



Condizioni di utilizzo delle strutture di servizio

Parte generale (NBS-AT)

Indice dei contenuti

1.	SCOPO E AMBITO	4
2.	REQUISITI GENERALI DI AMMISSIONE	4
2.1.	AUTORIZZAZIONE	4
2.2.	ASSICURAZIONE DI RESPONSABILITÀ CIVILE	6
2.3.	REQUISITI DEL PERSONALE, CONOSCENZE LOCALI	6
2.4.	REQUISITI DEI VEICOLI	6
2.5.	DEPOSITO CAUZIONALE	7
3.	UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	8
3.1.	GENERALE	8
3.2.	RICHIESTE DI UTILIZZO DI STRUTTURE DI SERVIZIO	8
3.3.	PRINCIPI DELLA PROCEDURA DI COORDINAMENTO E DEL PROCESSO DECISIONALE	9
4.	CANONE D'USO	9
4.1.	BASE DI VALUTAZIONE	9
4.2.	METODO DI PAGAMENTO	9
4.3.	AUTORIZZAZIONE ALLA COMPENSAZIONE	10
5.	DIRITTI E OBBLIGHI DELLE PARTI CONTRAENTI	10
5.1.	PRINCIPI	10
5.2.	INFORMAZIONI SUGLI USI CONCORDATI	10
5.3.	INTERRUZIONI DELL'ELABORAZIONE OPERATIVA	11
5.4.	DIRITTO DI ISPEZIONE E ACCESSO, FACOLTÀ DI IMPARTIRE ISTRUZIONI	12
5.5.	VIAGGIATE IN CABINA DI GUIDA	12
5.6.	MODIFICHE ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	12
5.7.	MISURE DI MANUTENZIONE E COSTRUZIONE	12
6.	RESPONSABILITÀ	13
6.1.	PRINCIPIO	13
6.2.	CONCORSO DI COLPA	13
6.3.	RESPONSABILITÀ DEI DIPENDENTI	13
6.4.	DISTRIBUZIONE DELLA RESPONSABILITÀ SE IL RESPONSABILE DEL DANNO È SCONOSCIUTO	13
6.5.	SCOSTAMENTI DALL'UTILIZZO CONCORDATO	14
7.	PERICOLI PER L'AMBIENTE	14
7.1.	PRINCIPIO	14
7.2.	EFFETTI PERICOLOSI PER L'AMBIENTE	14
7.3.	CONTAMINAZIONE DEL SUOLO	14
7.4.	OBBLIGO DI COMPENSAZIONE TRA EIU E IF	15
	STAMPA	16

Elenco delle abbreviazioni

Paragrafo.	Paragrafo
AT	Parte generale
BT	Parte speciale
risp.	rispettivamente
DVO	Regolamento di attuazione
EIU	Impresa di Infrastruttura Ferroviaria
ESBO	Regolamenti di costruzione e di esercizio delle ferrovie a scartamento ridotto
IMPRESA FERROVIARIA	Impresa di trasporto ferroviario
ff.	di seguito
H-NBS-BT	Note sull'organizzazione delle condizioni d'uso di Strutture di servizio - Sezione speciale
NBS-AT	Condizioni di utilizzo delle strutture di servizio - Parte generale
NBS-BT	Condizioni d'uso delle strutture di servizio - Parte speciale
No.	Numero Regolamento
RID ferrovia	relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per Direttiva
RL	Direttiva
ecc.	e così via

1. Scopo e ambito

1.1 I termini e le condizioni di utilizzo delle strutture di servizio garantiscono a ogni utente quanto segue Utenti autorizzati in modo uniforme

- l'uso non discriminatorio delle strutture del servizio e
- la fornitura non discriminatoria dei servizi offerti.

Contengono le informazioni richieste dall'articolo 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 sull'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari del 22 novembre 2017.

