PIR 2022. Linee ferroviarie: Foggia-Lucera, San Severo-Peschici C. *(bozza per consultazione)*

Edizione Settembre 2020

Nuovi inserimenti/eliminazioni

- Introduzione del 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*" Par. 1.3
- Eliminazione, ovunque ricorra nel testo del PIR, il riferimento al d.lgs. 162/2007, non più vigente, con sostituzione del d.lgs. 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*"; Par. 2.10.4
- Eliminazione del riferimento al D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 "*Atto di concessione a RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale*" in quanto non pertinente; Par 1.3 App.1, Cap.2
- Inserimento del riferimento alla delibera dell'Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, recante "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A." Par. 1.3
- Inserimento del riferimento alla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 130/2019 relativa alle "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari" Par. 1.3
- Inserimento della Direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea Par. 1.3
- Inserimento del Regolamento (UE) 2016/796 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie. Par. 1.3
- Inserimento del Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria. Par. 1.3
- Inserimento della descrizione dele fasi di predisposizione del PIR con specifica delle tempistiche in congruenza con le pertinenti previsioni normative e regolamentari Par. 1.6
- Inserimento della descrizione del processo di eventuale aggiornamento straordinario del PIR Par. 1.6
- Inserimento delle regole di gestione della circolazione Par.2.4.4
- Eliminazione di punti effettivamente riconducibili alla compatibilità rotabile-infrastruttura Par. 2.6.3
- Inserimento della conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018 delle misure adottate dal GI relativamente all'effettuazione degli annunci all'utenza Par. 2.10.3
- Inserimento della raccomandazione DIGIFEMA circa il processo di accettazione del materiale rotabile Par. 2.11
- Inserimento del paragrafo dei tratti di linea dedicati al trasporto merci Par.3.3.4
- Inserimento del paragrafo relativo alle merci pericolose Par.3.3.5
- Inserimento del paragrafo relativo alla disponibilità di infrastrutture atte ad effettuare servizio merci Par.3.5.4
- Integrazione dell'articolo 5 dello schema di "Accordo Quadro tipo per i servizi di trasporto pubblico locale": art. 5 AQ
- Integrazione della modalità di comunicazione per le richieste di capacità Par. 4.1
- Inserimento di un paragrafo relativo ad aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e merci Par. 5.3.3
- Inserimento nel PIR del riferimento ai servizi di assistenza alle PMR Par. 5.5
- Inserimento nel PIR di un paragrafo specifico denominato "Servizi complementari" Par. 5.6
- Inserimento della conformità al Regolamento (CE) 1971/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio ed alla delibera dell'Autorità n. 106/2018 delle misure adottate in relazione alle informazioni ai passeggeri Par. 5.4.1
- Inserimento delle clausole legate alle rideterminazioni delle teriffe dovute ad osservazioni dell'Autorità Par. 6.4
- Inserimento del prezziario del servizio di sgombero dell'infrastruttura Par. 6.3.2
- Inserimento del prezziario del servizio merci Par.6.3.3.2

Modifiche generali

- Individuazione dell'Organismo indipendente per funzioni essenziali di definizione della capacità, assegnazione delle tracce e tariffe Par. 1.1
- Aggiornamento "Glossario dei termini", nelle definizioni relative al titolo autorizzatorio, al certificato di sicurezza ed inserimento della definizione di fascia pendolare Par. 1.8
- Aggiornamento relativo alla richiesta di capacità pluriennale tramite Accordo Quadro Par. 2.2.1
- Aggiornamento degli obblighi del GI Par. 2.6.2
- Allineamento dei contenuti del paragrafo 2.7 alla decisione delegata (UE) 2017/2075 Par. 2.7
- Correzione dei riferimenti ai vari paragrafi art. 3 SdC
- Aggiornamento dei riferimenti al capitolo 6 del PIR Par. 3.4
- Aggiornamento dei termini di presentazione per le richieste di capacità quadro Par. 4.2.1
- Aggiornamento dei termini di presentazione di richiesta tracce per l'orario successivo a quello in vigore Par. 4.2.2
- Integrazione del paragrafo con specifiche della massima capacità disponibile Par. 4.3.1
- Allineamento del punto 5 e punto 6 del paragrafo 4.4.2 al paragrafo 4.3.1 Par. 4.4.2
- Aggiornamento dei limiti temporali per la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per le operazioni tecnico/commerciali Par. 5.2
-

Indice

Prospetto Informativo Rete 2022 *(bozza per consltazione)* 1
..... 1
Edizione Settembre 2020 1
Capitolo 1 8
Informazioni generali 8
1.1 Introduzione (aggiornamento settembre 2020) 8
1.2 Obiettivo 8
1.3 Normativa (aggiornamento settembre 2020) 8
1.4 Status giuridico (aggiornamento settembre 2020) 12
1.5 Struttura del PIR 12
1.6 Validità del PIR e procedure di aggiornamento straordinario (aggiornamento settembre 2020) 13
1.6.1 Validità del PIR (aggiornamento settembre 2020) 13
1.6.2 Aggiornamento del PIR (aggiornamento settembre 2020) 13
1.6.3 Aggiornamento straordinario del PIR (aggiornamento settembre 2020) 13
1.7 Distribuzione 14
1.8 Glossario dei Termini (aggiornamento settembre 2020) 15
Capitolo 2 19
Condizioni di Accesso all'Infrastruttura 19
2.1 Condizioni Generali di Accesso 19
2.2 Requisiti del Richiedente 19
2.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro (aggior. Sett. 2020) 19
2.2.2 Richiesta finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura 19
2.3 Licenza 20
2.3.1 Certificato di Sicurezza 20
2.4 Condizioni di Accesso Commerciali - Accordo quadro 20
2.4.1 Garanzia 21
2.4.2 Divieto di cessione 21
2.4.3 Risoluzione 21
2.4.4 Regole di gestione (aggiornamento settembre 2020) 22
2.5 Condizioni di Accesso Commerciali - Contratto di utilizzo dell'infrastruttura 23
2.5.1 Documentazione e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF 23
2.5.2 Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di Sicurezza 25
2.5.3 Garanzia 25
2.5.4 Assicurazioni 25
2.5.5 Obblighi dell'IF alla cessazione del contratto 26
2.5.6 Risoluzione del contratto 27
2.5.7 Sospensione dell'efficacia del contratto 28
2.6 Obblighi del GI e delle IF in fase di esecuzione del contratto 28
2.6.1 Obblighi Comuni 28
2.6.2 Obblighi del GI (aggiornamento settembre 2020) 28
2.6.3 Obblighi di IF (aggiornamento settembre 2020) 29
2.7 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione (aggiornamento settembre 2020) 30
2.8 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione 33
2.9 Variazioni al programma giornaliero 34
2.9.1 Specifiche richieste dell'Impresa Ferroviaria 34

2.9.2 Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura 36
2.9.3 Causa di Forza Maggiore 36
2.10 Coordinamento dell'esercizio ferroviario 36
2.10.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario 36
2.10.2 Esecuzione di lavori sull'infrastruttura ferroviaria 36
2.10.3 Gestione della circolazione perturbata (aggiornamento settembre 2020) 37
2.10.4 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti di esercizio (aggiornamento settembre 2020) 38
2.10.5 - Sgombero dell'infrastruttura (al di fuori dei binari di stazionamento) 39
2.11 Processo di accettazione del materiale rotabile (aggiornamento settembre 2020) 41
2.12 Processo di accettazione del personale 41
2.13 Gestione delle stazioni di collegamento reti 41
Capitolo 3 42
Caratteristiche dell'infrastruttura 42
3.1 Definizioni 42
3.2 Descrizione della rete 42
3.2.1 Dati geografici e caratteristiche linea 43
3.2.2 Trasporti eccezionali 43
3.2.3 Sistemi di sicurezza e sistemi di comunicazione 43
3.3 Restrizioni di traffico 44
3.3.1 Restrizioni ambientali 44
3.3.2 Restrizioni in galleria 44
3.3.3 Restrizioni sui ponti 44
3.3.4 Tratti di linea dedicati al trasporto merci (aggiornamento settembre 2020) 44
3.3.5 Merci pericolose (aggiornamento settembre 2020) 44
3.3.6 Altre restrizioni 44
3.4 Orario di esercizio (aggiornamento settembre 2020) 44
3.5 Strutture atte a servizi 44
3.5.1 Rifornimento Carburante 44
3.5.2 Platea di lavaggio e fosse di visita 44
3.5.3 Rifornimento idrico e Preriscaldamento / Climatizzazione 45
3.5.4 Disponibilità di infrastrutture atte ad effettuare servizio merci (aggior. settembre 2020) 45
3.6 Informazioni sugli sviluppi dell'infrastruttura 45
Capitolo 4 46
Allocazione della capacità (aggiornamento settembre 2020) 46
4.1 Descrizione del processo (aggiornamento settembre 2020) 46
4.2 Tempistica per le richieste 47
4.2.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro (aggior. settembre 2020) 47
4.2.2 Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore (aggior. Sett. 2020) 47
4.2.3 Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio 48
4.2.4 Tempistica per richieste in corso d'orario 49
4.2.5 Trattazione delle richieste 49
4.3 Processo di allocazione 50
4.3.1 Limitazioni all'accordo quadro (aggiornamento settembre 2020) 50
4.3.2 Processo di coordinamento 50
4.4 Linee sature 50
4.4.1 Dichiarazione di saturazione 50
4.4. 2 Criteri di priorità delle tracce orarie (aggiornamento settembre 2020) 51
4.4. 3 Analisi di capacità e piano di potenziamento 51
4.4.4 Esito delle richieste 52

4.5 Allocazione di capacità per manutenzione dell'infrastruttura 52
4.6 Regole per la mancata designazione/contrattualizzazione/utilizzazione della capacità 52
Capitolo 5 55
Servizi 55
5.1 Introduzione 55
5.2 Pacchetto minimo d'accesso (aggiornamento settembre 2020) 56
5.3 Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito (aggior. settembre 2020) 62
5.4 Servizi ausiliari (aggiornamento settembre 2020) 62
5.5 Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regol. (CE) n.1371/2007 (agg. Sett. 2020) 63
5.6 Servizi complementari (aggiornamento settembre 2020) 64
Capitolo 6 65
Tariffe Performance Regime 65
6.1 Introduzione 65
6.2 Sistema tariffario 65
6.3 Tariffe 65
6.3.1 Pacchetto minimo di accesso 65
6.3.2 Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura (aggiornamento settembre 2020) 68
6.3.3 Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito (aggior. settembre 2020) ... 68
6.3.4 Servizi ausiliari 70
6.3.5 Cambiamenti al pedaggio e tariffe 70
6.3.6 Rendicontazione, fatturazione e pagamento 70
6.4 Clausola alle tariffe (aggiornamento settembre 2020) 71
Appendici ed Allegati 72
Appendice 1 al Capitolo 2 (aggiornamento settembre 2020) 73
Allegato 1 all'appendice 1 del capitolo 2 – Parte A 78
Appendice 2 al Capitolo 2 (aggiornamento settembre 2020) 79
Allegato 1 al capitolo 3 Linea S. Severo – Peschici Calenella 88
Allegato 1 al capitolo 3 Linea Foggia - Lucera 89
Allegato 2 al capitolo 3 Linea S. Severo – Peschici Calenella 90
Allegato 2 al capitolo 3 Linea Foggia - Lucera 91
PROVINCIA DI FOGGIA 92
PLANIMETRIA 1 – S. SEVERO - PESCHICI CALENELLA 93
PLANIMETRIA 2 – FOGGIA - LUCERA 98

Capitolo 1

Informazioni generali

1.1 Introduzione

L'Infrastruttura gestita da Ferrovie del Gargano s.r.l. (di seguito FdG) comprende due linee ferroviarie:

1. Foggia – Lucera di km 19,364;
2. San Severo – Peschici C. di km 73,855;

interconnesse ed interoperabili con RFI rispettivamente negli impianti di Foggia e di San Severo.
In conformità a quanto previsto dal D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015, recepimento della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, il Prospetto Informativo della Rete in generale fornisce ai Richiedenti tutte le informazioni necessarie per accedere all'infrastruttura.
La gestione dell'infrastruttura di FdG rientra nei principi stabiliti dal c.6 art.11 del dal D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015, secondo cui *"le funzioni essenziali del gestore di cui al comma 4 sono svolte da un organismo incaricato della determinazione dei canoni e da un organismo incaricato dell'assegnazione di capacità di infrastruttura, individuati in ambito regionale o locale ed indipendenti sul piano giuridico e decisionale dalle imprese nel settore ferroviario"* e, pertanto, le funzioni essenziali di definizione della capacità, assegnazione delle tracce e tariffe sono attribuite al Consorzio Ferrovie Pugliesi con sede a Bari, in via Amendola n. 170/5

1.2 Obiettivo

In conformità a quanto previsto dal D.Lgs. n. 112/15 che recepisce la Direttiva 2012/34 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, relativa all'istituzione di 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 da parte degli stessi.
A tal fine, esso contiene una esposizione:

- delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa;
- dei principi, criteri, procedure, modalità e termini di calcolo e riscossione relativi al canone di pedaggio ed ai corrispettivi dovuti per le prestazioni di servizi forniti da FDG/GI;
- dei 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 Normativa

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 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;

- Direttiva 2004/51/CE che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2007/58 che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacita 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 passeggeri su strada e ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;
- Regolamento (CE) n. 1371/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Direttiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- Regolamento (CE) n. 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto competitivo;
- Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
- Direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario unico;
- Regolamento (UE) N. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il Regolamento (UE) N. 913/2010 e che abroga i Regolamenti (CE) N. 680/2007 e (CE) N. 67/2010;
- Regolamento 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) 870/2014.
- Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.
- Direttiva (UE) 2016/797 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 (rifusione).
- Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/CE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (UE) 2016/796 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie;
- Regolamento (UE) N. 2017/2177 della Commissione relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- Regolamento (UE) N. 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della Direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario unico;
- Regolamento (UE) N. 2018/1795 della Commissione che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'art. 11 della Direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012.

