importo a garanzia valorizzerà il volume di capacità oggetto dell'Accordo Quadro espresso in treno*km anno, relativo all'orario di servizio di maggior produzione nel periodo di validità dell'Accordo Quadro, sulla base del valore medio unitario treno*km pubblicato nel CAPITOLO 5 del presente documento, con un massimo di 300.000 € (trecentomila/00 €).

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

Divieto di cessione

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

Risoluzione dell'Accordo Quadro

Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni generali del Codice civile in tema di risoluzione contrattuale,

l'Accordo Quadro potrà essere risolto da FUC ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 Codice civile nei seguenti casi:

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

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

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

3.3.2 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

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

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

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

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

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

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

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 7 giorni solari antecedenti l'avvio del servizio di trasporto (per contratti di cui alla precedente lettera b).

Il GI, acquisita la documentazione completa, provvede ad inviare all'IF la proposta di contratto, comprensiva di tutti gli allegati tecnici ed economici, con l'indicazione del termine per la restituzione della medesima proposta sottoscritta in segno di integrale accettazione.

Qualora l'IF non provveda ad inviare l'integrale accettazione della proposta di contratto, ovvero a produrre motivate osservazioni entro la data comunicata dal GI, quest'ultimo fisserà un termine perentorio di 5 giorni solari

entro il quale stipulare il contratto, pena la decadenza dal diritto ad utilizzare la capacità assegnata con il conseguente obbligo per l'IF di corrispondere, entro 15 giorni solari dalla data di emissione della fattura da parte del GI, gli importi dovuti in caso di mancata contrattualizzazione.

L'IF 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.

Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione

Prima della stipula del contratto di utilizzo, l'IF che risulti inadempiente rispetto al pagamento di almeno due fatture relative all'orario di servizio precedente e qualora le fatture medesime non siano state motivatamente contestate da parte dell'IF per errori imputabili a FUC, dovrà presentare un piano di pagamento interamente garantito da fidejussione bancaria o assicurativa finalizzato alla soddisfazione dei crediti insoluti da corrispondere entro e non oltre la data della prima fatturazione a conguaglio del nuovo contratto.

Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di Sicurezza Unico

Nel periodo di validità del contratto l'IF potrà avanzare richiesta di assegnazione di tracce relative a linee non comprese nel certificato di sicurezza unico.

L'AB assegnerà dette tracce nei limiti della capacità disponibile, solo nel momento in cui l'IF otterrà il Certificato di sicurezza Unico per le linee sulle quali sono richieste le stesse.

Garanzia

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

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

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

Esonero della garanzia

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

Sono, inoltre, esonerate dal prestare la garanzia le II.FF. che stipulano contratto di utilizzo all'infrastruttura ferroviaria a partire dal terzo orario di servizio consecutivo, qualora risulti regolare il pagamento di tutte le fatture.

Assicurazioni

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

- **Responsabilità Civile verso terzi ed operatori**, a garanzia di tutti i rischi per le attività svolte dal GI e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: massimale pari a € 100.000.000,00 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 sottoindicata polizza assicurativa:

- **Responsabilità Civile verso Terzi**, a garanzia dei danni sofferti dal GI, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e

dai terzi:

- massimale per singola IF di € 100.000.000,00 per sinistro e per anno.

Sottolimiti ammessi:

- danni indiretti € 10.000.000,00 per sinistro/anno;
- danni a terzi da incendio, esplosione, scoppio: € 3.000.000,00 per sinistro/anno;
- inquinamento accidentale € 7.500.000,00 per sinistro/anno.

• **Responsabilità Civile verso Terzi (RCT) e verso i prestatori d'opera (RCO)**, per tutte le attività svolte:

- massimale pari a € 100.000.000,00 per sinistro e per anno.

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

La polizza dovrà:

- 1) prevedere l'impegno da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata con ricevuta di ritorno oppure PEC ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità delle garanzie, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo della scadenza o nell'eventualità che le garanzie prestate siano inferiori a quelle richieste dal GI FUC entro e non oltre 30 giorni dalla scadenza del contratto;
- 2) laddove IF abbia già in essere una o più coperture assicurative per un massimale adeguato ai requisiti minimi di cui al presente punto, si potrà presentare alternativamente copia della polizza assicurativa completa di tutte le garanzie, sottolimiti ed esclusioni e relativa quietanza di pagamento, alternativamente si potrà anche accettare un'appendice/dichiarazione della Compagnia assicuratrice in cui si dichiara che:
 - la copertura sia operativa anche per le attività di cui al presente contratto;
 - si abbia la conoscenza del presente articolo;
 - le condizioni di polizza rispettino completamente le clausole previste dal presente PIR.

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

- 3) essere in lingua italiana, eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa dovranno essere interamente tradotte a cura della Compagnia stessa o dovranno riportare un visto di corrispondenza/accettazione da parte della Compagnia emittente se tradotte da altri soggetti. In ogni caso di contestazione/contenzioso fa fede il testo in italiano;
- 4) fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali (es. CIV, RIV, AIM, Regolamento CE n. 782/2021) e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel presente Capitolo 2; va previsto l'obbligo del contraente di aggiornare l'assicuratore sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte del contraente non dovrà comportare decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;
- 5) in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, se ne dovrà prevedere il reintegro entro 30 giorni dalla richiesta della Compagnia;
- 6) prevedere un'estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano, per le IF 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 da FUC fino alle già menzionate stazioni;
- 7) prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 del Codice civile, verso le persone delle quali le parti (FUC e qualunque IF coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
- 8) prevedere che la Compagnia si impegni, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità, ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati (anche se avanzata direttamente nei confronti dell'assicurata), fermo restando che il contratto di assicurazione non ha natura di contratto autonomo di garanzia.

Si precisa che la stipula delle coperture di cui al presente paragrafo non rappresenta in nessun caso una limitazione delle eventuali responsabilità in eccesso ai massimali indicati; tale principio si applica indistintamente a tutti i soggetti interessati.

Obblighi di IF alla cessazione del contratto

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

Nel caso in cui l'IF non ottemperi a tali disposizioni, GI FUC è autorizzato a compiere ogni più opportuna attività al fine dello sgombero e della rimozione dei mezzi di IF, addebitando a quest'ultima i costi sostenuti.

Limitazioni al servizio in casi di morosità

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

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

Risoluzione del Contratto di Utilizzo

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

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

Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di FUC da inoltrarsi a mezzo di lettera con ricevuta di ritorno o a mezzo PEC. In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, essa è tenuta a riconoscere a FUC, a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere a FUC fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine FUC acquisirà l'importo della garanzia costituita, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

Sospensione dell'efficacia del contratto

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'IF dell'obbligo a versare il corrispettivo pattuito.

Tuttavia, qualora la sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza Unico sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere una somma pari all'importo del canone di utilizzo dell'infrastruttura di ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione. Ove, peraltro, alla sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza 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'IF.

3.3.3 Contratto con il richiedente non IF

Il Richiedente non IF, ha diritto, in relazione a quanto previsto dal d.lgs. 112/2015, a richiedere capacità d’infrastruttura secondo le regole descritte dal presente documento PIR (capitolo 3, 4 e 5). FUC non prevede un Contratto per l’allocazione di tracce e servizi con il Richiedente non IF. Le tracce e i servizi richiesti, da un Richiedente non IF, costituiranno allegato del Contratto di Utilizzo dell’infrastruttura dell’IF indicata per l’effettuazione del trasporto.

3.3.4 Condizioni generali di Contratto

Le disposizioni contenute all’interno del PIR costituiscono le condizioni generali di contratto predisposte da FUC. Le disposizioni sono messe a conoscenza degli operatori del settore ferroviario tramite la pubblicazione del PIR e accettate dalle parti all’atto della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria o dello schema di Accordo Quadro.

3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA

3.4.1 Processo di accettazione del materiale rotabile

L’Art. 23 (comma 1, lettera b), del d.lgs. 57/2019 impone che “1. Prima che un’impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell’area d’uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato, essa verifica che: [...] b) il veicolo sia compatibile con la tratta, sulla base del registro dell’infrastruttura, delle pertinenti STI o, qualora tale registro non esista o sia incompleto, di ogni informazione pertinente che il gestore dell’infrastruttura deve fornire gratuitamente entro quindici giorni, salvo che il gestore dell’infrastruttura e l’impresa ferroviaria concordino un diverso termine, comunque non superiore a trenta giorni”. Tale norma è stata richiamata dalla Nota ANSF Prot. 0012004/2019 del 17/06/2019 che ha di fatto attivato un periodo transitorio che possa agevolare l’applicazione di quanto previsto dalla citata normativa, in accordo con il Gestore della rete nazionale (RFI).

Qualora per la verifica di compatibilità treno-tratta a carico delle Imprese Ferroviarie sia necessario accedere a informazioni non disponibili all’interno del RINF, FUC si impegna a fornire tali informazioni attraverso altri mezzi, gratuitamente, non appena possibile e in formato elettronico, alle Imprese Ferroviarie e ai richiedenti delle tracce orarie autorizzati.

Ai sensi dell’art. 23, comma 2, del d.lgs. 57/2019, le Imprese Ferroviarie possono concordare con FUC lo svolgimento a proprio carico di prove in linea o in laboratorio. FUC, in collaborazione con il richiedente, si adopera affinché tali prove, previo rilascio di circolabilità temporanea, siano effettuate entro tre mesi dalla ricezione della domanda.

Al fine di evitare la duplicazione delle prove, in relazione ai parametri “Carichi di traffico e capacità di carico dell’infrastruttura” e “Sistemi di rilevamento dei treni”, FUC si impegna a fornire tramite RINF, l’elenco dei tipi di veicoli o dei veicoli compatibili con la tratta per i quali è stata già verificata la compatibilità treno-tratta, ove tali informazioni siano disponibili.

Le Imprese Ferroviarie in possesso del Certificato di Sicurezza Unico, rilasciato da ANSFISA e/o Agenzia ferroviaria Europea ERA, che hanno la necessità di effettuare dei servizi per il trasporto passeggeri, devono presentare istanza formale a FUC. Nella richiesta devono essere chiaramente indicati:

- la linea Udine-Cividale o la tratta della linea sulla quale si intende far circolare i veicoli;
- la durata auspicabile della circolabilità (nel caso di richieste di circolabilità temporanee);
- la tipologia dei veicoli;
- i numeri identificativi di ciascun veicolo con l’evidenza della relativa registrazione nel RIN di un paese membro dell’Unione Europea;
- tutti i dati relativi alle caratteristiche tecniche dei veicoli (con particolare riferimento alla sagoma limite e al peso massimo);
- le AIM oppure le AMIS (sia del veicolo tipo sia di ciascun veicolo oggetto della richiesta) rilasciate da ANSFISA e/o da ERA per la circolazione sulla rete FUC;
- il Proprietario, il Detentore ed il Soggetto Responsabile della Manutenzione di ciascun veicolo.

L'impresa Ferroviaria deve trasmettere a FUC la documentazione relativa al materiale rotabile che dovrà comprendere il manuale di emergenza e recupero.

Inoltre, FUC si riserva di valutare la documentazione pervenuta e rilasciare la circolabilità dei veicoli, oltre a valutare, eventualmente, le condizioni di compatibilità con la rete verificate dalle Imprese Ferroviarie ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 57/2019.

Per l'utilizzo, sull'Infrastruttura Ferroviaria gestita da FUC, dei veicoli che abbiano ottenuto l'Autorizzazione all'Immissione sul Mercato (AIM) potranno essere indicate eventuali limitazioni o interdizioni conseguenti alla interazione del materiale rotabile e le caratteristiche della infrastruttura percorsa.

Le attività istruttorie da parte di FUC saranno svolte a titolo gratuito.

3.4.2 Processo di accettazione del personale

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

CAPITOLO 4 ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

4.1 INTRODUZIONE

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità potranno essere soggetti a adeguamento in ottemperanza ad eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

Le eventuali integrazioni/modifiche, che in corso di validità dovessero essere apportate, saranno rese conoscibili con modalità analoghe a quelle utilizzate per il presente documento.

4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO

Il processo di assegnazione della capacità di infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto ai sensi della legislazione vigente, di seguito denominati "Richiedente".