1.2 Le condizioni di utilizzo degli impianti di servizio si applicano all'intero rapporto commerciale tra "CargoBeamer Servizi Terminalistici Italia s.r.l." in qualità di società di infrastrutture ferroviarie (EIU) e tutti i partner contrattuali in qualità di utenti autorizzati, che deriva dall'utilizzo degli impianti di servizio e dalla fornitura dei servizi offerti.

Non si applicano le condizioni generali dell'utente autorizzato.

1.3 Le condizioni di utilizzo delle strutture di servizio sono suddivise in una sezione generale (NBS-AT) e in una sezione speciale specifica per l'azienda (NBS-BT).

1.4 **Le norme che integrano le NBS-AT e le norme che si discostano dalle NBS-AT sono contenute nelle NBS-BT. I regolamenti della NBS-BT hanno la precedenza su quelli della NBS-AT.**

1.5 Gli accordi contrattuali tra i soggetti autorizzati e le IF da essi incaricate non hanno alcuna influenza sugli accordi contrattuali tra i soggetti autorizzati e le IF.

1.6 Le disposizioni relative agli utenti autorizzati e alle IF si applicano, mutatis mutandis, anche ai detentori di veicoli.

1.7 La NBS e le sue modifiche sono pubblicate sul sito web di CargoBeamer all'indirizzo www.cargobeamer.com o de.

2. Requisiti generali di ammissione

2.1. **Autorizzazione**

2.1.1 All'atto della stipula del primo contratto ai sensi dell'art. 28 della Direttiva 2012/34/UE, ogni anno, l'IF dovrà dimostrare, presentando l'originale o una copia conforme, di essere in possesso di una delle seguenti autorizzazioni ufficiali:

- un'autorizzazione aziendale ai sensi dell'art. 17 (1), (3) della Direttiva 2012/34/UE e la rispettiva legge nazionale di recepimento ;

- una licenza rilasciata in base alla legislazione di un altro Stato membro dell'Unione europea, oppure uno Stato contraente dell'Accordo del 2 maggio 1992 sullo Spazio Economico Europeo economico europeo per la fornitura di servizi di trasporto ferroviario ai sensi dell'articolo 17 (4) della direttiva 2012/34/UE. servizi di trasporto ferroviario ai sensi dell'articolo 17 (4) della Direttiva 2012/34/UE.

La verifica annuale di cui al punto 1 non è richiesta se l'IF intrattiene un rapporto commerciale permanente con l'RIU sulla base di un accordo contrattuale.

L'IF può fornire la prova di cui al punto 1 anche presentando l'originale o una copia autenticata.

- un certificato di sicurezza standardizzato ai sensi dell'art. 10 della Direttiva 2016/798/UE e della rispettiva legge nazionale di recepimento .

2.1.2 Al momento della stipula del primo contratto ai sensi dell'art. 28 della Direttiva 2012/34/UE, il detentore del veicolo deve dimostrare annualmente, presentando l'originale o una copia certificata, di essere in possesso di un'autorizzazione aziendale ai sensi della Direttiva 2012/34/UE o della legge nazionale di recepimento per la partecipazione indipendente alle operazioni ferroviarie in qualità di detentore del veicolo.

La prova annuale di cui alla frase 1 non è richiesta finché il proprietario del veicolo mantiene un rapporto commerciale permanente con l'EIU sulla base di un accordo contrattuale.

Il proprietario del veicolo può anche fornire la prova di cui alla frase 1 presentando l'originale o una copia autenticata

- un certificato di sicurezza o - un certificato nazionale supplementare certificato.

2.1.3 Nel caso di una licenza commerciale rilasciata da un'autorità straniera, l'EIU richiede la presentazione di una traduzione certificata in italiano e tedesco.

2.1.4 L'IF è tenuta a comunicare immediatamente per iscritto all'URI la revoca e qualsiasi modifica della licenza aziendale, del certificato di sicurezza o del certificato nazionale aggiuntivo.