Fonti nazionali:

- D.lgs. 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";
- Legge n. 146 del 12 giugno 1990 (e successive modifiche ed integrazioni) "Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge";
- D.lgs. 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. 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997";
- D.M. 109/T del 3 novembre 1999 "Attuazione dell'art. 3, comma 1, lett. d) del D.Lgs 422/97;

~~- D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 "Atto di concessione a RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";~~
- D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 "Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- D.M. n. 44/T del 22 marzo 2000 "Criteri per la corresponsione agli utilizzatori dell'infrastruttura ferroviaria di uno sconto temporaneo a parziale compensazione dei maggiori costi indotti dall'attuale arretratezza tecnologica della rete 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;
- Legge n. 388, del 23 dicembre 2000 art. 131, comma 1 "Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari";
- D.M. 29/T del 15 luglio 2003 "Adeguamento al tasso d'inflazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- Decreto 24 marzo 2005 "Adeguamento al tasso di inflazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" (G.U. 20 aprile 2005);
- D.M. 28 ottobre 2005 "Sicurezza gallerie ferroviarie", limitatamente ai requisiti previsti di antincendio a bordo treno;
- D.M. 18 agosto 2006 "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale", come integrato da comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (G.U. 7 ottobre 2006);
- Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 art. 1 comma 970, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)";
- D.M. n. 92/T dell'11 luglio 2007 "Applicabilità dello sconto sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- D.lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";
- D.lgs. n. 163 del 10 agosto 2007 "Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo";
- 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";
- Decreto ANSF n. 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche ed integrazioni) "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria";
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 7 luglio 2009;
- D.M 2 febbraio 2011 "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale (G.U. 7 aprile 2011);
- D.lgs. 43 del 24 marzo 2011 "Attuazione della Dir. 2008/110/CE che modifica la Dir. 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- Legge n. 148 del 14 settembre 2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 138 del 13 agosto 2011, recante ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. Delega al Governo per la riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari" (art. 8 comma 3bis);
- Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici"(art. 37);
- Legge n. 27 del 24 marzo 2012 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" (artt. 36 e 37);
- D.P.R. 9 agosto 2013 "Nomina componenti Autorità dei Trasporti";
- D.M. 10 settembre 2013 "Riduzione del 15% del pedaggio sulle linee AV" (G.U. 19 settembre 2013);
- D.M. 5 aprile 2013 "Definizione delle imprese a forte consumo di energia" (G.U. 18 aprile 2013);

- Delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas e i Servizi Idrici n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013 "Aggiornamento dall'1.1.2014 delle componenti tariffarie destinate a copertura degli oneri generali e di ulteriori componenti del settore elettrico e del settore gas" e atti conseguenti;
- 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.L. n. 91 del 24 giugno 2014 (convertito con legge n. 116 dell'11 agosto 2014) "Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea (art. 29);
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014) "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie".
- D.lgs. 112 del 15 luglio 2015 Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione).
- 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".
- 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" (G.U. 15 settembre 2016).
- Legge 20 novembre 2017, n. 167 "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea".
- Legge 27 dicembre 2017, n. 205 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020".
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16 dell'8 febbraio 2018 recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'art. 37, comma 2, let. d) del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".
- D.lgs 23 novembre 2018, n. 139, Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/CE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria. (18G00166) (GU Serie Generale n. 297 del 22.12.2018).
- D.lgs. del 14 maggio 2019, n. 50, Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.
- D.lgs. 14 maggio 2019, n. 50, recante "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014) "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie".
- Delibera dell'Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, recante "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A."
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106 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. 106 relativa a "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio di servizio e ai servizi ferroviari".
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 130/2019 relativa alle "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari".

1.4 Status giuridico

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) è redatto da FdG ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 112/15 previa consultazione delle parti interessate, a seguito delle indicazioni e prescrizioni formulate dall'Autorità di Regolazione Trasporti (ART) e pubblicato nei termini prescritti dall'art. 14.5 del D.lgs. 112/15.

Il PIR, redatto con i limiti di cui al c.6 art.11 del D.lgs. 112/15, si limita ad esporre solamente le caratteristiche dell'infrastruttura e le condizioni di accesso. Il PIR assume, anche ai fini di quanto previsto dagli artt. 6, comma 1, lett. *c)*, 14 e 25 del D.lgs. n. 112/15, valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra il GI e coloro che sottoscrivono sia i singoli Accordi Quadro sia i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il PIR, redatto con i limiti di cui al c.11 art.11 del D.lgs. 112/15, si limita ad esporre solamente le caratteristiche dell'infrastruttura e le condizioni di accesso. Il PIR assume, anche ai fini di quanto previsto dagli artt. 6, comma 1, lett. *c)*, 14 e 25 del D.lgs. n. 112/15, valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra il GI e coloro che sottoscrivono sia i singoli Accordi Quadro sia i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il PIR è pubblicato sul sito internet di FdG e costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli Accordi Quadro ed a tali fini, fermo quanto previsto al successivo paragrafo 1.6, con la sottoscrizione dei medesimi contratti, il Richiedente attesta una piena e incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute.

In conformità a quanto previsto nell'art. 37, comma 2, D.lgs. n. 12/2015 e nell'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214), per eventuali controversie inerenti l'interpretazione e/o l'applicazione del PIR, ogni Richiedente può adire l'Organismo di Regolazione (ART), inoltrando la richiesta al seguente indirizzo pec:

pec@pec.autorita-trasporti.it

Contatti:
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino
Tel.: 011 090 8500
E-mail: segreteria@autorita-trasporti.it
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

1.5 Struttura del PIR

Al fine di descrivere compiutamente quanto indicato al paragrafo 1.2 il presente documento è strutturato in sei capitoli così organizzati:

- *Capitolo 1 –* **Informazioni generali sulle caratteristiche del documento**;
- *Capitolo 2 –* **Condizioni di accesso all'infrastruttura**: descrive le modalità di accesso, di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite dal GI;
- *Capitolo 3 –* **Caratteristiche dell'infrastruttura**: descrive, attraverso cartografie e tabelle, le caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità.
- *Capitolo 4 –* **Allocazione Capacità:** definisce il quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e procedure per l'assegnazione della capacità;
- *Capitolo 5 –* **Servizi**: descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo del'infrastruttura, nonché quelli che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi;
- *Capitolo 6 –* **Tariffe:** descrive le regole di rendicontazione applicate in fase di gestione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e il sistema di calcolo e riscossione dei diritti connessi all'utilizzo della stessa, ivi compresi i servizi non inclusi nel canone di utilizzo.

Il presente Prospetto Informativo della Rete è redatto secondo le indicazioni fornite nella *RNE Network Statement Common Structure*. In tal modo i Richiedenti di diversi paesi possono accedere a documenti simili, trovando ciascuna informazione nella medesima posizione dei rispettivi PIR.

1.6 Validità del PIR e procedure di aggiornamento straordinario

1.6.1 Validità del PIR

Il documento illustra:

- Le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 12/12/2021 - 10/12/2022.
- Le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 12/12/2021 - 10/12/2022 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di FdG e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

1.6.2 Aggiornamento ordinario del PIR

La procedura di aggiornamento ordinario del presente documento, avviene secondo i seguenti obblighi e la seguente tempistica:
a) pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all'Autorità, entro il 30 giugno dell'anno Y-2;
b) termine presentazione delle osservazioni da parte degli interessati;
c) termine di pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte degli interessati;
d) entro il 30 settembre dell'anno Y-2, pubblicazione della bozza finale del PIR Y e delle osservazioni ricevute nel corso della consultazione; contestualmente alla pubblicazione, il GI dovrà trasmettere all'Autorità: la bozza finale del PIR, copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI; un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
e) pubblicazione del PIR Y in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all'orario Y-1/Y, nel rispetto delle eventuali prescrizioni e indicazioni dell'Autorità di cui all'articolo 14, comma 1 del d.lgs. 112/2015. La denominazione del PIR dovrà quindi essere "PIR Y".

1.6.3 Aggiornamento straordinario del PIR

~~Il PIR viene aggiornato a cura di FdG/GI elaborando una prima bozza previa consultazione di tutti i soggetti interessati di cui all'art. 14, comma 1, del D.lgs 112/15. Al termine della fase di consultazione GI invia la bozza del PIR aggiornato all'Organismo di Regolazione per eventuali ulteriori indicazioni e/o prescrizioni ai fini della pubblicazione del documento definitivo.~~
~~Gli obblighi di pubblicazione di cui sopra si intendono adempiuti con la pubblicazione sul sito web del GI.~~
Eventuali modifiche al presente documento che riguardano l'esercizio dell'orario dal 12 dicembre 2021 al 10 dicembre 2022 in conseguenza di cambiamenti del quadro normativo e/o regolamentare di riferimento nonché, per specifiche ragioni del GI adeguatamente motivata, formeranno oggetto di specifico aggiornamento e saranno incorporate nel presente PIR. Tali modifiche saranno riassunte in una tabella riepilogativa contenente le seguenti informazioni:
• data della modifica;
• data di validità;
• indicazione del paragrafo modificato;
• oggetto della modifica.

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 FdG/GI (http://www.ferroviedelgargano.com/it-it/Gestore-infrastruttura).
In particolare potrà essere oggetto di modifica il quadro tariffario esposto al Cap. 6 in funzione del completamento della verifica di conformità della proposta tariffaria effettuata dall'Organismo di Regolazione.

1.7 Distribuzione

Il PIR è disponibile sul sito Internet di FdG: **www.ferroviedelgargano.com/it-it/Gestore-infrastruttura**.

1.8 Glossario dei Termini

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 GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

ACCORDO QUADRO PER SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e del GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare a servizi di trasporto a committenza pubblica locale e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
Organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE.

AREA DI DEPOSITO
aree destinate al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro.

ASSEGNAZIONE DI CAPACITA
il processo attraverso il quale vengono trattate le richieste e definita l'assegnazione di capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria.

AUTORITÀ PREPOSTA AL RILASCIO DELLE LICENZE
organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero dei Trasporti, è l'organismo nazionale incaricato del rilascio delle licenze alle Imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano.

CANONE DI UTILIZZO (PEDAGGIO)
il corrispettivo dovuto, comprensivo del diritto di prenotazione, da IF per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi.

CAPACITÀ
il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste sull'infrastruttura ferroviaria.

CARTA DEI SERVIZI
strumento di dialogo tra il soggetto erogatore del servizio di trasporto pubblico ed il soggetto che ne usufruisce.
In tale documento la Società dichiara i propri impegni nei riguardi della clientela, relativi a fattori, indicatori e standard di qualità.

CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO
documento che attesta che l'impresa ferroviaria ha un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di soddisfare le disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e della prestazione dei servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.

COMPOSIZIONE NORMALE DEI TRENI
la composizione dei treni che garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia orario programmata, quale risulta nell'Allegato 1 parte A, al contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA
di seguito anche il Contratto, l'atto in base al quale è concesso a ciascuna IF, l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in termini di tracce orarie. I Contratti possono avere una durata inferiore o uguale all'orario di servizio.

CONTRATTO DI RACCORDO
Atto fra il GI e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione ferroviaria fra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo.