La capacità dell'infrastruttura in termini generali può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito accordo quadro.

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

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

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

Il Richiedente deve presentare le richieste entro i termini e con le modalità stabiliti e resi pubblici dall'AB, se ritenuto opportuno, anche l'ordine di reciproca priorità che egli intende attribuire alle richieste avanzate, nonché le specifiche commerciali e di produzione relative all'insieme di tracce richieste.

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

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

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

È compito dell'AB evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

4.2.1 Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica

Qualora un Richiedente intenda effettuare un nuovo servizio ferroviario passeggeri deve notificare al Gestori dell'infrastruttura ed all'ART la sua intenzione entro il termine di cui all'articolo 38, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE.

In conformità con quanto previsto dal Regolamento UE 2018/1795 i Richiedenti saranno tenuti a fornire le informazioni di cui all'art. 4, attraverso il modulo standard pubblicato sul sito dell'ART, al fine di determinare se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario risulta compromesso dal nuovo servizio ferroviario per passeggeri.

4.3 RIDUZIONI DI CAPACITÀ

4.3.1 Principi generali

Per quanto concerne le interruzioni di binario per lavori alle linee, queste vengono concesse, su richiesta degli interessati, previa emanazione di un idoneo programma dei lavori a farsi e delle interruzioni. Le stesse vengono concesse utilizzando gli intervalli utili "diurni" e "notturni" d'interruzione e/o sospensione del servizio per lavori di manutenzione.

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

Il GI pubblicherà il programma di manutenzione o potenziamento entro 24 mesi dall'entrata in vigore dell'orario. Tale programma sarà pubblicato se comporterà riduzioni della capacità di orario e nei seguenti casi:

- se la parte interessata ai lavori sarà non disponibile per più di 7 giorni consecutivi e ridurrà di oltre il 30% l'offerta sul tratto interessato;
- se il binario principale sarà non disponibilità per sette giorni consecutivi.

Il GI invierà entro 25 mesi dall'entrata in vigore dell'orario il piano di tutte le indisponibilità – stabilito di concerto con l'AB in qualità di referente del processo di allocazione della capacità - ai richiedenti e agli altri GI coinvolti; se le indisponibilità supereranno i 30 giorni e ridurranno del 50% i servizi offerti, egli si confronterà con altri GI per trovare un'ipotesi alternativa alle indisponibilità. Si provvederà ad una seconda fase di consultazione entro 19 mesi dall'entrata in vigore dell'orario ed entro i 18 mesi si presenterà il nuovo prospetto, modificato dopo la seconda consultazione con gli altri GI interessati e Autorità Richiedenti.

Entro 12 mesi dall'entrata in vigore dell'orario, il GI provvederà a pubblicare i programmi definitivi specificando tempi tecnici, percentuali di riduzioni e tratta infrastrutturale interessata. Il programma sarà pubblicato previa consultazione con altri GI interessati che si terrà 13 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario.

Le indisponibilità consolidate saranno considerate in fase di progettazione dell'orario.

Entro 6 mesi dall'entrata in vigore dell'orario il GI renderà note le date e la modalità di restrizioni relative al programma di indisponibilità, il quale verrà pubblicato evidenziando la percentuale di riduzione dell'offerta (possibilmente pari o inferiori al 10%).

Il GI è tenuto a pubblicare tutte le riduzioni di capacità che sono nate al momento della pubblicazione del PIR.

4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO

4.4.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'Accordo Quadro deve essere inoltrata all'AB almeno 15 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio utile. L'AB è tenuto a fornire risposta entro cinque mesi dalla data di ricevimento della richiesta. Ove il Richiedente apporti modifiche alle caratteristiche della richiesta, i termini per tale risposta ricominceranno a decorrere dalla data di comunicazione di tali modifiche da parte IF.

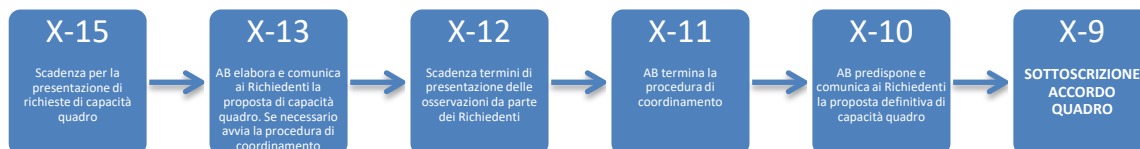
Tutte le richieste pervenute oltre il termine indicato di x-15 mesi saranno trattate nell'ambito del processo di allocazione della capacità quadro dell'anno successivo.

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

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, la capacità oggetto dello stesso sarà garantita a partire dal primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro, al fine di consentire al Richiedente di comunicare all'AB, in tempo utile, l'IF che svolgerà il

servizio perché quest'ultima possa avanzare la domanda delle tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, nel rispetto della tempistica prescritta.

Tempistiche per richiedere capacità quadro



4.4.2 Processo di allocazione

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

Limitazioni all’assegnazione di capacità quadro

Tenendo conto che, in caso di richieste confliggenti, il Gestore è tenuto ad applicare le procedure di coordinamento previste dal quadro normativo vigente, la capacità assegnabile per singolo Accordo Quadro o per l’insieme degli Accordi Quadro è così stabilita:

- 85% della capacità totale correlata a ogni singola tratta e a ogni singola fascia oraria;
- il singolo titolare di AQ, in sede di richiesta annuale di capacità, in assenza di altre richieste, può accedere fino al 100% della capacità disponibile, fatte salve le misure di salvaguardia per eventuali soggetti terzi richiedenti capacità oltre il termine previsto per la suddetta richiesta annuale o in corso d'orario (restituzione al GI della quota di capacità eccedente il limite dell'85%, di cui al primo bullet).

Processo di coordinamento nell’ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro

Qualora si verificassero conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, secondo quanto stabilito all’art. 9 del Regolamento 2016/545/UE, l’AB effettua un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste coerentemente con quanto previsto all’Art. 46, paragrafi 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE. Tale procedura sarà avviata da GI a seguito della comunicazione ai Richiedenti della proposta di capacità quadro (X-13) e terminerà in concomitanza con la scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni da parte degli stessi (X-12).

Sentiti i richiedenti interessati, al fine di conciliare le richieste in conflitto, il GI trasmette, alle parti interessate, le seguenti informazioni:

- capacità quadro richiesta da tutte i Richiedenti sugli stessi itinerari (nel caso di conflitto tra nuove richieste di sottoscrizione);
- capacità quadro assegnata a tutti gli altri Richiedenti sugli stessi itinerari (nel caso di conflitto tra nuove richieste e accordi quadro già sottoscritti);
- capacità quadro alternativa proposta sugli itinerari pertinenti;
- descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità quadro.

Dette informazioni sono fornite garantendo la riservatezza commerciale delle informazioni, a meno che i soggetti interessati non vi abbiano acconsentito.

GI all’atto della consegna della proposta di capacità quadro comunica, unitamente alla capacità armonizzata, le proposte alternative oggetto di procedura di coordinamento.

Quando, a seguito della prima fase di coordinamento risulti impossibile conciliare gli Accordi Quadro esistenti e le richieste di nuovi Accordi Quadro o le richieste di modifica di nuovi Accordi Quadro, il GI effettua un secondo coordinamento in applicazione dell’art. 10 paragrafo 5 del Regolamento 2016/545/UE, pertanto applicherà i criteri di priorità del paragrafo 4.6.2 al fine di addivenire ad una ulteriore proposta di allocazione della capacità quadro per i nuovi Richiedenti e per gli eventuali titolari di Accordi Quadro esistenti. Quest’ultima fase si concluderà un mese prima della comunicazione da parte di GI ai Richiedenti della proposta definitiva di capacità quadro (X-11).

Se a conclusione della seconda fase di coordinamento le proposte di capacità quadro del GI non fossero accettate

da uno o più dei soggetti interessati si procederà a:

- richiedere ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro esistenti di retrocedere parte della capacità indicata nello specifico allegato, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla proposta di secondo coordinamento, nel caso la mancata accettazione provenga da un titolare di un Accordo Quadro esistente;
- respingere la richiesta di nuovo Accordo Quadro, nel caso la mancata accettazione provenga da un richiedente di nuovo Accordo Quadro.

In entrambi i casi di cui sopra il GI dichiarerà saturata la sezione di infrastruttura interessata, secondo quanto previsto dall'Art. 47 della direttiva 2012/34/UE, e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E SERVIZI

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

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

Il Richiedente può avanzare all'AB richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio successivo a quello in vigore in qualunque momento.

Se il Richiedente richiede capacità finalizzata all'espletamento di nuovi servizi passeggeri non OSP, prima della richiesta deve informare l'AB e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti almeno 18 (diciotto) mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce.

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

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

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

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

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

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

Tempistica per la programmazione dell'Orario in vigore dal 14/12/2025 al 13/12/2026



4.5.2 Tempistica per le richieste tardive

Le richieste pervenute dal 12/04/2025 al 16/10/2025 (cd. Richieste tardive) saranno esaminate secondo la seguente tempistica:



Le richieste di tracce pervenute a partire dal 17/10/2024 saranno trattate dal sedicesimo giorno dopo l'attivazione dell'orario, come richieste in corso d'orario.

4.5.3 Adeguamento intermedio e richieste in corso d'orario

Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'adeguamento intermedio

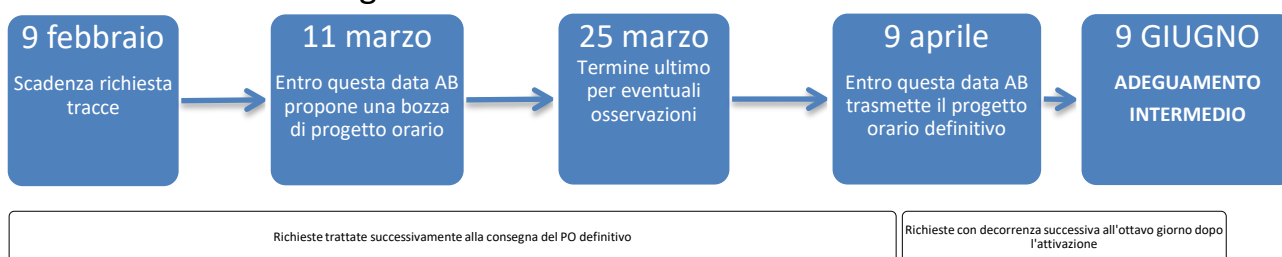
Il calendario delle attività specifico di ciascun adeguamento è pubblicato sul sito internet di FUC.

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

- la scadenza per la richiesta di tracce è fissata con anticipo di almeno quattro mesi rispetto alla data di adeguamento;
- l'AB si pronuncia entro 60 giorni solari successivi al termine per la presentazione delle stesse. L'eventuale rigetto della richiesta deve essere motivato. Le richieste di tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell'orario in corso di validità che vengono presentate dalle IF, oltre la scadenza fissata saranno trattate, dopo l'esame delle richieste pervenute nei termini prescritti, secondo l'ordine cronologico di presentazione. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta avverrà al più tardi entro un mese dalla data di attivazione dell'adeguamento. Le richieste presentate a meno di due mesi dalla data di attivazione saranno trattate successivamente all'attivazione dell'adeguamento, alla stregua delle richieste in corso d'orario.
- entro i 3 mesi dalla scadenza per la richiesta di tracce l'AB predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura.

La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza, costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

Tempistica di presentazione delle richieste per l'adeguamento intermedio per l'Orario in vigore dal 14 dicembre 2025 al 13 dicembre 2026



Richieste trattate successivamente alla consegna del PO definitivo

Richieste con decorrenza successiva all'ottavo giorno dopo l'attivazione

Tempistica per richieste in corso d'orario

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

avanzate con un anticipo:

- di almeno trenta giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione del servizio;
- di almeno dieci giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione del servizio, se la richiesta riguarda singole tracce che richiedano limitate lavorazioni 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 AB avverrà entro cinque giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;
- di almeno cinque giorni solari rispetto alla data programmata di effettuazione, nel caso di richieste concernenti la soppressione di tracce già assegnate ovvero per corsa prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea.