2.1.5 Informazioni relative alla richiesta di licenze commerciali in Italia ai sensi degli artt. 7-9 D.lgs. N. 112/2015 nonché certificati di sicurezza e certificati nazionali ai sensi dell'art. 9 D.lgs. N. 50/2019 sono fornite dal Ministero dei Trasporti e della Viabilità sul proprio sito web (<https://www.mit.gov.it/normativa/circolare-del-14-giugno-2022-n-4159-linee-guida-materia-di-licenze-ferroviarie>) e dall'*Agenzia Nazionale per la Sicurezza ferroviaria e delle infrastrutture stradali e autostradali* sul proprio sito web (www.ansfisa.gov.it).

2.2. Assicurazione di responsabilità civile

- 2.2.1 Al momento della stipula del primo contratto ai sensi dell'art. 28 della Direttiva 2012/34/UE in combinato disposto con la legge nazionale di recepimento, l'IF dovrà dimostrare l'esistenza di un'assicurazione di responsabilità civile ai sensi dell'art. 22 della Direttiva 2012/34/UE e della legge nazionale di recepimento.
- 2.2.2 La verifica annuale di cui al punto 2.2.1 non è necessaria se l'IF intrattiene un rapporto commerciale permanente con l'URI sulla base di un accordo contrattuale.
- 2.2.3 L'IF è tenuta a comunicare immediatamente per iscritto ogni variazione del rapporto assicurativo in essere.

2.3. Requisiti del personale, conoscenze locali

- 2.3.1 Il personale operativo impiegato dall'IF deve essere in possesso dei requisiti previsti dalle norme di costruzione e di esercizio applicabili al rispettivo impianto di servizio e deve avere una conoscenza scritta e orale della lingua italiana nella misura necessaria per lo svolgimento delle rispettive attività.
- 2.3.2 Chiunque guidi un veicolo ferroviario deve essere in possesso della necessaria licenza.
- 2.3.3 L'IF è tenuta a fornire al proprio personale le conoscenze e le informazioni locali necessarie prima del suo impiego. Con il consenso dell'IF, quest'ultima può avvalersi della collaborazione di un ausiliario. L'IF è tenuta ad addebitare a tutte le IF lo stesso corrispettivo per la fornitura delle conoscenze locali, qualora abbia previsto tale obbligo nell'apposita sezione delle proprie condizioni d'uso. Dopo la prima fornitura di conoscenze locali, l'IF può anche fornire direttamente al proprio personale le conoscenze locali necessarie.

2.4. Requisiti dei veicoli

- 2.4.1 La progettazione, l'equipaggiamento e la manutenzione dei veicoli utilizzati devono essere conformi alle disposizioni delle norme di costruzione e di funzionamento applicabili al rispettivo impianto di servizio e devono essere approvati dall'autorità competente o disporre di un'autorizzazione alla messa in servizio. Si può derogare a tale disposizione nel caso di utilizzo previsto di strutture di manutenzione e altre attrezzature tecniche, nonché per prove e collaudi, se il funzionamento sicuro del veicolo è garantito da altri mezzi.
- 2.4.2 L'equipaggiamento dei veicoli utilizzati deve essere compatibile con gli standard tecnici e operativi descritti nella Parte Speciale delle Condizioni di Utilizzo e con i sistemi di controllo, sicurezza e comunicazione delle linee ferroviarie utilizzate.

2.4.3 Su richiesta di IF, quest'ultima conferma il rispetto dei requisiti di cui ai punti 2.4.1 e 2.4.2.

2.5. Deposito cauzionale

2.5.1 L'URI subordina l'uso dell'infrastruttura ferroviaria alla fornitura di un'adeguata garanzia se vi sono dubbi sulla capacità di pagamento dell'utente autorizzato. Ciò non si applica ai "richiedenti" ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 19, della direttiva 2012/34/UE.

2.5.2 Ci sono dubbi sulla capacità di pagamento dell'utente autorizzato

- se il pagamento è in arretrato di oltre un mese con l'intero importo della fattura o con l'intero pagamento mensile, e
- in caso di arretrati di pagamento pari alla media dei canoni mensili dovuti negli ultimi tre mesi.