COORDINAMENTO
la procedura in base alla quale il GI e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti.

DIRITTO DI PRENOTAZIONE
il corrispettivo dovuto da IF (ai sensi dell'art. 7 del D.M. n.43/T del 21 marzo 2000 e successive modifiche ed aggiornamenti) a seguito dell'attribuzione di tracce in applicazione dei criteri e procedure per l'assegnazione della capacità, calcolato al netto del consumo energetico.

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'effettuazione della prima traccia e l'ultima.

EFFETTUAZIONE
provvedimento per l'utilizzo di tracce richieste da IF o assegnate da GI.

FASCIA PENDOLARE
insieme delle fasce orarie (e i rispettivi treni) individuate nell'intervallo 06:00-09:00 (con riferimento all'orario di arrivo nelle stazioni di destinazione) e 17:00-20:00 (con riferimento all'orario di partenza dalle stazioni di origine) dal lunedì al venerdì.

GESTIONE OPERATIVA
attività di esclusiva competenza dei referenti accreditati di IF e GI, presenti sul territorio e individuati nel contratto di accesso all'infrastruttura limitata temporalmente da 4 gg. solari sino all'effettuazione del servizio.

GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (GI)
soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento.

IMPIANTO
la struttura funzionale atta ad assicurare l'arrivo e la partenza dei treni, e, eventualmente, le operazioni di composizione degli stessi nonché il loro stazionamento.

IMPIANTO RACCORDATO
impianto, di proprietà di soggetto diverso da GI, allacciato all'infrastruttura tramite un raccordo.

IMPRESA FERROVIARIA (IF)
qualsiasi impresa pubblica o privata 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.

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA
insieme delle linee ed impianti gestite in concessione da Ferrovie del Gargano srl.

INFRASTRUTTURA A CAPACITA' LIMITATA
infrastruttura ferroviaria che si caratterizza per un grado di utilizzazione prossimo alla saturazione.

INFRASTRUTTURA SATURATA
una sezione della rete infrastrutturale 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.

INTERRUZIONE PROGRAMMATA IN ORARIO (IPO)
Individua le finestre temporali nelle quali la circolazione è assente o limitata per esigenze di manutenzione dell'infrastruttura.

LICENZA
l'autorizzazione, rilasciata dalle apposite autorità degli Stati membri a un'impresa che ha sede nel territorio comunitario, con cui viene riconosciuta la qualità di "IF" e viene legittimato l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia; la licenza può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi.

LINEA FERROVIARIA
l'infrastruttura che collega almeno due località.

MODIFICA TRACCE
variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso.

MODULO DELLA LINEA
la massima lunghezza di un convoglio in funzione di servizio viaggiatori, incroci e precedenze nei binari di circolazione delle località di servizio.

NORMATIVA VIGENTE
l'insieme di regolamenti, istruzioni, ordini di servizio, disposizioni in vigore, che disciplinano inderogabilmente la gestione dell'esercizio sulla rete del GI.

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 di GI, durante il suo periodo di validità.

PIANO DI POTENZIAMENTO DELLA CAPACITA'
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".

PROGRAMMA DI MANOVRA
documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra, approvato da GI 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.

PUNTI ORARIO
punti caratteristici della rete dove viene rilevato l'orario di passaggio dei treni.

QUADRI ORARIO
manifesti predisposti da GI ed affissi nelle stazioni/fermate dell'infrastruttura che illustrano il programma di arrivi/partenze dei treni.

RACCORDATO
Impresa titolare del contratto di raccordo

RACCORDO
Binario che si sviluppa dall'interno dello stabilimento industriale privato fino al deviatoio di allacciamento all'infrastruttura ferroviaria.

RETE
l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un Gestore dell'Infrastruttura.

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

RICHIEDENTE
un'Impresa Ferroviaria titolare di licenza o un gruppo Internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una 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.

RICHIESTA IN CORSO DI ORARIO
richiesta di tracce orario riferita all'orario in corso di validità indipendentemente da un eventuale impegno delle stesse anche nell'orario successivo.

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 indicati in contratto.

RICHIESTA PER ORARIO
richiesta di tracce orario riferita al periodo di validità dell'orario di servizio successivo a quello in corso di validità, indipendentemente dalla data di inizio della utilizzazione delle tracce.

RICHIESTA PER UN ADEGUAMENTO INTERMEDIO

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

RICHIESTA PLURIENNALE
richiesta di capacità in termini generali riferita ad un periodo di durata superiore alla validità di un orario ferroviario**,** finalizzata alla definizione di un Accordo Quadro.

RIGETTO
provvedimento formalizzato dal GI che attesta l'impossibilità di soddisfare le richieste di nuove tracce o la variazione di quelle contrattualizzate.

SERVIZI REGIONALI
i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materie di trasporto di una o più regioni.

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

STAZIONAMENTO
il tempo di sosta di un convoglio sui binari, ovunque situati (ai sensi del D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000).

STAZIONE DI COLLEGAMENTO RETI
la stazione nella quale si individua il limite di giurisdizione tra la rete gestita da Ferrovie del Gargano srl e quella in concessione ad altri Gestori.

TITOLO AUTORIZZATORIO
il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n.388, rilasciato dal Ministero dei Trasporti su richiesta delle Imprese Ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento sulla rete infrastrutturale nazionale di servizi ~~di trasporto nazionale passeggeri a committenza pubblica~~, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di Imprese Ferroviarie aventi sede all'estero 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.

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

VALORE DEL CONTRATTO
il valore del pedaggio, dell'energia elettrica per trazione e di tutti i servizi valorizzati nel contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Capitolo 2

Condizioni di Accesso all'Infrastruttura

2.1 Condizioni Generali di Accesso

Le richieste di accesso all'infrastruttura in termini di capacità pluriennale possono essere presentate:

a) in termini di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro;
b) in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura dai Richiedenti costituiti da:
   - Imprese Ferroviarie titolari di licenza;
   - persona fisica o giuridica con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario.

2.2 Requisiti del Richiedente

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

All'atto della richiesta di capacità, come specificato nel par 4.3.1, se il Richiedente è una IF deve:

- essere in possesso di licenza, rilasciato dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che si intende effettuare;
- essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente;
- per gli AQ 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 non riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria;
- al momento, codesto gestore non ha AQ in vigore
-

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF, all'atto della richiesta di capacità deve:
dimostrare a GI di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15.

Il rinnovo di un AQ deve essere autorizzato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti; di seguito l'elenco degli AQ sottoscritti ed in vigore

2.2.2 Richiesta finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

L'IF è tenuta a presentare la richiesta di tracce orarie in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel capitolo 3 del presente documento e nei suoi allegati e per un volume di traffico congruente con i mezzi autorizzati a circolare e con il personale abilitato all'esercizio.
1. Se il Richiedente è un'IF all'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore, presentate entro la scadenza di avvio del processo di allocazione, deve:
a) essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
b) essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente;
c) essere in possesso o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio/estensione del certificato di sicurezza.

L'IF che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso dell'estensione/certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto certificato entro e non oltre 5 giorni solari dalla data di trasmissione del progetto orario nel mese di luglio, secondo la tempistica riportata nel capitolo 4. In caso di mancata presentazione del certificato di sicurezza nel termine sopra indicato la capacità richiesta tornerà nella disponibilità del GI.
Nel caso di richiesta di tracce avanzate oltre la data di avvio del processo di allocazione, ovvero presentate in corso d'orario, l'IF deve, pena l'irricevibilità della richiesta medesima, essere in possesso della documentazione di cui al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché del certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta.
Quanto previsto al presente capoverso trova applicazione anche nei casi in cui l'IF sia già titolare del contratto di utilizzo.
Nel caso di servizi internazionali e con riferimento alle richieste relative all'orario successivo a quello in vigore, ovvero in corso d'orario, la IF (stabilita in un altro Stato UE), in possesso di licenza, che intenda operare il servizio in "cooperazione" con un'altra IF, c.d. "IF partner" la quale procederà poi alla stipula del contratto di utilizzo ed ad esercire effettivamente il servizio sulla rete di GI, potrà presentare la richiesta di tracce, comunicando contestualmente la "IF partner" in possesso dei requisiti previsti nel presente paragrafo.
2. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF, ai sensi di quanto previsto al par. 2.2.1, all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare a GI di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15.
Il Richiedente potrà designare l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di GI 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 relativo alle linee oggetto di richiesta.

2.3 Licenza

L'autorità preposta al rilascio delle licenze alle imprese che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (D.lgs. 112/15 art. 3, lett. s).

Contatti:
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caraci, 36 – ROMA 00157
sito web: www.mit.gov.it
e-mail: dtt.dgtfe@mit.gov.it

2.3.1 Certificato di Sicurezza

Il Certificato di Sicurezza è rilasciato dall'ANSF- Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.
È il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione; 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.
Contatti:
ANSF – AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
Via Alamanni, 2 - 50123 FIRENZE

2.4 Condizioni di Accesso Commerciali - Accordo quadro

Il Gestore dell'Infrastruttura ed un Richiedente possono concludere un Accordo Quadro, che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all'utilizzazione della capacità di infrastruttura

ferroviaria, per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma cinque anni, a partire dal primo orario di servizio utile.
In casi specifici e motivati è ammessa una durata minore o maggiore. In particolare una durata superiore ai cinque anni, e comunque non superiore a dieci anni, deve essere motivata dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi ad investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'Accordo Quadro. Rientrano in questa fattispecie gli accordi quadro con la Regione la cui durata sarà commisurata alla durata del contratto di servizio per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.
L'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orario ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente.
L'accordo quadro deve essere sottoscritto in anticipo rispetto alla scadenza stabilita per la presentazione della richiesta di tracce per il primo orario a cui si riferisce.
Per eventuali variazioni di capacità, rispetto a quella oggetto dell'accordo Quadro, dovrà essere presentata specifica richiesta.

2.4.1 Garanzia

L'impegno del Richiedente all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria oggetto dell'Accordo Quadro è garantito dall'avvenuta costituzione di una garanzia bancaria o assicurativa, da presentare all'atto della stipula, a copertura dell'intero periodo di validità dell'Accordo Quadro, determinata come segue. L'importo valorizzerà il volume di capacità oggetto dell'Accordo Quadro espresso in trkm anno relativo all' orario di servizio, sulla base del valore medio unitario trkm calcolato al 10%.
In tutti i casi di risoluzione dell'Accordo Quadro per fatti imputabili al Richiedente di cui al paragrafo 2.4.3 GI potrà senz'altro procedere ad acquisire l'importo della garanzia a titolo di risarcimento del danno.

2.4.2 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 è una IF, non è considerato una cessione.

2.4.3 Risoluzione

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

- Violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- Mancata designazione, secondo quanto previsto all'art. 4, comma 2, dell'Accordo Quadro Tipo, nel termine di "1 mese prima" sopra specificato della IF che svolgerà i 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, nei termini stabiliti dal GI nell'Accordo Quadro, da parte del Richiedente (se IF);
- mancata stipula da parte del Richiedente (se IF) per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro- di un Contratto di Utilizzo avente ad oggetto le tracce comunicate da GI, purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro;
- violazione del divieto di cessione della capacità di cui al precedente paragrafo 2.4.2;
- 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 GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R.

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

2.4.4 Regole di gestione

L' attività di regolazione della circolazione ha lo scopo di ridurre gli effetti delle interferenze e gli scostamenti ai treni, con il fine ultimo della minimizzazione dei ritardi complessivi. In coerenza con la missione del Gestore, 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 rete, si definiscono di seguito i principi di gestione da utilizzare per la risoluzione delle interferenze.

Fascia pendolare 5.30-8.30 e 12.30-15.30 (dal lunedì al sabato)

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni Regionali "pendolari"
2	Treni Merci
3	Servizi tecnici

Fascia giornaliera 8.30-12.30 e 15.30-Fine servizio (dal lunedì al sabato)

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni Regionali "pendolari"
2	Treni Merci
3	Servizi tecnici

I principi gestionali espressi definiscono le linee guida per la gestione della circolazione in condizioni normali e lievemente perturbate (in assenza di anormalità significative). All'insorgere di un'anormalità rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle IF.
In caso di interferenze tra treni con gli stessi principi gestionali dovranno essere attivate le seguenti regole in ordine di priorità:

1. minimizzare complessivamente i ritardi, anche in relazione alle possibili conseguenze sui maggiori poli attrattivi;
2. favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata, eventualmente ripristinando la successione programmata.