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.

Tempistica per richieste in gestione operativa

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

Nei casi di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico) la richiesta di IF e la risposta dell'AB avverranno in tempo reale.

Trattazione delle richieste

Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro ciascuna delle scadenze stabilite, vengono trattate da AB a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa e iniziando dalle richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità.

Le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alle scadenze saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto delle scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico.

Le richieste di assegnazione di ulteriori tracce in corso d'orario vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione e concesse di volta in volta nei limiti della capacità disponibile.

4.5.4 Processo di allocazione delle tracce

Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce e dei servizi l'AB opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste.

In tale processo l'AB terrà conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui Richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività.

Processo di armonizzazione

AB elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario ed interessando le IF coinvolte, ai margini di flessibilità nella misura massima di ± 15 minuti, ovvero ± 10 minuti nelle sole fasce pendolari, rispetto all'orario di partenza richiesto per singola traccia oraria, al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi e preservando comunque quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro sottoscritti.

Fatta salva l'osservanza dei principi richiamati al comma 1 del presente paragrafo AB, nella fase di armonizzazione di due o più tracce configgenti, procede al soddisfacimento delle stesse seguendo i criteri di cui al paragrafo 4.5.5.2. È facoltà delle II.FF. adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate da AB.

4.5.5 Processo di coordinamento di tracce

Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce l'AB opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile,

tutte le richieste di tracce orarie.

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

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

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

Esito delle richieste

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

Le richieste rigettate per insufficiente capacità saranno riesaminate d'accordo con l'istante in occasione del successivo adeguamento dell'orario per gli itinerari interessati. Fanno eccezione le richieste presentate in gestione operativa, per le quali la risposta è da considerarsi definitiva.

Si specifica che i programmi delle restrizioni di capacità programmate sono definiti e condivisi dal GI e dall'AB, nel rispetto delle previsioni di cui all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE come modificato dalla decisione delegata UE 2017/2075.

4.6 LINEE SATURE

4.6.1 Dichiarazione di saturazione

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

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

Nel caso in cui AB dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato, alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al paragrafo successivo, tenendo conto anche di eventuale designazione dell'infrastruttura per determinati tipi di traffico.

4.6.2 Criteri di priorità delle tracce orarie

Nella assegnazione delle tracce relativamente a richieste per un orario e per un adeguamento intermedio l'AB dà priorità nell'ordine:

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

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

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

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

4.6.3 Criteri di priorità servizi

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

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

4.6.4 Analisi di capacità e piano di potenziamento

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

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

AB di concerto con GI FUC può adottare misure che comprendono la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

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

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

Oltre a quanto sopra previsto, il piano di potenziamento determina, in base ad una analisi costi benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

4.7 TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE

Non è previsto il traffico di treni con merci pericolose.

4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA

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

- Specifiche richieste dell'IF;
- Specifiche esigenze del Gestore Infrastruttura;
- Necessità dovute a causa di Forza Maggiore.

4.8.1 Specifiche richieste dell'Impresa Ferroviaria

Variazioni in corso d'orario

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata, presentata sino a 7 giorni lavorativi dall'orario programmato di partenza del treno dalla stazione di origine, non dovuta all'applicazione delle regole dettate dal presente documento in materia di gestione della circolazione perturbata e effettuazione lavori sull'infrastruttura, è oggetto

di accordo tra le parti e, se condivisa, viene formalizzata con la predisposizione a cura di GI di un provvedimento di variazione in corso d'orario, a seguito di istruttoria autorizzativa di AB.

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

Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi

Tutte le attività operative del GI di cui al presente paragrafo avvengono sotto la diretta responsabilità dell'AB.

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

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

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

- Assegnazione di nuove tracce: è facoltà di IF, tramite i propri referenti indicati in contratto, presentare richiesta formale di nuove tracce al referente del GI FUC, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa. Tale referente, dopo opportuno esame della richiesta, provvederà all'assegnazione della stessa o, in alternativa, al rigetto motivato.
- Differimento in partenza: qualora il referente di IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione origine, intenda comunque utilizzare la traccia assegnata, dovrà comunicare formalmente la propria volontà al referente del GI FUC, che potrà accettare la richiesta o proporre una nuova traccia. In mancanza di specifica richiesta di differimento entro l'orario di partenza, trascorsi 30 minuti il referente del GI FUC considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità di IF.
- Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata: l'Impresa Ferroviaria ha facoltà di variare la composizione del treno, con riferimento alla traccia assegnata, dandone comunicazione al referente del GI FUC:
 - qualora la variata composizione sia conforme ai valori massimi definiti in sede di progettazione, entro due ore dalla partenza del treno;
 - qualora invece la composizione variata del treno dovesse superare gli anzidetti valori massimi IF dovrà chiedere formalmente, almeno cinque ore prima della partenza, specifica autorizzazione al GI FUC che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto del GI FUC di rigettare formalmente la proposta e/o formularne di nuove.

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

4.8.2 Variazione alle tracce per esigenze di FUC o per cause di forza maggiore

Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura

Il Gestore Infrastruttura FUC ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate, per esigenze legate alla regolarità della circolazione e/o all'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Nel caso che tali lavori non siano stati dichiarati rispettando le modalità ed i tempi previsti dal punto 2.5.3, IF riceverà da FUC una somma, pari al 30% del canone della traccia, in caso di soppressione totale o parziale; sarà pari all'intero canone di utilizzo, qualora il provvedimento intervenga da 4 giorni lavorativi all'ora programmata di partenza dalla stazione origine.

Causa di forza maggiore

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

4.8.3 Regole e conseguenze economiche in caso di mancato utilizzo delle tracce contrattualizzate

Riferimento a quanto descritto all'interno del paragrafo 5.6.4.1.

4.8.4 Regole e conseguenze in caso di mancata designazione/contrattualizzazione e mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

Riferimento a quanto descritto all'interno dei paragrafi 5.6.3.1, 5.6.3.2, 5.6.4.1, 5.6.4.2.

CAPITOLO 5 SERVIZI E TARIFFE

5.1 INTRODUZIONE

L'ART ai sensi dell'articolo 37 D.L. 201/2011 e dell'articolo 13 del D.lgs 15 luglio 2015 n° 112 definisce le linee guida generali di regolazione relative ai corrispettivi del pacchetto minimo di accesso e dei servizi in esso non ricompresi. A seguire l'elenco riassuntivo delle diverse tipologie di servizi offerti.

5.1.1 Pacchetto minimo di accesso

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

- trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura;
- diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi, e raccordi;
- controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità;
- per i servizi sostitutivi con autobus in orario o riprogrammati in corso d'orario, ovvero per i servizi di riprotezione in Gestione Operativa, l'informazione è erogata sulla base dei dati resi disponibili dalla IF e di sua stretta pertinenza attraverso le modalità definite dal GI.

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

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

- stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- aree, impianti e edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile e di merci;
- altre infrastrutture tecniche comprese quelle di pulizia, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilette dei treni;
- aree e impianti per l'approvvigionamento di combustibile.

5.1.3 Servizi complementari

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

- spazi ad uso servizi di biglietteria;
- assistenza per l'effettuazione di treni speciali;
- rifornimento idrico dei treni;
- assistenza a Personale a Ridotta Mobilità Motoria e/o Ridotta Mobilità Sensoriale.

5.1.4 Servizi ausiliari

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

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

5.2 SISTEMA TARIFFARIO

Il sistema tariffario di FUC è determinato secondo quanto prescritto dal d.lgs 15 luglio 2015 n° 112 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.

5.3 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

5.3.1 Servizi Inclusi nel Pacchetto Minimo d'Accesso

I servizi indicati al paragrafo 5.1 sono resi da FUC all'IF, salvo diversa puntualizzazione. I servizi sono regolati nei Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria che vengono messi in atto tra FUC e le singole IF interessate. I servizi descritti come "pacchetto minimo di accesso" sono stati ricondotti per chiarezza informativa alle differenti categorie previste dal d.lgs. 15 luglio 2015, n° 112.

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

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

- verifica del possesso da parte di IF dei requisiti prescritti;
- ricevimento delle richieste e verifica di compatibilità con le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria;
- verifica della disponibilità della capacità richiesta e relativa conferma;
- stesura dell'orario di dettaglio e relativa comunicazione;
- valorizzazione economica delle tracce orarie;
- stesura del Contratto e assegnazione formale della traccia oraria.

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

Comprende tutte le attività necessarie ad assicurare:

- con riferimento alle linee:
 - la disponibilità per la circolazione;
 - la qualità, intesa come caratteristiche prestazionali dell'infrastruttura necessarie per poter utilizzare la traccia oraria assegnata.
- con riferimento alle stazioni viaggiatori:
 - la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali.
- con riferimento agli impianti merci:
 - la disponibilità dei binari di arrivo e partenza per il tempo risultante dal programma di stazione;
 - nelle località di servizio ove il tempo di stazionamento effettivo dovesse, per motivi imputabili a IF, essere superiore ai limiti temporali definiti dal GI FUC e da ciò possa derivare pregiudizio nell'utilizzo dell'impianto, il GI FUC può, a spese di IF, far trasferire il materiale nei binari dell'impianto stesso destinati al ricovero o, in alternativa, nell'impianto più vicino in cui vi sia capacità disponibile.

Uso degli scambi e dei raccordi

Comprende l'uso degli scambi e binari di raccordo, in linea e in stazione, nonché attrezzature lungo la linea per dispositivi di allarme, necessari per la fruizione della traccia oraria.

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

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

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

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

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

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

Il GI mette a disposizione delle IF, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi anche ai treni di altre IF, al fine di consentire a tutte le IF di fornire ai propri passeggeri nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui al regolamento (CE) 782/2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Nelle stazioni e nelle fermate vengono garantite le informazioni al pubblico mediante i quadri orario statici. Nella stazione di Cividale del Friuli è presente un sistema di annuncio sonoro.

5.3.2 Tariffe pacchetto minimo di accesso

A fronte della corresponsione del canone di utilizzo il GI FUC è tenuto a fornire ad IF le prestazioni indicate al punto 5.1.1 e descritte analiticamente al punto 5.2.

Il pedaggio viene calcolato come somma di due componenti A e B:

$$PEDAGGIO = A + B$$

- la componente A correlata all'usura dell'infrastruttura (binario);
- la componente B legata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato.

Componente A

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

$$A = A1_{peso} + A2_{velocità} + A3_{lineadiconatto}$$

- 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 (non presente in Ferrovia Udine Cividale).

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:

$$A = (T_{A1} + T_{A2} + T_{A3}) \times km$$

I valori della tariffa unitaria T_{A1} (classe di peso) è riportata in Tabella 3, T_{A2} (classe di velocità) è riportata in Tabella 4; i valori di tariffa unitaria per T_{A3} è nullo.

CLASSE DI PESO [t]	T_{A1} [€/km]
0 -- 500	0,134
500 -- 1000	0,391

Tabella 3 - Tariffe unitarie T_{A1} per classe di PESO del convoglio Classe di peso.

CLASSE DI VELOCITÀ DI MARCIA [km/h]	T_{A2} [€/km]
0 -- 100	0,124

Tabella 4 - Tariffe unitarie T_{A2} per classe di velocità di marcia.

Componente B

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, per i chilometri percorsi, secondo la seguente formula:

$$B = T_B \times km$$

I segmenti di mercato sono definiti a valle di una articolazione per *binomi* di primo livello. L'articolazione dei binomi è quella desunta dalla Delibera ART 96/2015 ed è rappresentata nella Figura 1.