Ci sono anche dubbi sulla capacità di pagamento dell'utente autorizzato se

- il corrispettivo previsto per il pagamento supera la linea di credito che un'agenzia di credito ritiene accettabile per l'utente autorizzato o il rating di un'agenzia di credito suggerisce altrimenti che l'utente potrebbe avere difficoltà con i pagamenti futuri,
- è stata presentata un'istanza di apertura di una procedura di insolvenza nei confronti dei suoi beni,
- ha richiesto il patrocinio a spese dello Stato o
- non può essere contattato all'indirizzo che ha fornito per più di due settimane.

2.5.3 È opportuno prevedere un deposito cauzionale pari all'importo totale della remunerazione da versare in un mese (periodo di garanzia) per i servizi già concordati o utilizzati in base all'esperienza. Si applica quanto segue:

- La cauzione deve essere pari all'importo totale del canone da pagare per il resto del mese in corso. Successivamente, la cauzione dovrà essere pari all'importo totale del canone da pagare per il mese successivo.
- Se vengono concordati ulteriori servizi per un periodo di garanzia per il quale è già stata fornita una garanzia, deve essere fornita una garanzia aggiuntiva per il corrispettivo da pagare per tali servizi.

2.5.4 La garanzia può essere costituita da un deposito o da un pegno o da una fideiussione bancaria (direttamente esecutiva, a prima richiesta e con rinuncia all'eccezione di mancato ricorso). Non sarà accettata la garanzia di una banca a cui un'agenzia di rating abbia attribuito un grado di affidabilità non elevato.

2.5.5 L'EIU deve presentare la richiesta di deposito cauzionale in forma testuale. Per la data di scadenza del deposito cauzionale vale quanto segue:

- Se la remunerazione deve essere garantita per il resto del mese in corso, il deposito cauzionale deve essere fornito entro cinque giorni lavorativi bancari dal ricevimento della richiesta di cauzione, ma in ogni caso prima dell'inizio della prestazione.
- Se la retribuzione deve essere garantita per un mese successivo, il deposito cauzionale deve essere fornito al più tardi due giorni lavorativi prima dell'inizio del mese successivo.
- Se il pagamento deve essere garantito per ulteriori servizi che rientrano in un periodo di garanzia per il quale è già stata fornita una garanzia, la garanzia per questi servizi deve essere fornita al più tardi due giorni lavorativi prima dell'inizio del servizio. Se ciò non è più possibile in tempo utile a causa di servizi concordati a breve termine, la cauzione deve essere fornita in ogni caso prima dell'inizio del servizio.
- Se l'EIU non è in grado di stabilire che la garanzia è stata fornita nei tempi previsti, ha il diritto di rifiutare l'esecuzione senza ulteriore preavviso fino a quando la garanzia non sarà stata fornita in modo dimostrabile.
- L'utente autorizzato può evitare la fornitura di sicurezza pagando la tassa in anticipo.

3. Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

3.1. Generale

- 3.1.1 L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è consentito solo nell'ambito e in conformità agli accordi contrattuali.
- 3.1.2 Oltre alle disposizioni di legge, all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria si applicano le disposizioni dell'EIU contenute nelle sezioni generali e speciali delle Condizioni di utilizzo.
- 3.1.3 IF fornirà a IF tutte le altre informazioni necessarie per l'utilizzo dell'impianto di servizio. IF può riprodurre le informazioni fornite, purché non vengano violati i diritti d'autore di terzi.
- 3.1.4 L'utilizzo effettivo dell'infrastruttura ferroviaria è disciplinato dalle istruzioni operative impartite verbalmente dall'IF sulla base degli accordi contrattuali o dalla documentazione fornita all'IF.