In caso di interferenze tra treni con principi gestionali diversi 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 anche in relazione alle possibili conseguenze sui maggiori poli attrattivi;
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:
puntualità GI = (NC-Ngi)/NC
dove:
NC = numero dei treni circolati

Ngi = numero dei treni arrivati a destino con un ritardo pari o inferiore a 5' (30' per il segmento merci) per ritardi dovuti a cause attribuite a GI. L'IF è tenuta ad utilizzare la traccia oraria in conformità al programma oggetto del contratto di utilizzo e nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia.
L'IF, prima della messa in circolazione del treno, è tenuta a comunicare al GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degradi prestazionali di velocità.

2.4.4.1Treni Pendolari

Si considerano "pendolari" i treni in afflusso nella fascia mattutina (5.30 – 8.30) e in deflusso nella fascia pomeridiana (12.30 - 15.30) a servizio delle maggiori città ed i relativi treni corrispondenti, individuati dal GI, anche attraverso il coinvolgimento degli enti titolari dei rispettivi contratti di servizio, tra i treni che assumono particolare rilevanza dal punto di vista delle frequentazioni.
Tali treni vengono qualificati ad ogni cambio orario, ovvero in caso di entrata in vigore di un significativo numero di riprogrammazioni dei servizi, tra i treni OSP regionali.
Qualora il GI emani note interne, linee guida, specificazioni o altri documenti esplicativi delle regole di gestione, prima della relativa entrata in vigore ne mette a conoscenza le Imprese Ferroviarie, l'Autorità e, nel caso siano interessati anche servizi soggetti a OSP, le rispettive Amministrazioni affidanti.

2.4.4.2 Treni Merci

La circolazione del traffico merci dovrà essere garantita, indipendentemente dal proprio ritardo, minimizzando il più possibile le interferenze con altri treni nell'ottica della riduzione dei ritardi ed il ripristino dell'orario programmato.
Particolare attenzione dovrà essere impiegata nella gestione del traffico merci rispetto al traffico a valenza pendolare al fine di minimizzare le interferenze con quest'ultimo.
In particolare, nelle fasce orarie 5.30-8.30 e 12.30-15.30 e rispetto al senso di marcia caratterizzato dal flusso viaggiatori prevalente il traffico merci dovrà essere regolato come di seguito descritto:

- un treno merci in orario dovrà circolare rispettando la propria traccia salvo interferenze significative con altri treni in ritardo, a causa delle quali potranno essere valutate opportune precedenze a favore dei treni viaggiatori;
- un treno merci in ritardo circolerà se è garantito il canale libero in arrivo nel primo impianto dove potrà essere effettuata opportuna precedenza, senza determinare interferenze di circolazione con altri treni, tenendo comunque conto dei tempi necessari per il ricovero sul binario deviato.

Sia in fascia pendolare che in fascia non pendolare la gestione del conflitto fra due treni merci dovrà essere gestita favorendo il treno al limite di fascia in modo da garantire il più possibile il rientro dello stesso entro il rispetto della traccia oraria programmata. A parità di ritardo dovrà essere favorito il treno con minore percorrenza residua, tenendo anche conto delle eventuali riduzioni di velocità indotte dal materiale (degradi per bassa percentuale frenata, peso assiale, ecc.).
Nella gestione del traffico merci dovranno comunque essere tenuti in considerazione eventuali vincoli successivi (interruzioni, orario apertura impianti terminali).

2.5 Condizioni di Accesso Commerciali - Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

Le IF titolari di Licenza e Certificati di Sicurezza idonei ad effettuare servizi sia passeggeri che merci, nel caso intendano esercire entrambe le tipologie di trasporto, devono stipulare distinti contratti di utilizzo dell'infrastruttura.

2.5.1 Documentazione e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF

L'IF, ottenuta la disponibilità delle tracce, secondo la procedura che verrà indicata in sede regionale, al fine di stipulare il Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura, atto formale di assegnazione di tracce orario, provvede a produrre la seguente documentazione:

- Copia autentica della Licenza o dichiarazione di immutata validità e caratteristiche della licenza, a firma del legale rappresentante;
- Certificato di iscrizione alla C.C.I.A. (o atto equivalente in caso di imprese aventi sede legale all'estero) con dicitura valevole ai fini dell'antimafia riferita all'ultimo 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 della Polizza assicurativa, conforme a quanto previsto nel paragrafo 2.5.4 del presente documento (la copia deve essere accompagnata da attestazione di conformità all'originale);
- Elenco degli indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative a: richieste di nuove tracce, differimento in partenza dei treni, richiesta fermate aggiuntive, variazioni della composizione dei treni rispetto a quelle poste a base delle tracce assegnate, rinuncia a tracce assegnate, notifica di variazione di traccia o soppressione effettuate dal GI, incidenti di esercizio, sciopero, sgombero dell'infrastruttura, rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, dislocazione dei mezzi di riserva/soccorso, secondo quanto previsto nel paragrafo 2.10.5;
- Copia autentica dell'eventuale titolo autorizzatorio;
- Scheda dei Servizi (qualora diversa da quella già inviata in sede di richiesta tracce);
- Documento descrivente la dislocazione delle locomotive di riserva e degli eventuali mezzi di soccorso.

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

- di almeno 45 giorni solari per contratti relativi ad un orario di servizio;
- di almeno 15 giorni per contratti in corso di orario.

L'eventuale ritardo nella presentazione della documentazione, ovvero presentazione incompleta o difforme della stessa, può determinare lo slittamento della stipula del contratto oltre ad un possibile rinvio della data di attivazione del servizio.
A conclusione degli adempimenti di cui sopra, il GI provvede a convocare l'IF, comunicando il giorno e l'ora previsti per la sottoscrizione del contratto ovvero ad inviare all'IF la proposta di contratto.
La stipula di un Contratto di durata pari ad un orario di servizio ovvero in corso di validità, sarà possibile anche nelle more dell'ottenimento o dell'estensione su nuove linee del certificato di sicurezza.
L'IF dovrà comunque essere in possesso del certificato di sicurezza almeno nei cinque giorni solari precedenti l'inizio dell'attività di trasporto.
Per richieste di tracce relative all'orario successivo a quello in vigore, qualora l'inizio dell'attività di trasporto sia successivo alla data di attivazione dell'orario stesso, è facoltà dell'IF chiedere il rinvio della data di stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, che dovrà avvenire comunque entro il termine ultimo di quindici giorni solari antecedenti alla data di inizio del servizio.
Nella fattispecie di cui l'IF non potrà far valere alcun diritto sulle tracce di interesse ancorché ne abbia ricevuto comunicazione di disponibilità da parte del GI il quale è tenuto ad accettare la richiesta di rinvio e potrà, esclusivamente per il periodo di tempo che intercorre tra la data di attivazione del nuovo orario di servizio e la data di inizio di attività dell'IF, allocare le tracce di interesse a diversa IF.
Salvo che l'IF non abbia richiesto il rinvio della data di stipula del contratto, nell'ipotesi in cui non si presenti alla data indicata nella lettera di convocazione, ovvero non comunichi la propria disponibilità per una data alternativa, il GI fisserà un termine perentorio entro il quale stipulare il contratto pena la decadenza della richiesta di capacità.
In caso di mancata presentazione dell'IF nel giorno e nell'ora stabiliti il GI comunicherà la decadenza delle tracce richieste e IF sarà tenuta a corrispondere entro 15 (quindici) giorni solari dalla data di emissione della fattura da parte di GI, un importo pari al costo dello studio di fattibilità delle tracce valorizzate sulla base dei prezzi indicati nel capitolo 6.

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

Nel periodo di validità del contratto l'IF potrà avanzare richiesta di assegnazione di tracce relative a linee non comprese nel Certificato di Sicurezza; il GI assegnerà dette tracce nei limiti della capacità disponibile, solo nel momento in cui l'IF sia già in possesso del Certificato di Sicurezza per le linee sulle quali sono richieste le stesse.
La richiesta dovrà pervenire al GI almeno cinque giorni solari precedenti l'inizio dell'attività di trasporto.

2.5.3 Garanzia

L'IF è tenuta, entro quindici giorni lavorativi dalla stipula del Contratto, a consegnare al GI, a parziale garanzia del pagamento dei corrispettivi tutti e di ogni altra somma dovuta da IF in base al Contratto, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti dall'inadempimento del Contratto stesso una garanzia bancaria o assicurativa a prima richiesta per un importo corrispondente al 10% del valore economico complessivo stimato del Contratto emessa, in favore di quest'ultimo, da un primario istituto bancario o assicurativo. Nella fideiussione dovrà essere prevista una scadenza non inferiore a 180 (centottanta) giorni solari dalla data di fine validità del contratto. La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato dal GI.
La stessa:

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

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte del GI della garanzia di cui sopra, l'IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a GI 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, GI è tenuto a restituire l'originale della garanzia di cui al presente paragrafo unitamente ad adeguata dichiarazione liberatoria relativa a tale garanzia, sempre che all'atto della cessazione del Contratto non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di GI.
Sono esonerate dal prestare la garanzia le IF 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.
Per gli orari successivi, in caso di mancato pagamento di almeno due fatture, alla stipula del contratto verrà nuovamente richiesta la costituzione della garanzia pari al 10% del valore economico complessivo stimato del contratto.
Sono altresì esonerate dal prestare la garanzia, le IF per cui l'importo della medesima, calcolato come sopra, risulti essere inferiore o uguale a 1.000,00 euro.

2.5.4 Assicurazioni

Il GI, ai fini dell'esecuzione del Contratto, dichiara e si impegna a mantenere l'efficacia di coperture assicurative per tutto il periodo di vigenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, in merito a:

- ***Responsabilità Civile verso Terzi***, a garanzia di tutte le attività svolte dal GI e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale superiore a 100/Mln di Euro per sinistro e per anno;
- ***Responsabilità Vettoriale***, da attivare solo qualora venga effettuato in proprio servizio di trasporto merci, anche su tratte limitate, per conto di IF: massimale superiore a 10/Mln di Euro per sinistro e per anno.

L'IF, dichiara e si impegna a mantenere l'efficacia di coperture assicurative per tutto il periodo di vigenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, in merito alla ***Responsabilità Civile verso Terzi***, a garanzia dei danni sofferti dal GI, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale di 30/Mln di Euro per sinistro e per anno.

La polizza dovrà:

1. prevedere l'impegno da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata AR ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità delle garanzie, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo della scadenza;
2. laddove IF abbia già in essere una o più coperture assicurative per un massimale adeguato ai requisiti minimi di cui al presente articolo, invece della polizza assicurativa completa, si potrà accettare una appendice/dichiarazione della Compagnia dichiari che:
    a. la copertura è operativa anche per le attività di cui al presente contratto;
    b. siano conoscenza del presente articolo;
    c. le condizioni di polizza rispettano completamente le clausole previste in 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 agli accordi e convenzioni internazionali e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel presente Capitolo 2; va previsto l'obbligo del contraente di aggiornare l'assicuratore sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte del contraente non comporterà decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato. L'assicuratore ha il diritto di percepire la differenza di premio per il maggior rischio;
5. prevedere che la Compagnia assuma a nome dell'assicurato, la gestione stragiudiziale e giudiziale delle vertenze in qualunque sede nella quale si discuta il risarcimento del danno, designando ove occorra, legali e tecnici;
6. prevedere una estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano;
7. prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 cod.civ. verso le persone delle quali le parti (Ferrovie del Gargano srl e qualunque IF coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
8. prevedere che la Compagnia si impegni ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei clienti o di terzi, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

La stipula delle coperture di cui al presente articolo non rappresenta in nessun caso una limitazione delle eventuali responsabilità in eccesso ai massimali minimi indicati. Tale principio si applica indistintamente a tutti i soggetti interessati compreso il GI.

Eventuali franchigie e/o scoperti previsti nelle polizze rimangono ad esclusivo carico della parte contraente del singolo contratto assicurativo.

GI ha il diritto in qualsiasi momento di visionare gli originali delle polizze assicurative di IF.

Le polizze andranno stipulate esclusivamente con primarie compagnie dell'Unione Europea.

È concesso alle IF che lo richiedano di attivare, ove disponibili, le procedure proprie di GI per il piazzamento sul mercato assicurativo del rischio, derivante dall'applicazione del presente contratto ed i relativi premi assicurativi faranno carico ad IF.

2.5.5 Obblighi dell'IF alla cessazione del contratto

All'atto della cessazione del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per il compimento del termine finale di durata o al verificarsi di qualsiasi ipotesi di anticipata cessazione, l'IF è tenuta ad eseguire le

disposizioni del GI 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, il GI 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. Per il recupero degli oneri sostenuti GI ha facoltà di utilizzare la garanzia di cui al paragrafo 2.5.3.