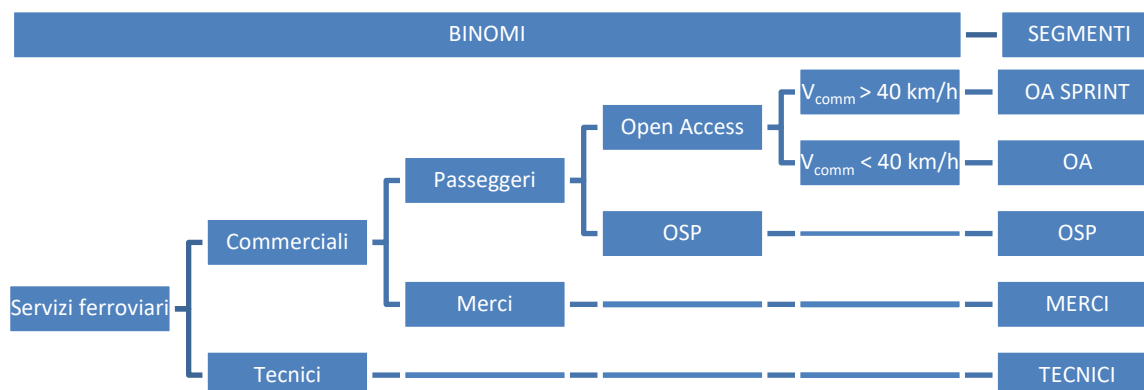


Figura 1 - Binomi di primo livello e segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART n. 96/2015)

La velocità commerciale del treno (V_{comm}) è calcolata con la seguente formula:

$$V_{comm} = \frac{Lunghezza_{percorso}}{Tempo_{percorrenza}}$$

Nella Tabella 5 è riportata la descrizione di ciascun segmento di mercato risultante.

SEGMENTO	DESCRIZIONE
OA SPRINT	Treni viaggiatori in regime di Open Access con velocità commerciale superiore a 40 km/h
OA	Treni viaggiatori in regime di Open Access con velocità commerciale inferiore a 40 km/h
OSP	Treni viaggiatori con obbligo di servizio pubblico
MERCI	Treni merci
TECNICI	Treni non commerciali: invio materiale, locomotiva isolata, corsa prova

Tabella 5 - Descrizione segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART 96/2015)

Le tariffe unitarie T_B per ciascun sotto segmento di mercato sono riportate nella Tabella 6.

TIPO DI SERVIZIO	[€/km]
OA SPRINT	3,593
OA	3,018
OSP	1,736
MERCI	1,223
TECNICI	1,430

Tabella 6- Tariffe unitarie T_B per segmento di mercato

Stazioni di Collegamento con IFN

La Stazione di collegamento con IFN è Udine. L'IF che ne utilizzi la capacità dovrà riconoscere a RFI il corrispettivo previsto nel rispettivo PIR.

Diritto di prenotazione

Il diritto di prenotazione, da corrispondere anche in caso di mancato utilizzo della traccia, è pari al 75% del costo della traccia stessa.

5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI

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

5.4.1 Rifornamento idrico

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

Le tariffe per il servizio sono riportate in Tabella 7.

La tariffa unitaria a tr*km sarà applicata se richiesta dalle IF, le quali dovranno comunque richiedere i rifornimenti idrici con anticipo di 48 ore per permettere una corretta allocazione della capacità d'impianto.

Il servizio non comprende l'eventuale accesso al servizio sosta. L'IF dovrà eventualmente richiedere tale servizio.

SEGMENTO VIAGGIATORI	TARIFFE UNITARIE [€/RIFORMIMENTO]	TARIFFE UNITARIE [€/(Tr*km)]
Treni regionali	3,412	0,005

Tabella 7 - Tariffe Rifornamento Idrico

5.4.2 Servizi di manovra

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

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

La disponibilità dell'impianto per il servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e ne seguirà pertanto la durata. In allegato al contratto sarà indicato l'importo secondo quanto specificato al CAPITOLO 5.

Le modalità di esecuzione del servizio, nonché i diritti, gli obblighi e le responsabilità delle parti (GI FUC e IF) sono riportate in Appendice 7.

5.4.3 Assistenza alla circolazione di treni speciali

Il servizio consiste:

- nella predisposizione del programma di inoltro di treni che effettuano trasporti eccezionali e nel rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di tali trasporti;
- nel monitoraggio della circolazione del trasporto nonché, ove previsto, nella scorta tecnica del convoglio con personale del GI FUC.

Le tariffe per il servizio sono articolate per tipologia di trasporto eccezionale (TES/TEM, TE) come riportato in Tabella 8.

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

In aggiunta agli importi di seguito indicati verranno addebitati all'IF eventuali costi operativi sostenuti per l'adeguamento dell'infrastruttura.

TIPOLOGIA TRASPORTO ECCEZIONALE	TARIFFA UNITARIA [€/AUTORIZZAZIONE]
TES	768,815
TEM	768,815
TE	310,488
Scorta con personale FUC (€/giorno di scorta)	519,753

Tabella 8 - Tariffe assistenza alla circolazione di treni speciali

5.4.4 Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità Motoria e/o Sensoriale

I corrispettivi per i servizi di assistenza a persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR) erogati da GI FUC sia con proprio personale che con personale della ditta appaltatrice, sono indicati nella Tabella 9. Le tariffe sono determinate da GI FUC sulla base dei criteri definiti ai punti 9.6.1 e 9.6.2 dell'Allegato alla Delibera ART n. 70/2014, ai punti 6.3, 6.2.5 e 6.2.6 dell'allegato alla Delibera ART n. 76/2014 e nella Delibera ART 80/2015.

TIPOLOGIA STAZIONE	FASCIA ORARIA ⁽²⁾	TARIFFA UNITARIA [€/INTERVENTO]
Cividale del Friuli	06:00 -- 22:00	5,00
Cividale del Friuli	22:01 -- 05:59	8,00
Fermata	06:00 -- 22:00	5,00
Fermata	22:01 -- 05:59	8,00

Tabella 9 - Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità

Per i servizi di assistenza rivolti a comitive di viaggiatori con disabilità, intese come gruppi composti da almeno 3 PMR fino a un massimo di 10 con unica prenotazione del servizio, l'importo è calcolato applicando la tariffa intera per i primi due servizi e una detrazione del 50% per i servizi aggiuntivi al secondo. La tariffa intera è applicata ai primi due servizi con il carrello elevatore, qualora previsti.

Le tariffe per gli ulteriori servizi di assistenza alle PMR sono indicate in Tabella 10. Esse sono, ai sensi della normativa di settore, a copertura dei costi sostenuti da GI per la loro fornitura.

TARIFFE PER IL SERVIZIO DI ASSISTENZA A PMR	
Prestazione	Tariffa [€/ora]
Presenziamento impianti	27,00

Tabella 10 - Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità – prestazioni occasionali ed eccezionali

5.5 DESCRIZIONE DEI SERVIZI AUSILIARI

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

5.5.1 Fornitura di informazioni complementari

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

² L'orario di inizio prestazione è precedente di 30 minuti l'ora di partenza/arrivo programmata del treno.

5.5.2 Studi di fattibilità delle tracce orarie

Il servizio consiste, sulla base della richiesta di IF:

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

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

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

5.5.3 Apertura della linea e abilitazione impianti impresenziati

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

L'elenco degli impianti connessi alla rete, le caratteristiche, i servizi in essi forniti sono riportati in Allegato 3. Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

5.5.4 Annunci sonori e Locandine

La tariffa per il servizio è pari a **1,112** €/Annuncio o locandina.

5.6 PENALI ED INCENTIVI

5.6.1 Penali legate a variazione della traccia richiesta da IF

FUC non prevede penali a carico delle IF legate alle richieste di variazioni della traccia allocata. In tutti i casi di soppressione della traccia da parte della IF a seguito di rigetto formale della richiesta di variazioni di cui al par 4.8 la traccia assegnata si considererà soppressa per responsabilità di IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6. Il rigetto sarà sempre motivato da parte di GI.

5.6.2 Penali per responsabilità di FUC

Penali in caso di inosservanza degli obblighi informativi/responsabilità di FUC.

Il GI FUC è tenuto al pagamento di una penale pari al 30% del costo dell'intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, nei seguenti casi:

- qualora GI FUC non ottemperi a uno degli obblighi di cui al paragrafo 6.2 e qualora l'esecuzione di lavori sull'infrastruttura comporti la soppressione di tracce;
- in tutti gli altri casi in cui sia stata accertata la responsabilità del GI FUC medesimo in ordine alla soppressione (totale o parziale) di una o più tracce contrattualizzate.

Qualora nei casi a) e b) la soppressione delle tracce, totale o parziale, sia effettuata da 4 giorni fino all'ora di partenza del treno, la penale a carico del GI sarà pari al 60% del canone dell'intera traccia o parte di essa.

In caso di necessità di deviazione/modifica del percorso programmato, riconducibile a motivi non imputabili alle II.FF., la rendicontazione della traccia, effettuata a seguito della modifica del percorso, viene calcolata sulla base del valore del canone relativo al percorso originariamente programmato sempre che lo stesso risulti essere meno oneroso rispetto a quello effettivamente utilizzato. È comunque facoltà dell'IF rifiutare le variazioni al programma originario chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo alle conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6.

Quando attivato il Performance Regime, per le tracce interessate da interruzioni non programmate, saranno esclusi i ritardi programmati comunicati alle IF con un anticipo compreso tra 30 e 7 giorni rispetto alla data di interruzione; in assenza di tale comunicazione i ritardi correlati ai lavori verranno gestiti ai sensi della disciplina del Performance Regime. Analogamente, 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, questa dovrà essere prontamente comunicata alle II.FF. senza che ciò comporti penali né altre somme a qualsiasi titolo dovute da parte del GI FUC.

Nel caso di sciopero del personale di FUC o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, eventuali variazioni apportate al programma giornaliero non comporteranno l'imputazione di penali né di altre somme a qualsiasi titolo dovute.

Per lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per GI FUC di fornire le informazioni di cui al paragrafo 6.2, le conseguenze economiche saranno a carico dell'IF che le ha originate.

5.6.3 Penali per il Richiedente per mancata designazione della Impresa Ferroviaria e/o mancata contrattualizzazione delle tracce

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

Penali per il Richiedente in caso di mancata designazione della Impresa Ferroviaria da parte del richiedente (non Impresa Ferroviaria) e/o mancata contrattualizzazione dell'Impresa Ferroviaria designata

Il richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere a FUC 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 IF) non provveda a designare l'IF che effettuerà i servizi di trasporto;
- b) l'IF designata dal Richiedente (non IF) non provveda a sottoscrivere il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.

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 IF) verranno calcolate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni previste dal progetto di orario rilasciato ed accettato.

Penali per Impresa Ferroviaria in caso di mancata contrattualizzazione

Nel caso in cui l'IF, per sua responsabilità, non contrattualizzasse le tracce richieste, rese disponibili e accettate, la stessa è tenuta a corrispondere al GI una penale pari al 50% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

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 della linea (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. Nel caso in cui, le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico dell'IF 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.

5.6.4 Penali per Impresa Ferroviaria in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

Penali in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

L'IF ha facoltà di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate. Se IF, 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'IF, 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'IF, 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 GI da 4 (quattro) giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine, oppure non sia formalizzata, l'IF è tenuta a corrispondere a GI 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 GI oltre i 4 (quattro) giorni solari prima della data di utilizzo programmata, non comporterà conseguenze economiche.

Qualora IF non utilizzi (totalmente o parzialmente) la traccia nel rispetto del programma di esercizio, senza provvedere a formalizzare la disdetta, la stessa si considera soppressa per cause imputabili all'IF. In tal caso l'IF avrà l'obbligo di corrispondere a GI il canone relativo all'intera traccia o alla parte soppressa.

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 35% indipendentemente dal tempo di formalizzazione della disdetta.

	Tracce	Tracce o Fasce orarie a Capacità LIMITATA	in aderenza ACCORDO QUADRO
Mancata DESIGNAZIONE / CONTRATTUALIZZAZIONE dell'IF	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%	5%
	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 ad 1 ora dalla partenza		
	30%	60%	
in caso di mancata formalizzazione della disdetta: 100%			

Tabella 11 Percentuali del canone da corrispondere al GI

Franchigia sulle penali

All'atto della stipula del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura verrà calcolata, a favore dell'IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio lordo del singolo contratto. La franchigia si estingue alla

scadenza del Contratto e non può comunque essere utilizzata a compensazione di somme dovute a qualsiasi altro titolo.

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 FUC all'IF ai sensi del paragrafo 5.6, calcolate da FUC 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 FUC 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.