3.2. Richieste di utilizzo di strutture di servizio

- 3.2.1 I requisiti formali e contenutistici delle richieste di utilizzo delle strutture di servizio si basano sulle specifiche contenute nella Parte Speciale delle Condizioni di Utilizzo.

3.2.2 Se una domanda è incompleta o comunque carente, l'UIE richiede senza indugio le informazioni mancanti o corrette.

3.3. Principi della procedura di coordinamento e del processo decisionale

3.3.1 Se vi sono domande per usi simultanei e incompatibili, l'UIE procede in conformità agli articoli da 10 a 12 del regolamento (UE) 2017/2177 con l'obiettivo di trovare una soluzione reciprocamente accettabile. La stessa procedura si applica se una domanda è in conflitto con capacità già assegnate.

- L'EIU avvia negoziati con tutte le parti autorizzate interessate da un conflitto contemporaneamente e, se disponibile, indica un'alternativa valida. Tutte le parti interessate devono essere coinvolte nei negoziati con lo stesso livello di informazione.
- In casi eccezionali e giustificati, l'UIE può, in deroga al punto 3.3.1.1, offrire alle singole parti autorizzate interessate da un conflitto usi diversi da quelli richiesti. Il motivo dell'eccezione deve essere comunicato all'utente autorizzato interessato in forma testuale. L'UIE deve avviare negoziati con tutte le parti autorizzate interessate da un conflitto se i negoziati bilaterali non hanno avuto successo.
- Se non è possibile raggiungere un accordo, la decisione sarà presa sulla base dei criteri di priorità definiti dal gestore dell'impianto di servizio (cfr. articolo 11 dell'ORP). I criteri sono riportati nella sezione speciale delle Condizioni d'uso.
- Se la richiesta di un utente autorizzato non può essere accolta, il gestore dell'impianto di servizio e l'utente autorizzato esaminano insieme se esistono alternative valide (cfr. art. 11 dell'ORP).

3.3.2 Un soggetto autorizzato la cui richiesta sia stata respinta in tutto o in parte può presentare un reclamo all'autorità di regolamentazione dopo aver ricevuto il rifiuto (art. 13 par. 1 e par. 3 in combinato disposto con l'art. 14 del regolamento di esecuzione in combinato disposto con l'art. 13 par. 5 della direttiva 2012/34/ UE).

4. Canone d'uso

4.1. Base di valutazione

La base per il calcolo della tariffa per l'utilizzo dell'impianto di servizio e per la fornitura di servizi è costituita dai principi di tariffazione e dalle tariffe dell'EIU. I principi di tariffazione sono riportati nella NBS-BT. Le tariffe sono indicate nell'elenco delle tariffe allegato all'NSS.

4.2. Metodo di pagamento

L'utente autorizzato deve versare il corrispettivo a proprie spese su un conto indicato dall'UIE entro una settimana dal ricevimento della fattura. L'UIE può prevedere una

regolamentazione dei pagamenti rateali per i servizi già forniti nell'apposita sezione delle sue condizioni d'uso.

4.3. Autorizzazione alla compensazione

Le parti contraenti possono compensare i crediti dell'altra parte contraente solo se questi crediti sono incontestati o sono stati riconosciuti con sentenza dichiarativa.

5. Diritti e obblighi delle parti contraenti

5.1. Principi

5.1.1 Le parti contraenti si impegnano a cooperare in uno spirito di fiducia, tenendo conto delle peculiarità dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e riducendo al minimo l'impatto negativo sull'altra parte contraente.

5.1.2 Al fine di garantire la sicurezza e l'efficienza nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le parti contraenti si forniscono reciprocamente e senza indugio tutte le informazioni necessarie. Ciò vale in particolare per gli eventi pericolosi.

5.1.3 Le parti contraenti designano nel contratto una o più persone o organismi autorizzati e in grado di prendere decisioni operative per loro conto nel più breve tempo possibile.