2.5.1 Limitazioni al servizio in caso 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 di cui al par. 2.5.3 o da piano di rientro garantito da fideiussione, GI provvederà ad inviare formale diffida ad adempiere assegnando un termine non inferiore a 10 giorni solari. Nel caso di mancato pagamento entro il termine predetto, GI non procederà ad istruire e a rilasciare tracce eventualmente richieste in gestione operativa dall'IF inadempiente. In caso di mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto trova applicazione quanto disciplinato al successivo paragrafo 2.5.6.
Ai fini della determinazione degli importi di cui ai precedenti capoversi saranno prese in considerazione fatture, non onorate alla naturale scadenza, riferite al contratto in vigore e/o al contratto sottoscritto per l'orario di servizio precedente.

2.5.2 Pagamento

GI emetterà le fatture semestralmente, entro il giorno 30 del mese successivo al semestre di riferimento.
IF effettuerà i pagamenti delle fatture entro la fine del secondo mese successivo a quello di emissione delle stesse.
In caso di ritardo nei pagamenti IF è tenuta a corrispondere a GI gli interessi di mora ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 231/2002 e s.m.i.
Verranno fatturati a conguaglio i servizi diversi da quelli relativi al Pacchetto Minimo di Accesso.

2.5.6 Risoluzione del contratto

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 cod.civ. nei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- mancato versamento, anche parziale, di tre rate mensili dei corrispettivi dovuti al GI;
- mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione della "Garanzia" di cui al paragrafo 2.5.3;
- rifiuto o mancata presentazione delle polizze, rifiuto di adeguare i massimali a quelli minimi indicati o la constatata mancanza delle coperture obbligatorie previste per l'"Assicurazione" di cui al paragrafo 2.5.4;
- grave violazione di uno qualsiasi degli obblighi incombenti su IF, ai sensi del paragrafo 2.5.6;
- violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma della capacità;
- mancato conseguimento e presentazione del certificato di sicurezza nel termine ultimo previsto (5 giorni solari precedenti a quello di inizio dell'attività di trasporto);
- revoca della licenza o del certificato di sicurezza, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, revoca del titolo autorizzatorio;
- modifica della licenza, del certificato di sicurezza, 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 le richiamate 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 nel Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R.

In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, sia che essa avvenga ai sensi dell'art. 1456 cod.civ., sia ai sensi di altre disposizioni del presente PIR o di legge, IF sarà tenuta a riconoscere al GI, 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 al GI fino alla scadenza naturale del contratto, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

2.5.7 Sospensione dell'efficacia del contratto

Nel caso in cui venisse sospesa la licenza, 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 sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere il 50% del valore di ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione.
Nell'ipotesi in cui alla sospensione della licenza dovesse far seguito la modifica o la revoca della stessa, il Contratto si intenderà risolto dalla data della revoca con applicazione di quanto previsto al paragrafo precedente per i casi di risoluzione per fatto imputabile all'IF.

2.6 Obblighi del GI e delle IF in fase di esecuzione del contratto

2.6.1 Obblighi Comuni

Per la buona esecuzione del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le parti sono tenute a collaborare scambiandosi ogni informazione e ponendo in essere ogni iniziativa necessaria o utile a favorire la regolarità della circolazione.
La lingua ufficiale da utilizzarsi per ogni comunicazione o scambio informativo è quella italiana. L'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.
Ciascuna delle parti considera come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti dall'altra ovvero conosciuti in relazione all'esecuzione del Contratto, e si impegna ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.
Le informazioni connesse a ciascun contratto vengono diramate alla sola IF contraente; le IF si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

2.6.2 Obblighi del GI

Il GI deve:

- mettere a disposizione delle Associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli. In caso di degrado nella funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, GI provvede a fornire puntuale comunicazione alle IF interessate. GI deve altresì assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle

stazioni passeggeri, con riferimento agli indicatori ed agli standard di qualità fissati nella vigente Carta dei Servizi;

- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore;
- dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF. Analogamente dovrà esser fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione;
- assicurare il monitoraggio della circolazione dei treni e delle relative performance;
- mettere a disposizione di IF, nell'ambito dei servizi oggetto di CdS, la valorizzazione e la quantificazione degli indicatori di regolarità e puntualità ai sensi dell'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018. In merito all'indicatore di regolarità, il sistema di monitoraggio dovrà fornire informazioni relative ai dati del servizio reso con materiale rotabile ferroviario, in maniera tale da consentire all'IF di integrare tale informazione con quella inerente ai servizi sostitutivi automobilistici ai fini della valorizzazione dell'indicatore stesso;
- assicurare, per l'ente affidante, dell'accesso al sistema informativo del GI nel quale siano valorizzati i dati di performance, i costi e le penali per ogni singolo CdS.
- Assicurare, sul sito http://www.ferroviedelgargano.com/it-it/Gestore-infrastruttura, la presentazione della valorizzazione dei dati di performance, costi e penali per ogni singolo CdS.

2.6.3 Obblighi di IF

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'IF deve:

- rispettare gli Ordini e Disposizioni di Servizio, le prescrizioni tecniche e gli standard di sicurezza imposti dalle norme in vigore e dal certificato di sicurezza;
- assicurarsi che la circolazione dei propri treni avvenga solo nell'ambito delle linee indicate nei certificati di sicurezza;
- richiedere un volume di traffico congruente con i mezzi autorizzati a circolare e con il personale abilitato all'esercizio;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite dal GI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa, quali:
  - tipo locomotiva o elettrotreno;
  - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, tipo di frenatura;
  - massa rimorchiata;
  - peso assiale;
  - percentuale di massa frenata;
  - lunghezza del convoglio.

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

L'IF è altresì tenuta a:

- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del certificato di sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;

- comunicare al GI senza ritardo e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza o del titolo autorizzatorio;
- comunicare al GI senza ritardo ogni vicenda e circostanza idonea a incidere sulla situazione accertata mediante il rilascio del certificato di sicurezza, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- mantenere le condizioni del materiale rotabile entro gli stabiliti standard tecnici, intervenendo prontamente ed in maniera che vengano rispettati i requisiti normativi regolamentari e tecnici del materiale rotabile e quelli necessari per l'organizzazione della manutenzione;
- garantire il costante aggiornamento professionale del personale nonché il mantenimento, da parte del medesimo, dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali necessarie all'espletamento dei servizi cui è destinato.

~~Non potranno essere apportate modifiche costruttive agli organi di sicurezza del materiale rotabile, rodiggio, carrelli, sistemi frenanti, apparecchiature di bordo per la sicurezza della condotta dei treni, organi di trazione e repulsione, organi di sicurezza dei circuiti elettrici e loro messa a terra, porte e relativi dispositivi, telaio (cassa e strutture portanti), né varianti ai piani di manutenzione degli stessi se non preventivamente approvate dal GI. Ogni componente, in sostituzione o in aggiunta per interventi di modifiche o manutenzione ai rotabili già omologati e circolanti sulla Ferrovie del Gargano srl, deve essere conforme alle disposizioni vigenti.~~

Il GI non assume alcun obbligo di custodia, né alcuna responsabilità per danni/perdite, avarie, furti o sottrazioni inerenti il materiale rotabile, ovvero le attrezzature di proprietà dell'IF.

2.7 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione

Il GI è tenuto a:

1. mettere a disposizione dell'IF la normativa tecnica e di sicurezza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore;
2. fornire, in caso di situazioni anomale, le informazioni concernenti lo stato dell'infrastruttura ferroviaria e la situazione della circolazione sia alla partenza dei convogli dall'impianto/stazione, sia in corso di viaggio, nonché, a richiesta dell'IF e ove consentito dalla strumentazione in possesso di GI, la posizione dei convogli medesimi;
3. fornire, con il Prospetto Informativo della Rete ed i suoi aggiornamenti periodici, le seguenti informazioni:
    - caratteristiche fisiche della infrastruttura;
    - utilizzazione della infrastruttura;
    - l'evoluzione delle caratteristiche fisiche della infrastruttura prevista nel periodo di validità del Prospetto Informativo della Rete, che abbia riflessi significativi sulla capacità e sulla qualità.

~~Sono definiti lavori di *"maggiore rilevanza"* quelli che comportano una riduzione di capacità dell'infrastruttura derivante da:~~

~~a) interruzioni di linea per un periodo superiore a tre giorni;~~
~~b) limitazioni nell'uso di binari di circolazione per un periodo superiore a 30 giorni;~~
~~c) indisponibilità di attestamento dei treni per un periodo superiore a 30 giorni.~~

~~Sono definiti lavori di *"minore rilevanza"* tutti quelli non appartenenti alle fattispecie di cui ai punti a), b) e c).~~

~~4. comunicare le date di inizio e termine dei lavori, sia di maggiore che di minore rilevanza, contestualmente all'elenco dei treni eventualmente oggetto di provvedimenti d'orario ed alla natura degli stessi alle IF che espletano servizi viaggiatori;~~

~~E' comunque facoltà dell'IF di rifiutare le variazioni al programma originario chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo a imputazione di disdette come da paragrafo 2.8.~~
~~Nel caso in cui GI non ottemperi a uno degli obblighi di cui al punto 4 e l'esecuzione dei lavori, relativi all'orario in vigore, comporti la soppressione totale o parziale, la modifica o la deviazione di tracce contrattualizzate, il GI sarà tenuto a corrispondere alle IF interessate una somma pari a l'intero canone di utilizzo, al netto dell'eventuale costo di energia, qualora il provvedimento intervenga da 4 giorni solari all'ora programmata di partenza dalla stazione origine.~~
~~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 a IF la durata della possibile astensione dal lavoro e la situazione di indisponibilità prevista delle linee. 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.~~

1. Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione tramite il proprio sito web del programma dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità per l'orario (indicando il periodo in cui avranno luogo) che rientrano nelle seguenti casistiche:
a) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi con deviazione/cancellazione di almeno il 30% dell'offerta programmata nella sezione interessata dai lavori.
Il GI invia il programma delle indisponibilità precedentemente descritte entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Per le indisponibilità di durata superiore a 30 giorni consecutivi che prevedono la deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata, il GI fornisce su richiesta durante la consultazione un'ipotesi alternativa dell'indisponibilità.
Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione, prevedendo eventualmente incontri ad hoc.

2. Entro 6 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il proprio sito web:
a) provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 1, anche a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute dalle consultazioni con i Richiedenti;
b) pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori;
c) aggiorna i fabbisogni di capacità per manutenzione valide per tutta la durata dell'Orario, con la relativa periodicità. La scelta del periodo, notturno o diurno, viene effettuata dal GI in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale), con l'obiettivo di massimizzare la capacità delle linee interessate.
Il GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 6 mesi dall'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF e Stakeholders.
Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività.

3. Entro 6 mesi dall'entrata in vigore dell'orario il GI fornisce, attraverso il proprio sito web, lo scenario consolidato e il modello di esercizio dei lavori infrastrutturali maggiormente rilevanti di cui

al precedente punto 2a), al fine di permettere ai Richiedenti di formulare richieste di capacità adeguate allo scenario infrastrutturale.
Le richieste di capacità pervenute a seguito della pubblicazione sul proprio sito web entro la scadenza prevista saranno trattate nell'ambito del processo di armonizzazione finalizzato al progetto orario seguente.

4. Entro 3 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il proprio sito web:
a) rende noto le date e le modalità delle restrizioni di capacità relative ai programmi di indisponibilità pubblicati con le modalità di cui ai precedenti punti 1 e 2;
b) pubblica i programmi di indisponibilità, che prevedono la deviazione/cancellazione dell'offerta programmata nella tratta infrastrutturale interessata dai lavori in una misura percentuale superiore al 10% e inferiore alle soglie di cui ai precedenti punti, prevedendo incontri ad hoc per la consultazione delle IF coinvolte.
Il GI è tenuto a pubblicare anche ogni altra riduzione di capacità di impatto inferiore ai casi al di sotto delle soglie sopra riportate, che sia nota e consolidata con ragionevole certezza al momento della pubblicazione del PIR.

5. Le riduzioni di capacità saranno indicate sul proprio sito web esplicitando la tratta e il periodo di esecuzione dei lavori, con una stima degli effetti sulla capacità (possibilità di limitazioni di percorso, deviazioni, modifica orari, mancato rilascio delle tracce, ecc.) compreso il volume di traffico cancellato, secondo quanto previsto dalla Decisione Delegata 2017/2075, il cui dettaglio definitivo sarà noto con la consegna dell'orario. La mancata indicazione della stima o del valore definitivo del volume di traffico cancellato comporta la mancata validità della comunicazione dell'indisponibilità relativa.