5.7 PERFORMANCE REGIME

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

- Penale unitaria massima di Performance Regime (Pu): **1,011** €/minuto.

Le modalità di calcolo delle penali sono descritte nel dettaglio in APPENDICE 8.

5.8 CAMBIAMENTI AL PEDAGGIO E TARIFFE

I valori dei canoni e delle tariffe riconducibili all'orario di servizio a cui il PIR si riferisce, saranno definiti, nel corso del 2025, all'atto della formulazione della proposta tariffaria inerente al periodo regolatorio 2026-2030 che, ai sensi della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 51/2024, il Gestore dovrà formulare nel corso del medesimo anno e saranno determinati tramite un congelamento delle tariffe riferite all'orario 2024-2025, salvo un loro adeguamento che terrà conto dei meri aspetti inflattivi.

5.9 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

Rendicontazione

L'AB provvede mensilmente a rendicontare al GI gli importi derivanti dal contratto d'accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione con le seguenti tempistiche: mensilmente il Pacchetto Minimo di Accesso, il cui canone è determinato in applicazione della Delibera ART n. 96/2015 e soggetto all'incremento dell'1% ai fini del finanziamento dell'ANSFISA ai sensi dell'art.15, comma 2, lett. b), del d.lgs 50 del 14 maggio 2019.

Il GI provvede a rendicontare trimestralmente i Servizi diversi da quelli rientranti nel Pacchetto Minimo di Accesso le cui tariffe sono determinate in applicazione della Delibera ART n.96/2015.

Per quanto riguarda le penali di cui ai paragrafi 5.6.4.1 e 5.6.2.1 e 5.7, l'AB provvede alla rendicontazione delle quote annuali definitive entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di competenza.

Fatturazione

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

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

- **Altri servizi**

- i relativi corrispettivi verranno fatturati in occasione del conguaglio trimestrale di cui ai punti precedenti.

Pagamento

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

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

CAPITOLO 6 ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.1 INTRODUZIONE

Il presente capitolo descrive gli obblighi e le regole per GI e IF da osservare in fase di esecuzione del Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura comprensivo, pertanto, della gestione della circolazione, anche perturbata, e degli eventuali inconvenienti d’esercizio.

6.2 OBBLIGHI DEL GI FUC E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.2.1 Obblighi comuni

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

L’AB, il GI FUC, la IF ed i soggetti richiedenti non IF nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti sono tenuti 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.

L’AB, il GI FUC, la IF e i soggetti richiedenti non IF nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti considerano come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti ovvero conosciuti in relazione all’esecuzione del Contratto e si impegnano ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

Le informazioni connesse a ciascun contratto vengono diramate alla sola IF contraente e ai soggetti richiedenti non IF nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti; le II.FF. ed i soggetti richiedenti non IF, nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti, si assumono l’onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

Le informazioni rese ai passeggeri sono erogate attraverso le periferiche audio e – ove disponibili - video presenti in stazione, in linea con quanto dettato dal regolamento (UE) 782/2021, nonché dalla delibera n. 106/2018.

La Misura 5.2 della delibera n. 28/2021 prevede l’obbligo del gestore del servizio di stazione, nel caso in cui il reclamo venga respinto dallo stesso in quanto afferente a profili di competenza di altri soggetti, di trasmettere tale reclamo, informandone contestualmente l’utente, al soggetto competente. Nel caso del GI FUC la procedura per il trattamento dei Reclami è unica: ognuno dei soggetti coinvolti (GI, IF) riceve il reclamo per la tematica di competenza ed al Reclamante viene fornita un’unica risposta con le modalità e le tempistiche definite dalle pertinenti misure di cui alla Delibera ART n. 28/2021.

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

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

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

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

Nel caso di reclamo da parte dell’utente del servizio di trasporto respinto per profili di competenza di altro soggetto, così come previsto dalla Delibera dell’Autorità n. 28/2021, il soggetto ricevente trasmetterà tempestivamente, e comunque entro un mese dal ricevimento, il reclamo via PEC al soggetto competente, che provvederà a fornire riscontro con le modalità e le tempistiche definite dalle pertinenti Misure di cui alla delibera dell’Autorità n. 28/2021.

6.2.2 Obblighi del Gestore Infrastruttura FUC

È obbligo del GI FUC:

- mettere a disposizione delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, di cui al CAPITOLO 5 nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea e negli spazi necessari allo svolgimento del servizio, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;
- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore;
- effettuati gli annunci all'utenza in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2021/782 (dalla data di sua entrata in vigore) e alla delibera ART n. 106/2018;
- ottemperare alle disposizioni emanate dell'Autorità Regolazione Trasporti e dell'ANSFISA così come previsto dalle vigenti disposizioni normative.

La condizione di puntualità di ogni corsa consiste nel rispetto dell'orario programmato di arrivo nelle stazioni di destino.

Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore **%OS₍₀₋₅₎ Scostamento orario (0'-5') treni**.

L'indicatore **%OS₍₀₋₅₎** è calcolato per ogni mese i come rapporto tra il numero dei treni arrivati con un ritardo massimo di 5 minuti ed il numero dei treni effettuati:

$$\%OS_{(0-5),i} = \left(\frac{T_{eff,i} - T_{rit,i}}{T_{eff,i}} \right) \times 100$$

dove:

$T_{rit,i}$ = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause GI, IF o altra IF superiore a cinque minuti.

$T_{eff,i}$ = numero dei treni programmati – numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi.

L'indicatore **%OS₍₀₋₅₎** è misurato con riferimento:

- a) al servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante: totalità dei treni al netto di quelli a domanda rilevante, per intera giornata – tutti i giorni della settimana;
- b) al servizio relativo a domanda di trasporto rilevante: treni nella c.d. fascia pendolare – per i giorni della settimana dal lunedì al venerdì – e specifiche corse di frequentazione elevata in un giorno feriale medio.

Il livello minimo mensile dell'indicatore **%OS₍₀₋₅₎** è definito nel Contratto di Servizio con la Regione Friuli-Venezia Giulia ed è pari al 96%.

6.2.3 Obblighi dell'Impresa Ferroviaria

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dal GI FUC e dall'ANSFISA;
- svolgere il servizio sulla Infrastruttura Ferroviaria di FUC nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza Unico;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in

vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate dal GI FUC, sia in condizioni di normalità d’esercizio sia in situazioni di anormalità;

- assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del Certificato di Sicurezza Unico in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a FUC senza ritardo, e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa l’attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza, del titolo autorizzatorio o del Certificato di Sicurezza Unico, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l’attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite dal GI FUC all’atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa quali:
 - tipo locomotiva;
 - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
 - massa rimorchiata;
 - peso assiale;
 - percentuale di massa frenata;
 - lunghezza del convoglio;
- assumere la responsabilità esclusiva per la custodia, per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti materiale rotabile, ovvero le attrezzature di proprietà di IF, ovvero le merci trasportate da IF, in sosta/stazionamento nell’ambito degli impianti del GI FUC.
- consentire, senza oneri per il GI FUC, l’accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell’infrastruttura;
- ottemperare alle disposizioni emanate dell’Autorità Regolazione Trasporti, dell’ANSFISA e dal GI FUC così come previsto dalle vigenti disposizioni normative;
- in caso di anormalità del servizio ferroviario che prevedano dei fermi del materiale rotabile con l’esigenza di trasbordo in linea o in stazione dei passeggeri, comunicare a FUC la presenza e il numero delle PMR specificandone il tipo di assistenza che si ritiene necessaria.

Qualora, a fronte di richieste di IF venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, IF sarà tenuta - a propria cura, onere e responsabilità - a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell’infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell’impianto.

6.2.4 Informazioni date dalle IF al GI FUC prima e durante la circolazione

IF è tenuta a comunicare a GI FUC tutte le informazioni inerenti alle tracce da programma, come previsto dalla normativa vigente. Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche saranno imputate a IF come specificato successivamente.

A tal proposito, il GI FUC ha l’obbligo:

- di mettere a disposizione delle IF - in maniera non discriminatoria - le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento UE n. 2021/782;
- di diffondere in tempo reale (non appena gli adeguamenti tecnologici saranno operativi), in modo non discriminatorio e senza indebito ritardo i dati relativi agli arrivi e partenze dei treni alle IF, ai venditori di biglietti, ai tour operator e ai gestori di stazione, come previsto all’art. 10, paragrafo 1 del regolamento (CE) 782/2021.

Nel caso di sciopero del personale di IF o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, IF è tenuta a comunicare preventivamente a GI FUC il programma dei treni che è in grado di assicurare.

6.2.5 Informazioni e cooperazione con AB e GI FUC

L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con AB e GI FUC e, ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie per il corretto svolgimento del servizio e per il controllo dei rischi connessi con il servizio svolto. Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSFISA e della Regione autonoma FVG.

IF è tenuta a comunicare a GI FUC tutte le informazioni inerenti alle tracce da programma, come previsto dalla normativa vigente. Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche saranno imputate a IF come specificato successivamente.

A tal proposito, il GI FUC ha l'obbligo:

- di mettere a disposizione delle IF - in maniera non discriminatoria - le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento UE n. 2021/782;
- di diffondere in tempo reale (non appena gli adeguamenti tecnologici saranno operativi), in modo non discriminatorio e senza indebito ritardo i dati relativi agli arrivi e partenze dei treni alle IF, ai venditori di biglietti, ai tour operator e ai gestori di stazione, come previsto all'art. 10, paragrafo 1 del regolamento (CE) 782/2021.

Nel caso di sciopero del personale di IF o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, IF è tenuta a comunicare preventivamente a GI FUC il programma dei treni che è in grado di assicurare.

6.2.6 Sciopero

Nel caso di proclamazione di sciopero del personale di IF o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, IF è tenuta a comunicare tempestivamente al GI, conformemente a quanto disposto dal regolamento (UE) 2021/782, nonché alle disposizioni di cui alla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.106/2018, le informazioni relative alla proclamazione, alla durata, alla rimodulazione e/o alla revoca dello sciopero stesso; successivamente dovrà comunicare al GI il programma dei treni che è in grado di assicurare. Dette comunicazioni 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'IF dovrà:

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

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

Nel caso di sciopero del personale di GI o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, GI è tenuto a comunicare alle IF, 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 GI/IF 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.

6.3 REGOLE DI ESERCIZIO

6.3.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario

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

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

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

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

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

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

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

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

6.3.2 Regole di gestione

In caso di interferenze di circolazione determinate dallo scostamento di uno o più treni dalla propria traccia oraria assegnata, al fine della riduzione della propagazione dei ritardi sulla linea, si definiscono di seguito i principi di gestione da utilizzare per la risoluzione delle interferenze.

In caso di interferenze tra treni dovranno essere attivate le seguenti regole in ordine di priorità:

- 1 minimizzare complessivamente i ritardi;
- 2 favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata, eventualmente ripristinando la successione programmata.

In caso di interferenze tra treni dovranno essere applicate le seguenti regole in ordine di priorità:

- 1 minimizzare i ritardi per i treni con priorità di gestione;
- 2 ripristinare la successione programmata;
- 3 favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata.

I treni in anticipo corsa non devono provocare ritardi ad altri treni indipendentemente dalle categorie.

Nell'ambito delle presenti regole sono considerati puntuali i treni che:

- per il segmento Passeggeri arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 5';
- per il segmento Merci arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 30'.

La puntualità con la quale il GI misura le proprie performance, è calcolata per segmento di mercato e per mese

attraverso la seguente formula:

$$\text{puntualità GI} = (T_{\text{rit}} < 5' + T_{\text{rit}} > 5' (\text{NO GI})) / N_{\text{eff}}$$

dove:

$T_{\text{rit}} > 5'$ (ESCL. CAUSE GI) = Treni giunti con ritardo superiore a 5 minuti per cause non riconducibili al GI;

T_{eff} = Treni effettivamente circolati.

N_{FUC} = numero dei treni arrivati a destino con un ritardo pari inferiore a 5' (30' per il segmento merci) per ritardi dovuti a cause attribuite a FUC.

I valori obiettivo del GI FUC sono individuati in 95% di treni viaggiatori puntuali a destino e 90% di treni merci puntuali a destino.