5.2. Informazioni sugli usi concordati

5.2.1 L'URI deve garantire che il partner contrattuale sia immediatamente informato almeno delle seguenti circostanze:

- Condizioni dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata, in particolare le modifiche che interessano il tracciato e che possono influire sull'esercizio dell'IF (ad es. binario e che possono influire sull'esercizio dell'IF (ad es. lavori di costruzione, limitazioni temporanee della velocità, ecc. Lavori di costruzione, limitazioni temporanee della velocità, modifiche al segnalamento, modifiche alle caratteristiche tecniche o operative del binario), le condizioni dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. del binario),
- irregolarità durante l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nella misura in cui possono essere rilevanti per le ulteriori disposizioni dell'autorizzazione possono essere significative,
- limitazioni del servizio (ad esempio, guasti alle apparecchiature di movimentazione o ai sistemi di informazione dei sistemi di informazione per i passeggeri),
- Caratteristiche speciali dovute a eventi importanti.

5.2.2 L'IF provvede a comunicare immediatamente all'URI almeno le seguenti circostanze:

- composizione del treno (ad es. lunghezza, massa del treno, variazioni rispetto all'utilizzo richiesto),
- eventuali particolarità (ad es. trasporto di merci pericolose ai sensi del D.lgs. n. 35/2010- RID e loro posizione nella formazione del treno, superamento della sagoma di carico),
- Irregolarità durante l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, in particolare i fattori legati ai ritardi (ad esempio, capacità di frenata limitata, guasti alle unità di trazione). capacità di frenata, guasti alle unità di trazione),
- Caratteristiche speciali dovute a eventi importanti.

5.3. Interruzioni dell'elaborazione operativa

5.3.1 IF e RIU si informano reciprocamente e immediatamente di eventuali eventi particolari, in particolare di scostamenti dall'utilizzo concordato e di altre irregolarità (perturbazioni dell'esercizio). L'IF informa immediatamente l'URI di eventuali effetti operativi sulle proprie possibilità di utilizzo.

5.3.2 Le parti contraenti si impegnano a eliminare le interruzioni. L'interruzione deve essere eliminata immediatamente, a meno che l'eliminazione immediata non sia irragionevole.

5.3.3 Per ovviare al disservizio, l'IF applica le disposizioni che le competono per la gestione del traffico operativo in caso di disservizio. Tali disposizioni sono vincolanti per l'IF in quanto parte integrante delle condizioni di utilizzo.

5.3.4 Per ovviare alla perturbazione, la RIU può in particolare prevedere l'utilizzo di un'infrastruttura ferroviaria diversa da quella concordata all'interno dell'impianto di servizio. In caso di perturbazioni, l'URI applica i principi della procedura di coordinamento di cui al punto 3.3 e le regole di priorità ivi previste.

5.3.5 L'IF è tenuta a porre immediatamente rimedio ai disservizi di propria competenza (ad es. guasti ai veicoli ferroviari). In particolare, deve assicurarsi che l'impianto di servizio utilizzato non venga utilizzato oltre la misura concordata contrattualmente (ad esempio a causa di treni in panne). In ogni caso, la RIU è autorizzata a porre rimedio in qualsiasi momento all'interruzione dell'esercizio a spese del responsabile (ad esempio, rimuovendo i treni in panne). A tal fine, il personale autorizzato dell'IF può - per quanto possibile previa consultazione con le persone o gli enti designati ai sensi del paragrafo 5.1.3 - accedere ai veicoli di IF, salire gratuitamente nelle cabine di guida dei veicoli e impartire istruzioni al personale di IF. Il personale di IF deve attenersi alle istruzioni impartite.

5.3.6 La RIU deve porre immediatamente rimedio alle limitazioni del servizio e alle interruzioni delle operazioni attribuibili alla sua area di responsabilità (ad esempio, guasti alle apparecchiature di movimentazione, ai sistemi di informazione dei passeggeri, ai sistemi di controllo, di sicurezza e di comunicazione o guasti ai punti).