6. La percentuale di traffico cancellata viene calcolata tenendo conto del modello d'offerta in vigore e dell'incremento dell'offerta già noto per il periodo dell'indisponibilità, prendendo a riferimento il giorno con maggiori volume di traffico programmato entro la durata della restrizione di capacità temporanea (se l'interruzione interessa giorni feriali e giorni festivi deve essere scelto uno dei giorni feriali con il volume di traffico programmato più elevato; se l'interruzione interessa giorni festivi deve essere scelto uno dei giorni festivi con il volume di traffico programmato più elevato).

7. I lavori rientranti nelle fattispecie di cui al punto 4, per i quali non è stato possibile precedere alla pubblicazione con un anticipo di almeno 6 mesi prima rispetto all'avvio dell'orario di servizio, saranno resi noti ai Richiedenti con un anticipo di almeno 180 giorni rispetto alla data di inizio dei lavori.

8. Per i lavori rientranti nelle fattispecie di cui al precedente punto 4 lettera b), non recepiti nell'orario di servizio, per i quali sono state rispettate le tempistiche di pubblicizzazione e per i lavori minori, non rientranti negli obblighi di pubblicazione, il GI è tenuto ad osservare le tempistiche dettagliate nei punti seguenti per la predisposizione dei provvedimenti necessari alla restrizione di capacità.

9. Il programma di esercizio per l'indisponibilità (tracce interessate dai lavori, data di inizio e fine lavori eventuali limitazioni di esercizio derivanti dai lavori, prevedibili maggiori percorrenze d'orario, eventuali soppressioni di tracce ed eventuali tracce alternative disponibili), deve essere comunicato alle IF interessate:
a) con un anticipo di 60 giorni per treni viaggiatori;

b) con un anticipo di 15 giorni per treni merci e circolazioni di servizio;
L'IF, entro 5 giorni solari dal ricevimento delle informazioni indirizzate a tutti i referenti accreditati indicati dalle IF di cui al presente punto 9 a) e b), potrà formulare osservazioni e/o proposte di modifica per la successiva predisposizione dei provvedimenti d'orario (VCO). In caso di mancata risposta nei termini previsti, si provvederà all'attuazione del provvedimento proposto.

10. I provvedimenti d'orario (VCO) saranno consegnati dal GI:
a) Con un anticipo di 30 giorni rispetto la prima circolazione per i treni di cui al punto 9a);
b) Con un anticipo di 10 giorni rispetto la prima circolazione per treni al punto 9b);

11. Entro 7 giorni dal ricevimento delle nuove tracce è facoltà delle IF richiedere delle modifiche qualora la traccia rilasciata si discosti da quanto concordato in fase di comunicazione come previsto al punto 9 per elementi emersi nella fase di predisposizione dei provvedimenti d'orario.
12. E' facoltà di GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura che rivestono carattere di sicurezza, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, garantendo, dove possibile, un preavviso alle IF di almeno 7 giorni lavorativi.

13. Il GI è tenuto a fornire alle IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, le informazioni di cui al punto 9 nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate;

14. Il GI comunica alle IF ogni eventuale degrado dell'infrastruttura ferroviaria che possa generare una riduzione di capacità delle linee o degli impianti o che in generale procuri un rallentamento della circolazione dei treni.

15. Il GI è tenuto a fornire, in caso di situazioni anomale, le informazioni concernenti lo stato dell'infrastruttura ferroviaria e la situazione della circolazione sia alla partenza dei convogli dall'impianto/stazione, sia in corso di viaggio, nonché, a richiesta di IF e ove consentito dalla strumentazione in possesso di GI, la posizione dei convogli medesimi.

2.8 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione

L'IF è tenuta a comunicare al GI tutte le informazioni inerenti le 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.
Nel caso di sciopero del personale dell'IF o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, l'IF è tenuta a comunicare preventivamente al GI il programma dei treni che è in grado di assicurare.
Eventuali variazioni apportate dalle parti al programma non comporteranno l'imputazione di penali né di altre somme a qualsiasi titolo dovute.

2.9 Variazioni al programma giornaliero

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

- Specifiche richieste dell'IF;
- Specifiche esigenze del GI;

- Necessità dovute a causa di Forza Maggiore.

2.9.1 Specifiche richieste dell'Impresa Ferroviaria

2.9.1.1 Non utilizzo delle tracce contrattualizzate

L'IF ha facoltà, fatte salve le conseguenze di seguito specificate, di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate.
Nel caso di mancato utilizzo totale la formalizzazione della disdetta può pervenire a GI:

- almeno 5 giorni solari prima della data di utilizzo e comporterà per l'IF l'obbligo di corrispondere a GI una somma pari al diritto di prenotazione di ciascuna traccia disdetta.
- da 4 giorni solari sino all'ora programmata di partenza del treno dalla stazione di origine, comporterà per IF la corresponsione dell'intero canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, al netto dell'eventuale costo energia.

Qualora l'IF non utilizzi la traccia nel rispetto del programma senza provvedere a formalizzare la disdetta, la stessa si considera soppressa di fatto per cause imputabili ad IF con l'obbligo di corrispondere a GI il relativo canone al netto dell'eventuale costo energia.
Nel caso di mancato utilizzo parziale della traccia l'IF è tenuta a corrispondere al GI una somma, in aggiunta a quanto spettante per la traccia effettivamente utilizzata, pari al canone della traccia programmata meno il valore della traccia circolata. Se tale importo risulta negativo, il valore stesso si considera uguale a zero.
In tutti i casi di disdetta tracce, anche non formalmente comunicata, a IF saranno imputati i corrispettivi per eventuali servizi la cui richiesta da parte di IF abbia comunque generato costi per GI.

2.9.1.2 Variazioni in corso d'orario

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata, presentata sino a 5 giorni solari dall'orario programmato di partenza del treno dalla stazione di origine, non configurabile come disdetta e/o 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.
Le conseguenze economiche delle modifiche in oggetto si esauriscono nell'aggiornamento del canone di utilizzo senza addebito di ulteriori somme ai contraenti.

2.9.1.3 Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate

È facoltà dell'IF titolare di contratto richiedere nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate.
Le variazioni richieste nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti, fatto salvo quanto disposto in materia di circolazione perturbata, nonché per la fattispecie del non utilizzo che rimane di esclusiva competenza e responsabilità di IF.
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 nuove tracce**

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

  Qualora il referente accreditato dell'IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione origine, intenda comunque utilizzare la traccia assegnata, dovrà comunicare formalmente la

propria volontà al referente accreditato del GI, che potrà accettare la richiesta o rigettare la stessa, proponendo eventualmente una nuova traccia.

In caso di rigetto del differimento il referente dell'IF potrà formalizzare la disdetta della traccia, eventualmente chiedendo una nuova traccia differita, o decidere di utilizzare la traccia originaria adoperandosi per superare i problemi connessi al ritardo.

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

In tal caso, qualora il referente dell'IF manifesti la volontà di effettuare comunque il servizio, il referente accreditato del GI potrà formulare l'ipotesi di traccia assegnabile, con caratteristiche uguali o simili a quella soppressa, procedendo alla formale assegnazione della stessa dopo definitiva conferma di IF.

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

  L'IF ha facoltà di variare la composizione del treno, con riferimento alla traccia assegnata, con le seguenti modalità operative:

  - Qualora la variata composizione sia conforme ai valori massimi definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto, il referente accreditato dell'IF sarà tenuto, entro 2 ore dalla partenza del treno, a darne comunicazione al referente accreditato di GI;
  - Nell'ipotesi in cui la composizione del treno dovesse superare i valori massimi definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto, IF dovrà chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica autorizzazione del GI che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto del GI di rigettare formalmente la proposta e/o formularne nuove in alternativa.

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

  In tutti i casi di rigetto formale della richiesta la traccia assegnata si considererà soppressa di fatto per responsabilità di IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo *2.9.1.1*.

  Nel caso di non conformità tecniche di parte del materiale, riscontrate nel corso delle operazioni accessorie precedenti la partenza del treno o lungo il percorso, il referente di GI, ricevuta in tempo reale la comunicazione dal referente dell'IF, verificherà che lo stesso provveda tempestivamente alla risoluzione delle anomalie, purché siano comunque rispettati i valori massimi assoluti definiti dalla normativa di esercizio vigente.

  In caso di ritardo nella risoluzione dell'inconveniente il referente di GI si atterrà a quanto previsto dal punto precedente.

- **Richiesta fermate aggiuntive**

  È altresì facoltà dell'IF richiedere, e del GI concedere, fermate aggiuntive per servizio viaggiatori o per operazioni tecniche, purché la composizione del treno rientri nella lunghezza del marciapiede dei binari di stazione quale risulta dal capitolo 3 qualora sia necessario l'utilizzo del marciapiede stesso. Nel caso di soste di un treno eccedente la lunghezza del marciapiede, l'IF sarà tenuta a propria cura, onere e responsabilità a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto e della clientela, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede.

  La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

  La richiesta dovrà essere formalizzata 2 ore prima della partenza del treno presso il referente di GI che potrà accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità/condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione all'IF.

  In caso di rigetto è facoltà del referente di GI proporre una soluzione alternativa.

2.9.2 Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura

Il GI ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate, per esigenze legate alla regolarità della circolazione o al rispetto del programma d'esercizio a seguito dell'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Le soppressioni saranno trasmesse alle IF attraverso i sistemi di comunicazione GI-IF.

2.9.3 Causa di Forza Maggiore

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

2.10 Coordinamento dell'esercizio ferroviario

2.10.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario

Il GI 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, il GI utilizza i propri centri decisionali, in sede centrale e periferica, 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 anormalità 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 orario assegnate;
- l'autorizzazione delle effettuazioni di treni a brevissimo tempo, con l'assegnazione delle relative tracce orario.

Le IF devono obbligatoriamente assicurare interfaccia con GI, tale da garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni:

- i turni e rotazione dei materiali;
- l'assegnazione e la distribuzione del personale dei treni;
- la richiesta di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orario assegnate;
- la richiesta di effettuazione e la predisposizione dei treni a brevissimo tempo.

L'interfaccia con le figure di coordinamento del GI può essere assicurata mediante delega completa ad altre IF.
Il GI provvede a monitorare l'andamento dei treni e le anormalità di circolazione che si verificano e mette a disposizione delle IF le relative risultanze.

2.10.2 Esecuzione di lavori sull'infrastruttura ferroviaria

Nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito o forza maggiore, che richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità, in conseguenza del quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate, GI è tenuto a fornire all'IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, le seguenti informazioni:

- tracce interessate dai lavori;

- data di inizio e fine lavori;
- eventuali limitazioni di esercizio derivanti dai lavori;
- prevedibili maggiori percorrenze d'orario;
- eventuali soppressioni di tracce ed eventuali tracce alternative disponibili.

Qualora, in conseguenza di tali lavori si debba procedere alla soppressione, parziale o totale, della traccia, l'IF corrisponderà unicamente il canone di utilizzo della traccia parziale effettivamente utilizzata. 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 a imputazione di disdette come da paragrafo 2.9.
Nei casi in oggetto il GI non sarà tenuto a corrispondere a IF somma alcuna.

Per quanto riguarda tutte le interruzioni per lavori non dichiarati nel rispetto delle modalità previste al paragrafo 2.6 ed in caso di tardate riattivazioni di interruzioni programmate, fermo restando l'obbligo di fornire le informazioni previste nel presente paragrafo nel caso in cui la necessità di esecuzione lavori sia originata da caso fortuito o forza maggiore, in caso di soppressione totale o parziale, intervenendo il provvedimento da 4 giorni solari all'ora programmata di partenza dalla stazione di origine, il GI dovrà riconoscere una somma pari all'intero canone di utilizzo e al netto dell'eventuale costo di energia.
Nel caso di utilizzo parziale della traccia programmata l'IF corrisponderà comunque a GI il canone per la traccia effettivamente utilizzata.
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 a imputazione di disdette come da paragrafo 2.9;

Per lavori derivanti da responsabilità dell'IF, fermo restando l'obbligo di fornire le informazioni di cui al primo capoverso del presente paragrafo, le conseguenze economiche saranno a carico di IF che le ha originate.