FUC si impegna a pubblicare sul proprio sito internet, entro il 31 marzo di ogni anno, nell'apposita sezione del Gestore Infrastruttura, i valori obiettivo degli indicatori di puntualità previsti nel CdS con la Regione Friuli-Venezia Giulia e dell'indicatore della performance del Gestore, per l'orario che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché i valori a consuntivo, riferiti all'esercizio precedente, dei suddetti indicatori.

6.3.3 Gestione della circolazione perturbata e sgombero dell'infrastruttura

Gestione della circolazione perturbata

In presenza di cause perturbative che determinino la perdita della traccia programmata sulle linee oggetto delle presenti disposizioni, qualunque sia l'origine che le ha determinate, GI assumerà i provvedimenti di circolazione necessari a limitare la propagazione degli effetti indotti applicando in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, quanto segue.

In presenza di un'anormalità che interessi la circolazione, nel caso di totale indisponibilità del binario (ad esempio: anormalità alla linea aerea; arresto di un convoglio in linea) o quando il GI lo reputi conveniente ai fini del contenimento del ritardo, i treni del flusso interessato dall'anormalità che determinano la perdita della traccia programmata verranno soppressi e quando possibile saranno assegnate nuove tracce, in modo da minimizzare per quanto possibile i ritardi.

Qualora l'indisponibilità del binario delle linee oggetto del presente paragrafo sia prevista di durata superiore ai 90' il GI, al fine di garantire la massima regolarità della circolazione, comunicherà alle II.FF. la potenzialità massima sul tratto di linea convenzionale per la eventuale ridefinizione dell'offerta.

Qualora ritenuto conveniente, al fine di consentire la puntuale adozione dei provvedimenti di cui sopra e la preventiva erogazione dell'informazione alla clientela, AB, GI e IF potranno definire congiuntamente i criteri e le modalità di riprogrammazione dei servizi da recepire in appositi piani di contingenza.

Sgombero dell'infrastruttura

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

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

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

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

- 1) indicazione della tipologia e quantità dei mezzi di soccorso resi disponibili da IF fornitrice, che dovranno essere in possesso della circolabilità sulla linea Udine-Cividale tecnicamente idonei ad assicurare il traino

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

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

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

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

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

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

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

6.3.4 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio

Indagini dell'Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastrutture della Mobilità Sostenibili

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

Al verificarsi di incidente di esercizio, interessanti la sicurezza o la regolarità dell'esercizio, si attua tutto quanto stabilito dal d.lgs 50/2019 nonché da quanto previsto dalla relativa procedura del Sistema di Gestione della Sicurezza "IS8.3IO1 - Gestione e indagini incidenti e gravi inconvenienti".

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

Indagini dell'ANSFISA

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

Il GI e le IF devono fornire la massima collaborazione al personale incaricato dall'ANSFISA di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati. Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all'art. 5.4.3 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF.

Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e delle IF

Il GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSFISA in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario (definiti dall'art.5.4 nell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSF, al quale si fa espresso rinvio), hanno l'obbligo di

indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.

Nel caso in cui in uno stesso evento siano coinvolti più operatori, ciascuno di essi dovrà svolgere un processo di valutazione autonomo, garantendo comunque lo scambio tra gli operatori coinvolti degli elementi utili all'indagine. Le relazioni d'indagine concluse dovranno essere rese immediatamente consultabili all'ANSFISA ed agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore dovrà valutare la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'ANSFISA, potrà intervenire allo scopo di indurre gli operatori ad una conclusione univoca delle indagini disponendo nel caso necessario la riapertura delle stesse. Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto 4/2012 dell'ANSF.

In attesa del riassetto normativo sugli accertamenti da parte dell'ANSFISA in materia di d'incidenti/inconvenienti che hanno o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario e della successiva formalizzazione da parte del GI della relativa procedura d'attuazione prevista dal punto 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto ANSF n.4/2012-sulla base della disposizione di esercizio n.18/2014 "Procedure di interfaccia. Norme concernenti 'Accertamenti e indagini di GI TUA in caso d'incidenti e inconvenienti ferroviari' il GI dispone, a seconda della tipologia di evento verificatisi, i previsti accertamenti.

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

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

Il GI, dietro specifica richiesta, invia le relazioni d'inchiesta e gli eventuali provvedimenti migliorativi all'OI del Ministero dell'Infrastruttura e della Mobilità Sostenibili.

Qualora l'ART avvii degli approfondimenti in occasione di eventi anomali, GI e IF mettono a disposizione tutta la documentazione disponibile e la trasmettono su richiesta della stessa.

6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE

La circolazione dei treni in linea è attualmente regolata con il blocco telefonico e prevede un sistema di esercizio regolato da dirigente unico.

Nella stazione di Cividale del Friuli, sede del dirigente unico, non sono presenti sistemi tecnologici di supporto alla circolazione. Il regolatore della circolazione si avvale delle informazioni comunicate dagli agenti addetti alla circolazione operanti nelle stazioni. Il dirigente unico assume pertanto personalmente la dirigenza della circolazione in linea e adotta i provvedimenti necessari previsti dalla normativa per il regolare svolgimento del servizio.

CAPITOLO 7 IMPIANTI DI SERVIZIO

7.1 INTRODUZIONE

Il presente capitolo definisce in dettaglio i criteri da seguire per accedere ai servizi di cui all'articolo 13, comma 2 del d.lgs 112/2015.

7.2 INFORMAZIONI GENERALI

Le informazioni riportate nel presente capitolo sono fornite in coerenza con quanto previsto dal quadro normativo europeo e nazionale relativamente agli impianti a diritto di accesso garantito gestiti da FUC in qualità di Gestore dell'Infrastruttura.

Le informazioni afferenti al perimetro e le caratteristiche degli impianti sono riportati all'interno degli allegati IV e V.

7.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO

7.3.1 Disposizioni comuni

Salvo specifica indicazione, le modalità e tempistiche per le richieste sono riportate al paragrafo 4.5. Le regole relative a rendicontazione, fatturazione e pagamento dei servizi sono riportate al paragrafo 5.9.

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

Descrizione del servizio e dotazione minima dell'asset per il servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle Imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di spazi di stazione relativi a biglietteria self-service (BSS), eventuali locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche/servizi di informazione- accoglienza-assistenza, Desk informativi mobili e obliterate, nonché di locali ed aree tecniche funzionali allo svolgimento dell'esercizio ferroviario.

Il servizio di accesso alle aree suddette prevede la messa a disposizione delle seguenti dotazioni minime:

- Desk informativo mobile
 - Area per il posizionamento Desk (max 3,0 mq) – impianto di illuminazione delle parti comuni – predisposizione impianto elettrico;
 - Predisposizione collegamento per trasmissione dati.
- Obliterate:
 - Area per il posizionamento obliterate (max 0,36 mq) – predisposizione impianto elettrico;
 - Predisposizione collegamento per trasmissione dati.
- Biglietteria Self-service (BSS):
 - Area posizionamento BSS (max 3,0 mq) – impianto di illuminazione delle parti comuni – predisposizione impianto elettrico;
 - Predisposizione collegamento per trasmissione dati.

Caratteristiche degli impianti

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di quanto descritto al precedente paragrafo 7.3.2.1, ovvero di spazi di stazione relativi a biglietterie self-service (BSS), desk informativi mobili (desk) e obliterate.

In ciascuna area individuata sarà riservato ad ogni IF richiedente il numero minimo di uno (1) spazio per la collocazione di propri, strumenti operativi e tecnologie (Es. BSS / Desk informativi/Obliterate/ Aree operative ecc.) in base al criterio di proporzionalità da determinarsi rispetto al numero di treni di ciascuna IF distinto per tipologia di servizio.

Le richieste di assegnazione da parte delle IF dei servizi ed impianti dovrà essere presentata a AB (paragrafo 4.2) con un anticipo di almeno quattro mesi prima rispetto alla tempistica programmata per la relativa fruizione. Tale richiesta dovrà contenere le caratteristiche degli impianti e le seguenti informazioni:

- superficie richiesta espressa in mq;
- finalità di utilizzo;
- tempistica programmata di acquisizione in disponibilità dello spazio;
- stima dei tempi necessari per l’allestimento degli spazi decorrenti dalla data di formale assegnazione.

Tariffe

Le tariffe per le Biglietterie Self-service (BSS) e per i Desk informativi mobili (Desk) sono riportate nella Tabella 12.

TIPOLOGIA	CORRISPETTIVO UNITARIO [€/POSTAZIONE ANNO]	
	Biglietterie Self-service (BSS) e Desk informativi mobili	Obliteratrici
Stazioni Passeggeri		
Stazione	447,73	42,41
Fermata	259,72	24,61

Tabella 12 - Tariffe Biglietterie Self-service (BSS), Desk e Obliteratrici - Stazioni Passeggeri

Diritti e obblighi di GI e IF

FUC individua nelle stazioni interessate a ciascuna impresa ferroviaria richiedente apposite aree da destinare a spazi di stazione relativi a biglietteria self-service (BSS), eventuali locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche/servizi di informazione- accoglienza-assistenza, Desk informativi mobili e obliteratrici, nonché di locali ed aree tecniche funzionali allo svolgimento dell’esercizio ferroviario.

Ciò al fine di garantire il rispetto del principio di pari visibilità ed accessibilità. Nel merito in ogni area individuata è assicurata a ciascuna IF richiedente la collocazione di propri, strumenti operativi e tecnologie (Es. BSS / Desk informativi/Obliteratrici/ Aree operative, ecc..) in base al criterio di proporzionalità da determinarsi rispetto al numero di treni di ciascuna IF distinto per tipologia di servizio. Il rispetto del principio di pari visibilità, nei termini sopra indicati, è garantito anche qualora, in ragione delle caratteristiche strutturali e/o funzionali della stazione, sia possibile individuare una sola area destinata al posizionamento di detti strumenti operativi.

Formalizzazione

La messa a disposizione all’impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari IF dell’area richiesta sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di concessione d’uso, ancillare al contratto di utilizzo e tacitamente rinnovabile annualmente salvo recesso anticipato di una delle parti.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Procedure di assegnazione per le IF: Spazi di stazione relativi a biglietterie/Biglietterie Self-service (BSS), desk informativi mobili (desk) e obliteratrici.

Ogni richiesta da parte delle IF di assegnazione spazi per collocazione di Biglietteria/ Biglietteria BSS / Desk informativi/obliteratrici dovrà essere formulata, per qualsiasi stazione, a FUC.

Entro 10 giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta, FUC indicherà alla IF richiedente il numero di spazi cui la IF richiedente ha diritto nell’area individuata nella stazione interessata.

Entro i successivi 15 giorni lavorativi FUC provvederà a convocare l’IF richiedente al fine di svolgere un sopralluogo in stazione per individuare concretamente gli spazi i disponibili tenendo anche conto delle specifiche esigenze della IF.

Entro i successivi 15 giorni lavorativi FUC, alla luce dell’esito del sopralluogo effettuato, comunica all’IF richiedente gli spazi assegnati inviando contestualmente a quest’ultima una bozza contrattuale standard.

La proposta sarà irrevocabile per i successivi venti giorni lavorativi, decorsi i quali, in mancanza di accettazione da parte della IF, la richiesta di spazi si intenderà decaduta.

La consegna dell’area verrà completata nei cinque giorni lavorativi successivi alla sottoscrizione del contratto da parte della IF, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (e.g. necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore.

7.3.3 Scali merci

FUC non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria gestita.

7.3.4 Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra

FUC non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria gestita.

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

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

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

Il servizio, che comprende la predisposizione dell'instradamento e la regolazione della circolazione per il trasferimento del materiale rotabile dai binari di ricevimento ai binari attrezzati per le operazioni di cui ai punti a) e b), è garantito dal GI FUC nella sola stazione di Cividale del Friuli.

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

Tariffe

La tariffa per il servizio è basata su un corrispettivo €/minuto, modulato per fascia oraria per il segmento passeggeri.

I corrispettivi per il servizio sono applicati al tempo di sosta del singolo treno negli impianti di origine e destino della traccia e negli eventuali impianti intermedi in cui vengono svolti servizi che richiedono soste eccedenti la franchigia.