5.4. Diritto di ispezione e accesso, facoltà di impartire istruzioni

IF ha il diritto di ispezionare in qualsiasi momento i propri locali per verificare che IF adempia agli obblighi contrattuali. Il personale autorizzato di IF può accedere ai veicoli di IF e impartire istruzioni al personale stesso, nella misura in cui ciò sia necessario per garantire un funzionamento sicuro e corretto. Il personale di IF deve attenersi alle istruzioni impartite.

5.5. Viaggiate in cabina di guida

5.5.1 L'URI o il suo personale autorizzato può salire nelle cabine di guida dei veicoli di IF per verificare le buone condizioni dell'infrastruttura ferroviaria, previo accordo con le persone o gli enti designati ai sensi del punto 5.1.3.

5.5.2 Le corse sono gratuite, a meno che l'IF non richieda espressamente una tariffa adeguata.

5.6. Modifiche all'infrastruttura ferroviaria

La RIU è autorizzata a modificare l'infrastruttura ferroviaria e gli standard tecnici e operativi per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo in debito conto gli interessi delle parti autorizzate. Essa informa tempestivamente le parti autorizzate di qualsiasi modifica prevista. Gli obblighi contrattuali esistenti rimangono inalterati.

5.7. Misure di manutenzione e costruzione

5.7.1 IF può effettuare interventi di manutenzione e costruzione in qualsiasi momento. Gli interventi di manutenzione e costruzione dovranno essere eseguiti nei limiti della ragionevolezza economica, in modo da ridurre al minimo gli effetti negativi sull'attività di IF.

5.7.2 L'UIE fornirà senza indugio informazioni sulle limitazioni d'uso dovute a misure di manutenzione e costruzione. Ciò non si applica nel caso di misure ad hoc che sono associate solo a restrizioni d'uso di breve durata o comunque minori. Il canale informativo è indicato nella sezione speciale delle Condizioni d'uso.

5.7.3 Il punto 6.5 si applica alle deviazioni dall'utilizzo concordato dovute a misure di manutenzione e costruzione.

6. Responsabilità

6.1. Principio

6.1.1 Ciascuna parte contraente è responsabile in base alle disposizioni di legge, a meno che le Condizioni di utilizzo (AT/BT) non contengano disposizioni contrarie.

6.1.2 Le parti contraenti rispondono reciprocamente dei danni indiretti solo in caso di lesioni alla vita, all'integrità fisica o alla salute e in caso di negligenza grave. In caso di semplice negligenza, le parti contraenti sono responsabili reciprocamente per danni indiretti solo in caso di violazione di obblighi contrattuali essenziali e solo per danni tipicamente prevedibili. Gli obblighi contrattuali essenziali sono obblighi il cui adempimento è essenziale per la corretta esecuzione del contratto e sul cui rispetto la parte contrattuale può regolarmente fare affidamento. In caso contrario, non sussiste alcuna responsabilità per danni indiretti.

6.1.3 Nei rapporti tra IF e IF è escluso il risarcimento dei danni materiali propri. Ciò non vale nel caso in cui il danno patrimoniale di una parte coinvolta superi l'importo di 10.000 euro ; non vale neppure nel caso in cui una parte coinvolta sia colpevole di dolo o colpa grave o nel caso in cui, oltre ai danni patrimoniali delle parti, debbano essere risarciti anche danni patrimoniali a terzi o lesioni personali.

6.2. Concorso di colpa

Se il danno è stato causato per colpa della parte lesa, l'obbligo di risarcimento e l'importo del risarcimento da versare dipendono dalle circostanze, in particolare dalla misura in cui il danno è stato causato principalmente da una parte o dall'altra.

6.3. Responsabilità dei dipendenti

La responsabilità dei dipendenti non può superare la responsabilità delle parti contraenti. La responsabilità personale dei dipendenti nei confronti di terzi rimane inalterata. Il ricorso ai dipendenti della rispettiva parte contraente responsabile è possibile solo per tale parte sulla base dei suoi principi interni.