2.10.3 Gestione della circolazione perturbata

Il GI assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con l'IF.
In presenza di cause perturbative, ossia di eventi idonei a incidere sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, il GI sarà tenuto ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie opportune per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità.
I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali verranno proposti verbalmente dal referente accreditato di GI al referente accreditato di IF che, in tempo reale o al massimo entro trenta minuti nei casi particolarmente complessi, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero formulare proposte alternative.
In caso di mancato accordo il referente accreditato del GI potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.
In relazione alle cause perturbative, il GI e le IF sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessari o utili a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse, nonché ad assumerne verso la propria clientela le conseguenti iniziative di informazione.
Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari il GI realizzerà, d'intesa con l'IF, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate. A riguardo l'IF assumerà i relativi obblighi informativi verso le parti interessate ed in particolare verso il Richiedente titolare di accordo quadro relativo alla capacità inerente i servizi interessati.
In caso di mancato accordo il GI potrà comunque provvedere alla soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.
In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti su linee di altre reti, il referente accreditato del GI, avente giurisdizione su stazioni di collegamento reti, acquisirà con la massima sollecitudine le informazioni utili, provvedendo ad informare il referente accreditato dell'IF riguardo la linea interessata, le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

Le conseguenze economiche dei provvedimenti suindicati sono disciplinate secondo i criteri del paragrafo 2.9.2.
Il GI assicura che le misure adottate, relativamente all'effettuazione degli annunci all'utenza, sono conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

2.10.4 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti di esercizio

Indagini dell'Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti

In caso di incedenti gravi l'Organismo Investigativo (OI) del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti indaga al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione degli incidenti.
L'OI può inoltre avviare indagini in presenza di incidenti o inconvenienti che in condizioni diverse avrebbero potuto determinare incidenti gravi.
La natura di dette indagini, nonché le competenze, gli obblighi e le responsabilità delle parti (ANSF, Gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dal d.lgs. 14 maggio 2019, n. 50, al quale si fa espresso rinvio.

Indagini dell'ANSF

Fermo restando che la competenza a seguito di incidenti/inconvenienti o specifica catena di essi competono all'OI, l'ANSF, quando lo ritiene necessario, svolge indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto, per poter adottare gli eventuali interventi immediati a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi.
Il GI e le IF devono fornire la massima collaborazione al personale incaricato dall'ANSF di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.
Per quanto non espresso in questo paragrafo, si fa riferimento alla normativa vigente.

Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e delle IF

Il GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSF in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario, hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.
Nel caso in cui in uno stesso evento siano coinvolti più operatori, ciascuno di essi dovrà svolgere un processo di valutazione autonomo, garantendo comunque lo scambio tra gli operatori coinvolti degli elementi utili all'indagine.
Le relazioni d'indagine concluse dovranno essere rese immediatamente consultabili all'ANSF ed agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore dovrà valutare la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'ANSF, potrà intervenire allo scopo di indurre gli operatori ad una conclusione univoca delle indagini disponendo nel caso necessario la riapertura delle stesse.
Per quanto non espresso in questo paragrafo, si fa riferimento alla normativa vigente.
L' indagine del GI comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, l'accertamento delle dinamiche dell'evento, la quantificazione dei relativi danni e la formulazione di conclusioni, la determinazione delle cause e l'individuazione delle responsabilità.
Il GI, a seguito di un processo di valutazione delle risultanze dell'accertamento, provvede a rendere disponibili le indagini all'ANSF ed a trasmetterne copia alle eventuali IF coinvolte nell'evento.
Il GI, dietro specifica richiesta, invia le relazioni d'inchiesta e gli eventuali provvedimenti migliorativi all'OI del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti.

2.10.5 - Sgombero dell'infrastruttura (al di fuori dei binari di stazionamento)

2.10.5.1 - Principi generali

- All'atto della stipula del Contratto di Utilizzo, in relazione al programma di esercizio e alle linee sulle quali ha richiesto di effettuare il servizio, l'IF è obbligata a consegnare al GI un documento, con l'individuazione degli impianti ferroviari ove dispone di locomotive di riserva, diesel ed elettriche, aventi caratteristiche di prestazione adeguate al tipo di trasporto da svolgere, nonché di impianti ove IF medesima dispone un mezzo di soccorso attrezzato (carro gru, carro soccorso, altro). Quanto riportato al presente capoverso non si applica in caso di servizi aventi carattere occasionale.
- Il numero di mezzi di soccorso richiesti come dotazione dal GI alle IF dovrà essere rapportato sia all'estensione delle tratte esercite sia alla quantità delle tracce assegnate, e non potrà costituire per le IF un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato.
- L'IF che espleta servizi deve disporre di almeno una locomotiva diesel o elettrica dislocata nell'impianto che viene definito dal GI in sede di assegnazione di capacità ed anteriormente alla stipula del contratto. GI può in questa sede definire le eventuali ulteriori prescrizioni specifiche che si rendono necessarie.
- Qualora l'IF dichiari in sede di richiesta di assegnazione di capacità, di utilizzare almeno la doppia trazione diesel in composizione ai propri treni, e lo confermi in fase negoziale, può essere esonerata dalla dichiarazione riguardante le locomotive di riserva di cui sopra, fermo restando le adempienze relative al mezzo di soccorso attrezzato.
- Il numero e la dislocazione dei mezzi di soccorso attrezzati sono definiti da GI in sede di assegnazione di capacità e anteriormente alla stipula del contratto.
- Tutti i mezzi utilizzati per le operazioni di sgombero dell'infrastruttura (locomotive di riserva e mezzi di soccorso) devono essere autorizzati del GI.
- L'IF è tenuta a garantire la disponibilità delle locomotive di riserva e dei mezzi di soccorso in qualunque momento con le modalità previste dalla normativa vigente.
- L'IF deve inoltre dichiarare la competenza tecnica del personale impiegato ed il modulo dell'equipaggio dei mezzi di soccorso attrezzati.
- L'IF deve altresì dichiarare i nominativi e le relative responsabilità dei propri referenti cui il GI deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero. I nominativi dei referenti sono indicati in allegato al contratto specifico; qualsiasi variazione a detto elenco nominativo deve essere tempestivamente comunicata al GI a cura dell'IF.
- La mancata disponibilità di locomotive di riserva o del relativo personale di condotta, in caso di necessità, determina l'addebito del prezzo corrisposto per l'operazione affidata a terzi o altre IF, maggiorato a titolo di penale del 100%.
- In tutte le ipotesi in cui, sia in conseguenza di incidenti di esercizio sia per qualsiasi altra causa, si rendesse necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura ferroviaria dal materiale rotabile trainato e/o trainante, il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse a tal fine necessarie, indipendentemente dal soggetto che ne ha la normale disponibilità. A tal fine, preventivamente all'attivazione del nuovo orario, definisce il quadro organizzativo per l'utilizzazione ottimale ed efficace delle risorse.
- L'IF, ancorché non coinvolta nell'incidente d'esercizio ovvero estranea alla causa di ingombro dell'infrastruttura ferroviaria, è obbligata, su richiesta del GI, ad adoperarsi con ogni mezzo a disposizione per la liberazione dell'infrastruttura ferroviaria medesima.
- L'ordine di sgombero non potrà coinvolgere mezzi di trazione di treni dedicati al trasporto di viaggiatori che, per comprovate necessità, non possano attendere il completamento delle operazioni di sgombero.
- L'onere economico delle operazioni di sgombero, soccorso e recupero sarà posto a carico del soggetto che ha determinato l'impedimento alla circolazione;
- I corrispettivi delle prestazioni sono esposti nel capitolo 6 del presente documento.

- Qualora la causa dell'ingombro dell'infrastruttura ferroviaria sia imputabile a GI ovvero ad una IF diversa da quella a cui l'ordine di sgombero viene impartito, l'IF che provvede allo sgombero sarà remunerata, previa richiesta per iscritto, direttamente dal GI, sulla base dei prezzi indicati nel capitolo 6. Il GI si rivarrà quindi sull'IF cui è imputabile l'ingombro dell'infrastruttura ferroviaria.
- Qualora l'ordine di sgombero venga impartito all'IF che ha determinato l'ingombro e questa non dia corso all'ordine del GI, questi provvederà tramite terzi ovvero altre IF, addebitando all'IF responsabile il prezzo corrisposto per l'operazione medesima maggiorato, a titolo di penale, del 100%. In caso di rifiuto all'ordine di sgombero da parte di altra IF, questa sarà tenuta al versamento al GI di una somma pari al 50% del prezzo suindicato.
- La successione degli ordini di sgombero impartiti dal GI alle IF sarà dettata da principi di carattere logistico al fine di massimizzare l'efficacia dell'intervento per il più sollecito ripristino della circolazione.

2.10.5.2 – Modalità e tempistica delle attività di sgombero - Richiesta Soccorso

- Al verificarsi di una fermata in linea di un convoglio dovuta ad inconvenienti che presuppongano la necessità del soccorso, il personale di macchina attraverso le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, deve, qualificandosi, dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermare il numero del treno e la tipologia di materiale rotabile, e fornire le informazioni disponibili sul tipo di anormalità che ha determinato la fermata, informando altresì se sono interessati o meno gli impianti di Trazione Elettrica, se esiste la disponibilità di un pantografo efficiente e la eventuale necessità di condizionamento del pantografo.
  Queste informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento.
- L'operatore della circolazione deve comunicare il preavviso di soccorso al Referente accreditato per la circolazione di GI, che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale. Per le operazioni di ripristino della circolazione e di recupero del treno può essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione, non appena il personale di macchina abbia assolto gli obblighi di cui al successivo capoverso), l'immediato avvicinamento alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea, di uno dei seguenti mezzi:
  a) locomotiva diesel o elettrica di riserva, dichiarata disponibile dall'IF al momento, ovvero ubicata nelle località previste dal PIR;
  b) locomotiva diesel o elettrica di altra IF ai sensi di quanto riportato al precedente punto a) o idoneo mezzo di altra IF dislocato più vicino al luogo dove si è verificato l'evento;
  c) treno a seguito presente in linea, da utilizzare per la spinta fino alla più vicina stazione presenziata;
  d) locomotiva di manovra idonea per prestazione.
- Il personale di macchina che abbia dato preavviso di soccorso deve, ***entro 15 minuti***, qualora i motivi permangano, richiedere la locomotiva di soccorso o, qualora possa autonomamente riprendere la marcia, deve trasmettere disdetta all'operatore di circolazione di GI segnalando eventuali condizioni di degrado e attendere il nulla osta alla ripresa della marcia.

2.10.5.3 – Modalità e tempistica delle attività di sgombero - Effettuazione del Soccorso

Al fine del maggiore contenimento dei tempi di effettuazione del soccorso sono di seguito, elencate in ordine di priorità e comunque tenendo conto della reale situazione della circolazione e dei tempi di intervento, le modalità con cui dovrà essere effettuato il soccorso al fine di garantire il ricovero in idoneo posto di servizio:

- "spinta" o "traino" del materiale del treno che richiede il soccorso con altro treno in servizio commerciale che, sulla base delle indicazioni fornite dall'IF al GI, risulti con il primo tecnicamente compatibile;
- "spinta" o "traino" del materiale del treno che richiede il soccorso mediante invio dalla sede di dislocazione del materiale di riserva che, sulla base delle indicazioni fornite dall'IF al GI, risulti con il primo tecnicamente compatibile;

- utilizzo del mezzo diesel solo nei casi di:
  1. indisponibilità della linea elettrica;
  2. non accoppiabilità con i materiali dei treni in servizio commerciale in circolazione;
  3. indisponibilità dichiarata a GI dall' IF interessata del materiale di riserva nella sede prevista;
  4. presenza di tratti acclivi superiori al 15 per mille.

2.11 Processo di accettazione del materiale rotabile

Ai fini delle presenti condizioni generali, per processo di accettazione del materiale rotabile si intendono le attività finalizzate alla messa in servizio dello stesso sulla Rete Ferrovie del Gargano srl.
La messa in servizio del materiale rotabile sull'infrastruttura è subordinata al rilascio dell'autorizzazione alla circolabilità da parte di Ferrovie del Gargano srl. Tale autorizzazione può indicare eventuali limitazioni o interdizioni conseguenti alla interazione dei rotabili e le caratteristiche dell'infrastruttura.
Il materiale rotabile deve essere attrezzato con apparecchiature di bordo che abbiano il possesso della normativa EN50155, secondo la Raccomandazione DIGIFEMA n. 12 del 24/05/2016.
Per il rilascio della circolabilità la documentazione deve comprendere anche il "Manuale di Emergenza e Recupero" ed il "Piano di manutenzione".
La registrazione dei rotabili nelle banche dati di Rete Ferrovie del Gargano srl costituisce condizione necessaria per lo svolgimento del servizio.
Le procedure relative al processo al fine del rilascio della circolabilità sono acquisibili mediante richiesta formale alla Direzione Esercizio di Ferrovie del Gargano srl.
Per l'ottenimento della circolabilità l'IF deve fornire a FdG la documentazione attestante:

- L'avvenuta ammissione rilasciata da ANSF;
- La regolare immatricolazione rilasciata da ANSF;
- La registrazione del materiale rotabile utilizzato, nel "registro di immatricolazione nazionale (RIN) di uno stato membro.