I tempi di sosta rendicontati sono decurtati di:

- tempi di svolgimento delle eventuali manovre per lo spostamento del treno da/verso fasci secondari dedicati alla sosta del materiale rotabile;
- tempi relativi alla franchigia del segmento di trasporto di riferimento (viaggiatori o merci).

TIPOLOGIA DI SERVIZIO	CORRISPETTIVO UNITARIO [€/MINUTO]
Tariffa Viaggiatori Diurna (T _{VD})	0,071
Tariffa Viaggiatori Notturna (T _{VN})	0,071
Tariffa Unitaria Merci (T _M)	0,071

Tabella 13 - Tariffa per il servizio di sosta, ricovero e deposito di materiale rotabile

La tariffa diurna T_{VD} si applica per le soste nella fascia oraria dalle 06:00 alle 22:00, la tariffa notturna T_{VN} per le soste dalle 22:00 alle 06:00. Nel caso la sosta interessi due fasce orarie la tariffa verrà applicata in maniera differenziata per la quota di sosta ricadente in ciascuna fascia oraria.

Per quanto riguarda la responsabilità del GI nell'attribuzione delle soste o di allungamento di soste già programmate, si considerano non imputabili alla IF gli incrementi di sosta derivanti da modifiche di tracce interessate da VCO a causa lavori.

In caso di sosta di due materiali della stessa IF contemporaneamente su uno stesso binario, la tariffa della sosta è computata una sola volta.

Laddove le IF richiedano anche servizi aggiuntivi quali Rifornimento Idrico, alle tariffe per il servizio di sosta andranno sommate le tariffe relative ai servizi aggiuntivi richiesti.

Le tariffe per il servizio di sosta comprende anche la messa in disponibilità di aree funzionali per l'approvvigionamento carburante.

7.3.6 Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati

FUC non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria gestita.

7.3.7 Platee di lavaggio

FUC non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria gestita.

7.3.8 Servizi di continuità territoriale

FUC non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria gestita.

7.3.9 Scarico reflui

FUC non offre tale servizio presso l'Infrastruttura Ferroviaria gestita.

7.3.10 Sgombero dell'infrastruttura

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

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

A cui si sommerà il pedaggio della traccia relativa al materiale che effettua lo sgombero (dall'impianto di deposito del carro soccorso al sito dell'intervento e viceversa).

I soggetti che effettuano l'intervento di sgombero sono tenuti a produrre un documento dettagliato con l'indicazione della tariffa complessiva e l'esplicitazione delle singole voci di costo.

Nel caso di intervento effettuato con l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva, GI, acquisita dal soggetto intervenuto la documentazione di cui al capoverso precedente, provvede a trasmetterla all'IF responsabile dell'evento e che sarà tenuta al pagamento nei confronti di GI. Tale ultimo, ottenuto il pagamento dell'IF responsabile dell'evento, provvede a rifondere il soggetto intervenuto.

Nel caso di intervento effettuato con l'utilizzo di mezzi idonei allo sgombero (diversi dai carri di soccorso attrezzati) GI FUC ribalterà alla IF responsabile dell'evento i costi sostenuti per liberare l'infrastruttura.

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

APPENDICE 1 ACCORDO QUADRO TIPO

ACCORDO QUADRO TIPO TRA

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

E

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

PREMESSO CHE è stato affidato a Società Ferrovie Udine Cividale Srl il comodato d’uso gratuito per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria regionale, e in tale qualità espleta le funzioni di cui al d.lgs. 112/2015;

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

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

PREMESSO CHE il Richiedente dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente, obbligandosi alla relativa osservanza, quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete edizione

Le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1 Premesse

Il Prospetto Informativo della Rete (di seguito PIR) e, le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo Quadro (d’ora in poi Accordo).

ARTICOLO 2 Oggetto

L’oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria – specificamente individuata nell’Allegato A – che GI FUC si impegna a rendere disponibile al Richiedente, e il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzare.

Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all’entrata in esercizio di opere infrastrutturali, GI FUC si impegna a comunicare al Richiedente la data definitiva di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un’informativa di massima 24 mesi prima della medesima data.

Nel caso in cui la nuova capacità consenta una significativa variazione dell’offerta, 12 mesi prima dell’attivazione dell’orario ferroviario di riferimento potrà provvedersi ad un aggiornamento concordato dell’Allegato A. A tal fine le parti potranno riportare le linee guida di riferimento per l’aggiornamento dell’Allegato A in uno specifico Allegato E.

GI FUC si impegna inoltre a fornire all’Impresa Ferroviaria che effettuerà i servizi per conto del Richiedente (d’ora in poi denominata IF), su specifica richiesta della stessa, le ulteriori prestazioni, fra quelle indicate nel PIR come obbligatorie o complementari, quali risultano dall’Allegato B al presente Accordo e alle condizioni fissate nel PIR vigente al momento della richiesta di tali prestazioni.

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

Anche eventuali nuovi soggetti Richiedenti hanno il diritto di accesso, in termini di utilizzo di capacità, all'infrastruttura ferroviaria.

ARTICOLO 3 Durata - Periodo di disponibilità della capacità

Il presente Accordo ha validità dal, giorno di sottoscrizione.

La disponibilità della capacità oggetto dell'Accordo è assicurata per una durata di anni, pari a orari di servizio a decorrere:

- dal (data di attivazione del primo orario di servizio utile);
- fino al (ultimo giorno di validità dell'ultimo orario di servizio utile).

ARTICOLO 4 Obblighi del Richiedente (solo in caso non sia esso stesso IF)

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

ARTICOLO 5 Garanzia

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

ARTICOLO 6 Informazioni e Riservatezza dei dati

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

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

FUC dichiara che nulla osta a che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità ed alle soppressioni dei treni oggetto del Contratto di Utilizzo che verrà stipulato – secondo quanto disciplinato al successivo art.8 - dall'IF designata, siano da quest'ultima resi disponibili al Richiedente nell'ambito dei relativi rapporti contrattuali intercorrenti tra la medesima IF e il Richiedente stesso. Saranno resi disponibili i dati inerenti alla rendicontazione dei pedaggi delle Performance Regime e di ogni altra penalità comminata alla IF. Tali dati saranno resi accessibili anche al titolare di AQ nel caso in cui si tratti di soggetti non identificabili come IF.

ARTICOLO 7 Riduzione temporanea della capacità

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura, FUC fermo restando quanto previsto nel PIR nei riguardi dell'IF eventualmente designata, informerà il Richiedente, delle variazioni dei parametri di cui all'Allegato A, senza che ciò dia luogo a indennizzi/risarcimenti di qualsivoglia natura.

In caso di eventi di forza maggiore, le conseguenti variazioni dei parametri di cui all'Allegato A, definite da FUC di volta in volta, saranno comunicate al Richiedente senza che FUC sia tenuto a corrispondere alcuna forma di indennizzo/risarcimento.

ARTICOLO 8 Contrattualizzazione della capacità con l'Impresa

La capacità individuata nei suoi termini generali in allegato A sarà assegnata annualmente da FUC, in termini di tracce orarie, al Richiedente (se IF) o all' IF designata per ciascun orario di servizio, attraverso la stipula del Contratto di Utilizzo, nel rispetto delle procedure e delle scadenze e con i margini di flessibilità previste nel PIR.

ARTICOLO 9 Key Performance Index del GI (per contratti aventi per oggetto servizi passeggeri)

Gli indicatori di qualità, i relativi valori obiettivo ed il correlato sistema di penali da applicarsi in caso del loro mancato raggiungimento, sono oggetto di negoziazione con l'ente affidante il servizio OSP. I dettagli degli indicatori di qualità, i relativi valori obiettivo e il correlato sistema di penali è illustrato nell'allegato D alla presente appendice.

Il GI si impegna a monitorare e a garantire il raggiungimento dei seguenti KPI:

- relativamente al servizio di erogazione delle informazioni al pubblico un livello di gradimento degli utenti

utilizzatori delle stazioni interessate dall'attività di trasporto della IF pari ad almeno il:

- 90% in condizioni di normale circolazione;
- 80% in condizioni di criticità della circolazione;
- relativamente all'erogazione del servizio di assistenza alle PMR un livello di soddisfazione degli utenti utilizzatori del servizio nelle stazioni interessate dall'attività di trasporto della IF pari ad almeno il 90%.

Come previsto dalla misura 15 dell'allegato A della Delibera Autorità Regolazione Trasporti 16/2018 dell'8 febbraio 2018 "Atto di regolazione recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214"" fanno parte dei KPI sopra riportati anche gli ulteriori fattori di qualità quali:

- informazioni all'utenza;
- pulizia;
- accessibilità toilette;
- funzionamento impianti riscaldamento/condizionamento;
- accessibilità;
- sicurezza;
- velocità commerciale per i servizi OSP.

Il raggiungimento dei KPI sarà valutato attraverso indagini di *customer satisfaction* a cura di una società specializzata.

I KPI, nelle misure sopra indicate, saranno calcolati prendendo in considerazione il valore medio registrato sull'insieme delle stazioni oggetto del programma di esercizio inserito nello specifico contratto di utilizzo della singola IF interessata. L'esito della misurazione dei KPI sarà fornito alle IF interessate entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di vigenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Nel caso di mancato raggiungimento del valore target relativo al singolo KPI, FUC procederà a destinare la quota parte del residuo penali del Performance Regime, generata dal traffico viaggiatori e attribuite a consuntivo a favore di FUC; prioritariamente a beneficio del miglioramento dei servizi erogati in quelle stazioni rispetto alle quali non è stato conseguito il target contrattualizzato. Gli interventi di miglioramento e l'entità della somma ad essi destinati saranno comunicati all'IF interessata e all'ART entro 30 giorni dall'intervenuta rendicontazione dei KPI.

ARTICOLO 10 Risoluzione

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

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

ARTICOLO 11 Disposizioni finali

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

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

Eventuali modifiche ed integrazioni, previa intesa tra le parti, verranno apportate per iscritto.

Per quanto non espressamente disciplinato dal presente Accordo, le Parti fanno concordemente riferimento a quanto disposto nel PIR, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione di cui in premessa ed in allegato.

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

FUC dichiara che nulla osta a che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità ed alle

soppressioni dei treni oggetto del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che verrà stipulato dall'IF designata, nonché alle rendicontazioni dei pedaggi del Performance Regime ed alla valorizzazione economica delle ulteriori penali comminate ai sensi di quanto stabilito nel PIR, siano rese accessibili direttamente sia da parte delle IF che dal titolare dell'AQ (non-IF).

ARTICOLO 12 Foro Competente

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

ARTICOLO 13 Spese dell'accordo

Le spese di stipula e scritturazione del presente Accordo e delle copie occorrenti nonché, se dovute, quelle di bollo sono a totale carico del Richiedente. I tributi fiscali inerenti e conseguenti al presente Accordo sono a carico delle parti contraenti secondo le disposizioni di legge.

Il presente Accordo consta di pagine

ARTICOLO 14 Allegati

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

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

Per Società Ferrovie Udine Cividale S.r.l.

Per il Richiedente

.....

.....

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

TRA

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

E

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

PREMESSO

- a) che è stata affidata a FUC la gestione della infrastruttura ferroviaria della Regione Friuli-Venezia Giulia ed in tale qualità espleta le funzioni di cui al d.lgs. n. 112/2015;
- b) che IF in possesso di licenza n, rilasciata da ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;
- c) che IF è in possesso di titolo autorizzatorio rilasciato da in data .../.../...; *[solo qualora il possesso di tale titolo sia richiesto dalla normativa vigente]*
- d) che IF è in possesso di Certificato di Sicurezza Unico n. Rilasciato dall'Agenda Nazionale per la Sicurezza in data .../.../...;
- e) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto, riservato dalla Regione Friuli-Venezia Giulia al Trasporto Pubblico Locale (TPL) e assegnato con contratto di servizio *[solo qualora ne ricorra il caso];*
- f) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto relativo alla capacità resa disponibile con l'Accordo Quadro stipulato in data....., da, (richiedente) con FUC *[solo qualora ne ricorra il caso];*
- g) che in data IF ha presentato a FUC richiesta di tracce *[solo qualora ne ricorra il caso];*
- h) che in data FUC ha comunicato ad IF la definitiva disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta;
- i) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce oggetto dello stesso ed indicate in Allegato 1;
- j) che IF, ha presentato un piano di pagamento delle fatture scadute in data odierna per un importo di € (€...../00) - interamente garantito da fidejussione bancaria o assicurativa *[solo qualora ricorra tale ipotesi];*
- k) che IF dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente - obbligandosi alla relativa osservanza anche in relazione a tutto quanto concerne le condizioni e modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei relativi servizi - quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (d'ora in poi PIR) in vigore.