6.4. Distribuzione della responsabilità se il responsabile del danno è sconosciuto

Qualora non sia possibile stabilire chi abbia causato il danno all'IF o a terzi, entrambe le parti contraenti sono ugualmente responsabili. Se altre IF utilizzano o hanno utilizzato l'infrastruttura ferroviaria in questione, si applica la seguente regola:

- Se un'impresa ferroviaria dimostra di non aver potuto contribuire al danno, è esente da responsabilità.

- In altri termini, il danno viene inizialmente suddiviso in parti uguali tra il numero totale dei partecipanti rimasti.
- La quota attribuibile alle IF nel loro complesso sarà poi suddivisa tra le stesse nel rapporto risultante dall'entità dell'effettivo utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria negli ultimi tre mesi prima del verificarsi del danno.

6.5. Scostamenti dall'utilizzo concordato

Le deviazioni dall'uso concordato, che non potevano essere evitate nemmeno esercitando la diligenza richiesta nel traffico, rientrano nell'ambito del rischio operativo generale e sono a carico e a rischio della parte contraente interessata in ogni singolo caso, a meno che non sia stato concordato diversamente tra le parti sulla base di disposizioni specifiche nella sezione speciale delle Condizioni d'uso o a meno che non sia stato regolato diversamente nell'ambito del sistema di incentivi Art. 35 Direttiva 2012/34/UE in combinazione con la rispettiva legge di recepimento. La responsabilità per dolo e colpa grave nonché i diritti di riduzione previsti dalla legge rimangono inalterati.

7. Pericoli per l'ambiente

7.1. Principio

L'IF è tenuta ad astenersi da attività pericolose per l'ambiente. In particolare, la movimentazione di merci e sostanze pericolose per l'ambiente e il rifornimento dei veicoli possono avvenire solo in luoghi idonei e designati a tale scopo.

7.2. Effetti pericolosi per l'ambiente

Nel caso in cui si verificano emissioni pericolose per l'ambiente in relazione all'attività dell'IF o si verificano rilasci di sostanze pericolose per le acque da parte degli impianti utilizzati dall'IF o si verificano rischi di esplosione, incendio o altro, l'IF deve darne tempestiva comunicazione al più vicino centro operativo presidiato dell'IF. Tale segnalazione non pregiudica la responsabilità dell'IF di attivare immediatamente le contromisure e le misure di soccorso (ad esempio, la segnalazione alla più vicina autorità di polizia, ai vigili del fuoco, ecc.) Qualora la situazione di pericolo di cui al punto 1 renda necessaria l'evacuazione degli impianti operativi dell'IF, i costi sono a carico del contraente che ha causato l'incidente.

7.3. Contaminazione del suolo

In caso di contaminazione del suolo causata da IF, anche non imputabile a quest'ultima, RIU è tenuta ad avviare le necessarie misure di bonifica. I costi della bonifica sono a

carico dell'IF che ha causato la contaminazione. Nel caso in cui non sia possibile individuare un responsabile dell'inquinamento, la responsabilità sarà determinata secondo quanto previsto al paragrafo 6.4.

7.4. Obbligo di compensazione tra EIU e IF

Se l'IF è tenuta a porre rimedio a un danno ambientale causato dall'IF, anche se non ne ha colpa, l'IF si fa carico dei costi sostenuti dall'IF. Se l'IF ha contribuito a causare il danno, l'obbligo di risarcimento dipende dalle circostanze, in particolare dalla misura in cui il danno è stato causato prevalentemente dall'una o dall'altra. Se non è possibile determinare chi ha causato il danno, la responsabilità sarà determinata in base al punto 6.4.

Stampa

CargoBeamer Servizi Terminalistici Italia s.r.l.,

Curzio Boaretto, Via Domodossola, Gate 6, 28851 Beura-
Cardezza, Verano-Cusio-Ossola, 28851 Italia

NBS-AT 2024