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1 Premesse e allegati

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

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

ARTICOLO 2 Oggetto

1) L'utilizzo delle tracce orarie, elencate nell'Allegato 1 e dei servizi elencati nell'Allegato 2, nonché delle

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

ARTICOLO 3 Corrispettivi e modalità di pagamento

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

ARTICOLO 4 Certificato di Sicurezza Unico, Licenza e Titolo Autorizzatorio

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del Certificato di Sicurezza Unico IF è tenuta ad informare tempestivamente FUC, secondo quanto indicato in PIR.

ARTICOLO 5 Assicurazione e Garanzia

- 1) L'Impresa Ferroviaria dichiara di avere in corso e si obbliga a mantenere in vigore -senza soluzione di continuità fino alla scadenza del presente contratto le polizze assicurative previste dal PIR, sottoscritte in data acquisita agli atti di FUC;
- 2) L'Impresa Ferroviaria è tenuta ad informare tempestivamente FUC del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività delle su citate polizze, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal PIR;
- 3) L'Impresa Ferroviaria si impegna a prestare la garanzia prescritta dal PIR -ai fini, entro i termini e con tutti gli altri requisiti ivi previsti- per un importo di € [in lettere] pari al 15% dell'importo presunto del presente contratto, calcolato sulla base del valore delle tracce e dei servizi di cui agli allegati 1 e 2.

ARTICOLO 6 Referenti

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

Ciascuna delle parti sopporterà i propri costi circa le comunicazioni.

ARTICOLO 7 Responsabilità

- 1) Per tutto quanto concerne ritardi, disdette e soppressioni, nonché con riferimento a tutti gli eventi che comportino un non ottimale utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto, FUC ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti dal PIR.
- 2) IF si impegna a sollevare e tenere indenne FUC da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima.

ARTICOLO 8 Durata del Contratto - Risoluzione

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

ARTICOLO 9 Foro competente – Legislazione applicabile

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

ARTICOLO 10 Cessione del Contratto

- 1) È fatto divieto ad IF di cedere a terzi il presente contratto ovvero di consentire, in qualsiasi altro modo, a terzi l'utilizzazione in tutto o in parte delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto.
- 2) La violazione dei divieti di cui al comma precedente ha come conseguenza, oltre alla risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal PIR, l'esclusione di IF da una nuova assegnazione di capacità nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio immediatamente successivo.
- 3) Qualsiasi atto di trasferimento della capacità di infrastruttura assegnata è, in ogni caso, nullo ai sensi dell'art. 22, comma 3, del D.lgs. n. 112/2015.

ARTICOLO 11 Spese del Contratto

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

ARTICOLO 12 Disposizioni finali

- 1) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale del contratto stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.
- 2) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali il contratto è stato stipulato.
- 3) Eventuali modifiche ed integrazioni, previo accordo tra le parti, verranno apportate per iscritto.
- 4) Per quanto non espressamente disciplinato dal presente contratto, si dovrà fare riferimento a tutto quanto disposto nel PIR e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.
- 5) Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati i provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui all'articolo 13 comma 13 del D.lgs. 112/2015, o altri provvedimenti normativi/regolamentari potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di FUC oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il FUC procederà tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum.

Udine,

Firma

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

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

IMPRESA FERROVIARIA (Cod. Cliente)

Orario

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

Riferimento Programma del PEDAGGIO + SERVIZI

Treni*km programmati intero periodo	
--	--

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

Acconto 85% di 1/12 del totale

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

E	Importo stimato contratto intero periodo C+D		
	Importo garanzia a contratto %E		
	Tetto franchigia %A (~3,00%)		
	Morosità %E (punto 0)		

APPENDICE 3 COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA

Coordinamento della circolazione ferroviaria

La circolazione dei treni viene monitorata dall'Ufficio Movimento di Cividale del Friuli.

Il regolatore della circolazione in servizio presso l'Ufficio Movimento di Cividale del Friuli gestisce in autonomia la circolazione dei treni sulla linea Udine-Cividale e le manovre nella stazione di Cividale del Friuli, compresa la circolazione perturbata.

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

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

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

Gestione operativa della circolazione ferroviaria

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

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

APPENDICE 4 PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

Preavviso di richiesta di soccorso

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

Comunicazione tra GI FUC e IF

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

Compiti del personale di condotta

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

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

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

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

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

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

Compiti del GI FUC

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

Compiti dell'IF

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

Invio del mezzo di soccorso

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

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

APPENDICE 5 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

Requisiti del personale

L'Impresa Ferroviaria deve garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate dal GI FUC, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità. Nel caso in cui l'IF necessita di acquisire competenze relative all'infrastruttura (esempio: estensione del Certificato di Sicurezza Unico, modifiche infrastrutturali o altro), il GI FUC provvede ad erogare la formazione con i propri Istruttori oppure nei casi ove possibile avvalendosi della collaborazione di altre IF già in possesso del Certificato di Sicurezza Unico sull'infrastruttura oggetto della formazione.

APPENDICE 6 PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'ESECUZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF

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

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

Diritti, obblighi e responsabilità

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

Criteri di carattere generale

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

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

Operazioni e competenza

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

- 1) Per i treni in arrivo:
 - sgancio della locomotiva dal treno e rimozione della segnalazione di coda (competenza di IF);
 - spostamento della locomotiva dal binario di ricevimento del treno al binario individuato per lo stazionamento all'interno della stazione o inoltro verso il deposito:
 - predisposizione ed autorizzazione dell'istradamento competenza di:
 - GI FUC per gli istradamenti interessanti i binari di circolazione ed i binari secondari non indipendenti da questi ultimi, quale che sia il tipo di manovra dei deviatoi;
 - IF per gli istradamenti interessanti esclusivamente i binari secondari indipendenti dai binari di circolazione.

La manovra dei deviatoi "di confine" per l'accesso e l'uscita dai binari secondari rientra nella competenza del GI FUC salvo che non siano presenti i dispositivi stabiliti nelle Disposizioni/Istruzioni del GI FUC:

 - esecuzione, dirigenza, comando e sorveglianza dei movimenti di manovra (competenza di IF);
 - arrivo del mezzo di trazione per l'effettuazione della manovra (competenza di IF);
 - aggancio del mezzo di trazione ed operazioni conseguenti (competenza di IF);

- 2) Trasferimento dei veicoli ai binari di destinazione e relative manovre di composizione e scomposizione:
- predisposizione ed autorizzazione dell'istradamento competenza di:
 - GI FUC per gli istradamenti interessanti i binari di circolazione ed i binari secondari non indipendenti da questi ultimi, quale che sia il tipo di manovra dei deviatoid;
 - IF per gli istradamenti interessanti esclusivamente i binari secondari indipendenti dai binari di circolazione. La manovra dei deviatoid "di confine" per l'accesso e l'uscita dai binari secondari rientra nella competenza del GI FUC salvo che non siano presenti i dispositivi stabiliti nelle Disposizioni/Istruzioni del GI FUC;
 - esecuzione, dirigenza, comando e sorveglianza dei movimenti di manovra (competenza di Impresa Ferroviaria);
 - scarico dei veicoli (solo per servizi merci), con attrezzature mobili (a cura di IF).
- 3) Per i treni in partenza la successione delle operazioni è inversa a quella sopra descritta per i treni in arrivo.

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

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

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

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

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

Programmazione dell'orario

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

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

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

- i movimenti di manovra per/da settori di infrastruttura destinati ad uso pubblico hanno priorità su quelli per/da settori di infrastruttura privati o in uso esclusivo di una sola IF;
- i movimenti di manovra per il materiale dei treni in arrivo hanno priorità su quelli per il materiale dei treni in partenza, salvo il caso di dichiarata saturazione dell'impianto;
- fra movimenti di manovra in arrivo (o in partenza) la priorità è data dalla successione temporale delle tracce orarie assegnate, salvo diverse indicazioni ricevute da IF titolare delle tracce qualora la incompatibilità si verifichi fra tracce della stessa IF e sempre che ciò non costituisca limitazione alla capacità dell'impianto.

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

Variazioni in corso d'orario

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

Gestione Ordinaria

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

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

Gestione delle emergenze

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

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

Raccordi

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

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

APPENDICE 7 DEFINIZIONE DEL CANONE DI ACCESSO E UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE

Fonti normative

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

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

Documentazione

Con riferimento alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi, entro il termine previsto per la trasmissione della proposta tariffaria si prescrive al GI di trasmettere inoltre all'Autorità, fatte salve le necessarie semplificazioni per garantire il rispetto dei criteri di ragionevolezza e proporzionalità:

- 1) la documentazione prevista dalla Misura n. 4 approvata con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., in riferimento al canone per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria, identificando a tal fine come anno base (T_{-1}) il 2018 e anni ponte ($T_0 - T_0'$) il 2019 e il 2020;
- 2) la documentazione prevista dalla Misura n. 41, ultimo comma, approvata con delibera ART n. 96/2015 e s.m.i., in riferimento ai corrispettivi per gli eventuali servizi alle imprese ferroviarie, diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria;
- 3) lo Schema di Contabilità Regolatoria.

Monte Canoni

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

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

Struttura del canone

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

$$C = TUT \cdot l$$

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

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

$$TUT = A + B$$

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

Parte "A" – USURA

Per ciascuna traccia il valore della parte "A" è calcolato come somma di tre addendi, legati ai fattori che influiscono

sull'usura dell'infrastruttura, rispettivamente la velocità di marcia, il peso del convoglio e il tipo di trazione.

$$A = V + P + T$$

dove A: Parte A "Usura" [€/km]
V: V addendo Velocità [€/km]
P: V addendo Peso [€/km]
V: T addendo Trazione [€/km]

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

- addendo "velocità" (su linea FUC ovunque <100 km/h): ___ €/km
- addendo peso: ___ €/km
- addendo trazione diesel: ___ €/km

Parte "B" – SEGMENTO DI MERCATO

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

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

Tariffa unitaria complessiva risultante

Per ciascuna traccia la tariffa unitaria da applicare è data dalla somma delle due componenti come sopra descritte e valorizzate; il risultato, differenziato per tipologia di servizio, è riportato al punto 5.3.2 del PIR.

APPENDICE 8 PERFORMANCE REGIME - METODO DI CALCOLO DELLE PENALI

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

Definizioni

causa di ritardo

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

coefficienti di modulazione

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

cruscotto FUC

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

penale unitaria base di Performance Regime (Pu)

valore economico (€/minuto) alla base del calcolo delle penali a carico dei soggetti responsabili dei ritardi

relazione

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

ritardo

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

ritardo soggetto a penale

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

ritardo non soggetto a penale

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

standard minimo di puntualità

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

stazioni rilevanti

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

Coefficienti di modulazione dei ritardi soggetti a penale

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

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

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

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

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

Metodo di calcolo delle penali

GI corrisponderà a IF1 titolare del treno una penale pari al valore della Penale unitaria base moltiplicato per la

somma dei minuti di ritardo attribuiti a cause di propria responsabilità, ovvero per i quali abbia omesso l'indicazione della responsabilità, modulati così come definito nel seguente algoritmo:

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

dove:

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

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

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

dove:

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

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

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

dove:

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

Flussi finanziari fra le parti

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

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

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

ELENCO ALLEGATI

ALLEGATO I	CARATTERISTICHE LDS
ALLEGATO II	ACCORDO OPERATIVO FUC - RFI
ALLEGATO III	PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE RITARDO
ALLEGATO IV	MODELLO STANDARD RNE CIVIDALE DEL FRIULI
ALLEGATO V	MODELLO STANDARD RNE DEPOSITO FUC