2.12 Processo di accettazione del personale

Le imprese ferroviarie devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, verifica e formazione treni) compreso negli elenchi del Certificato di Sicurezza posseduto ed inserito nelle banche dati di ANSF.
Tale personale deve possedere ed esibire al personale ANSF preposto ai controlli un documento attestante la propria identità e di autorizzazione allo svolgimento delle mansioni nel formato previsto dalle disposizioni vigenti.
Il personale delle IF deve utilizzare nelle comunicazioni con il GI la lingua italiana.

2.13 Gestione delle stazioni di collegamento reti

I rapporti fra il Gestore della infrastruttura Ferrovie del Gargano srl ed il Gestore dell'infrastruttura nazionale a contatto, sono regolati da apposite convenzioni ai sensi del D.M. n. 28/T del 5 agosto 2005.

Capitolo 3

Caratteristiche dell'infrastruttura

Il capitolo descrive le principali caratteristiche delle linee e degli impianti che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria FdG, con la finalità di fornire alle imprese ferroviarie tutti gli elementi necessari affinché le stesse siano in grado di pianificare la loro offerta e richiedere le relative tracce orarie.
Informazioni di maggior dettaglio sono oggetto di specifiche pubblicazioni di servizio che saranno fornite alle imprese assegnatarie di tracce orarie e, a richiesta, alle altre imprese.

3.1 Definizioni

Le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria descritte di seguito si riferiscono all'infrastruttura ferroviaria FdG gestita in concessione da Ferrovie del Gargano srl e sono valide dal momento di entrata in vigore del presente documento e per tutta la sua validità.
I cambiamenti alle caratteristiche dell'infrastruttura che generano aumenti o restrizioni di capacità, nel corso di validità del presente documento, sono eventualmente descritti al punto 3.3 di questo capitolo; eventuali variazioni alle date di attivazione saranno comunicate dal GI in conformità a quanto previsto nei capitoli 2 e 6 per le sole parti di interesse economico.
I punti di comunicazione tra l'infrastruttura FdG e le reti limitrofe sono:

- per la rete RFI: "Stazione di Foggia" e "Stazione di S. Severo".

Per eventuali contatti con il gestore dell'infrastruttura della rete confinante con la rete FdG si faccia riferimento a:
RFI, gestore della rete ferroviaria italiana:

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 ROMA
tel. 0644101(centralino)
http://www.rfi.it

Per eventuali informazioni aggiuntive relative ai contenuti del presente capitolo fare riferimento a:

Ferrovie del Gargano srl – Gestore Infrastruttura
tel: +39 (0) 0882 228911
fax: +39 (0) 0882 225307
e-mail: def@fergargano.it
pec: def.fergargano@legalmail.it

FDG/GI ha sviluppato il documento Allegato 3 "*Compatibilità Tecnica del Veicolo- Infrastruttura"* contenente gli elementi necessari alla verifica di compatibilità tecnica fra il veicolo e la infrastruttura e funzionali all'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli sulla infrastruttura FDG/GI.
Scopo principale del documento è individuare i requisiti di interfaccia fra veicolo ed infrastruttura ferroviaria, in particolare con riferimento alla possibilità di autorizzare alla circolazione sulla infrastruttura FDG/GI di veicoli già dotati di AMIS per la infrastruttura RFI. Per tale motivo nella tabella che costituiscono la parte dei requisiti del presente documento è riportata la colonna denominata ***"Differenza con la infrastruttura RFI".***

3.2 Descrizione della rete

Quanto segue è riferito alle planimetrie e alla tabella in allegato.

3.2.1 Dati geografici e caratteristiche linea

Le informazioni relative alle linee facenti parte dell'infrastruttura ferroviaria FdG deducibili dall'Allegato 1 (caratteristiche della linea), sono:

- Nome località;
- Numero di binari;
- Massa assiale;
- Velocità massima;
- Ascesa massima linea;
- Regime di circolazione;
- Regime di esercizio;
- Sistemi di terra;
- Sistemi di bordo.

Le informazioni relative alle stazioni facenti parte dell'infrastruttura ferroviaria FdG deducibili dall'Allegato 2 (caratteristiche impianti), sono:

- Nome località;
- Numero e capacità binari;
- Presenza platee lavaggio e fosse di visita;
- Rifornimento idrico;
- Possibilità preriscaldamento/climatizzazione;
- Presenza sottopassi;
- Accessibilità portatori di handicap;
- Orari abilitazione.

Il modulo della linea che rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni viaggiatori che la possono percorrere è evidenziato dall'Allegato 2.

Dalla Planimetria 1 sono deducibili:

- Nome località;
- Progressive chilometriche;
- Regime di circolazione.

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

3.2.2 Trasporti eccezionali

Nel caso di trasporti eccezionali occorre fare richiesta a:

Ferrovie del Gargano srl – Gestore Infrastruttura
tel: +39 (0) 0882 228911
fax: +39 (0) 0882 225307
e-mail: def@fergargano.it
pec: def.fergargano@legalmail.it

La quale effettuerà controlli sulla fattibilità e ne concorderà accessibilità e costi.

3.2.3 Sistemi di sicurezza e sistemi di comunicazione

La presenza o meno dell'attrezzaggio tecnologico verso il mezzo di trazione e del mezzo di trazione è deducibile dall'Allegato 1.
Il sistema di esercizio della linea dell'infrastruttura ferroviaria FdG, è del tipo CTC con Controllo Centralizzato del Traffico in cui opera il Dirigente Centrale Operativo e DU con Dirigente Unico, ed è deducibile dall'allegato 1.
Il regime di circolazione in uso sulle linee dell'infrastruttura ferroviaria FdG è deducibile dall'Allegato 1. Bca è da intendersi con Blocco Elettrico Conta-assi.

L'attrezzaggio della linea dell'infrastruttura FdG con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) è deducibile dall'Allegato 1.
Il sistema di comunicazione fra il personale di terra e dei treni deve avvenire con telefonia mobile GSM.

3.3 Restrizioni di traffico

3.3.1 Restrizioni ambientali

N.A.

3.3.2 Restrizioni in galleria

N.A.

3.3.3 Restrizioni sui ponti

N.A.

3.3.4 Tratti di linea dedicati al trasporto merci

Le linee adattate o specializzate per servizi AV viaggiatori e le linee adattate o specializzate per servizi merci vengono indicate nel portale ePIR dove è anche specificato se l'adattamento/specializzazione sia da intendersi totale o parziale, in questo ultimo caso vengono evidenziati i periodi (ipotesi di parzialità nel tempo) e gli altri servizi ammessi (ipotesi di parzialità nella utilizzazione).

3.3.5 Merci pericolose

Sulla rete di FDG/GI non vi sono impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione/smistamento di merci pericolose, per tale motivo la circolazione di tali merci è interdetta.

3.3.6 Altre restrizioni

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

3.4 Orario di esercizio

Il periodo di abilitazione delle linee e degli impianti è di regola come dall'allegato 2.
Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori dei suindicati periodi comporta per l'IF l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo, così come specificato nel capitolo 6.
Le ore effettive di inizio e termine del periodo di abilitazione delle linee e degli impianti sono deducibili dalla normativa d'esercizio vigente.
Durante il periodo di disabilitazione non è possibile fare operazioni di manovra, incroci e precedenze.

3.5 Strutture atte a servizi

3.5.1 Rifornimento Carburante

La rete FdG non dispone di idonee infrastrutture atte al rifornimento carburante.

3.5.2 Platea di lavaggio e fosse di visita

La presenza o meno di platee per il lavaggio dei treni e di fosse di visita è indicata nell'Allegato 2.

3.5.3 Rifornimento idrico e Preriscaldamento / Climatizzazione

La possibilità o meno di effettuare operazioni di rifornimento idrico delle carrozze e per il loro preriscaldamento e/o climatizzazione è indicata nell'Allegato 2.

3.5.4 Disponibilità di infrastrutture atte ad effettuare servizio merci

IF presenta a GI la richiesta di effettuazione di trasporto merci da valutarsi in relazione alla tipologia del trasporto, alla compatibilità dell'infrastruttura dipendente dalla tipologia degli impianti interessati dal percorso individuato.

3.6 Informazioni sugli sviluppi dell'infrastruttura

Non sono previsti, nel periodo di validità del presente documento, cambiamenti all'infrastruttura.

Capitolo 4

Allocazione della capacità

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e procedure per l'assegnazione della capacità, saranno soggetti ad adeguamento ai sensi di quanto sarà contenuto nei provvedimenti adottati dall'A.R.T. in corso di validità e sono disciplinati da quanto disposto dal D.Lgs. n. 112/2015.
Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità il GI dovesse apportare, saranno rese conoscibili con modalità analoghe a quelle utilizzate per il presente documento.

4.1 Descrizione del processo

1. GI rende pubblico sul proprio sito internet istituzionale, alla pagina http://www.ferroviedelgargano.com/it-it/Gestore-infrastruttura (dandone comunicazione anche via posta elettronica certificata a tutti i soggetti interessati) il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie e dei servizi, con riferimento alla data di attivazione dell'orario di servizio ed a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.
2. IF, tramite la pagina http://www.ferroviedelgargano.com/it-it/Gestore-infrastruttura, può formulare richieste di capacità, nella sezione relativa al Prospetto Informativo Rete.
3. La capacità dell'infrastruttura può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito accordo quadro tra il soggetto Richiedente e GI. L'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste ma mira a rispondere alle esigenze commerciali dei richiedenti.
4. La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orario può essere richiesta e assegnata, esclusivamente alle IF per l'orario di servizio successivo a quello in corso di validità ovvero per l'orario in corso di validità.
5. La capacità dell'infrastruttura, in termini di tracce orario, 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.
6. Il GI, annualmente rende pubblico il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, con riferimento alla data di attivazione dell'orario di servizio ed a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.
7. Il Richiedente deve presentare le richieste presso le strutture indicate dal GI entro i termini e con le modalità stabilite e rese pubbliche dallo stesso indicando, anche l'ordine di reciproca priorità che egli intende attribuire alle richieste avanzate.
8. All'atto della richiesta di tracce orarie IF è tenuta a comprovare:
    - il possesso della licenza e del titolo autorizzatorio;
    - il possesso o l'avvenuta domanda di rilascio del certificato di sicurezza.
9. In caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite, GI da comunicazione formale alla IF entro 10 giorni lavorativi dalla data di presentazione. E' facoltà della IF integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione di GI pena decadenza della stessa.
10. Il GI, previo esame delle richieste, procede alla assegnazione delle tracce orarie applicando, ove necessario, i principi che disciplinano la procedura di coordinamento indicati nel paragrafo 4.3.2 e i criteri di priorità indicati nel paragrafo 4.4.2, comunicando alla IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.

11. Il diritto di utilizzazione delle tracce si concretizza mediante la stipula di appositi accordi amministrativi tecnici e finanziari fra GI e IF, denominati Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.
12. E' compito del GI evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

4.2 Tempistica per le richieste

4.2.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro

~~La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'accordo quadro può essere inoltrata, al GI senza scadenze predeterminate. Il GI è tenuto a fornire risposta entro tre mesi dalla data di ricevimento della richiesta.~~
~~Ove il Richiedente apporti modifiche alle caratteristiche del servizio richiesto, i termini per la risposta del GI ricominceranno a decorrere dalla data di richiesta di tali modifiche.~~
~~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 in tempo utile al GI quale IF svolgerà il servizio affinché quest'ultima possa avanzare, nel rispetto della tempistica di cui al successivo paragrafo 4.2.2, la domanda delle tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro.~~
Le richieste di capacità finalizzata alla stipula dell'Accordo Quadro per un nuovo servizio di trasporto passeggeri o di modifica di un Accordo Quadro esistente, devono essere inoltrate al GI, per il tramite del Consorzio Ferrovie Pugliesi, ed all'Autorità di Regolazione dei Trasporti entro 18 mesi prima dell'avvio del primo orario di servizio utile. Le richieste di capacità quadro pervenute oltre la scadenza indicata, saranno trattate nell'ambito del successivo processo di allocazione della capacità, la capacità oggetto dello stesso sarà garantita a partire dal primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro. Quanto sopra si rende necessario al fine di consentire all'Impresa Ferroviaria richiedente o altro richiedente, di avanzare la domanda delle tracce orario corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro nel rispetto delle tempistiche di presentazione.
Le richieste di Accordo Quadro sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione.

4.2.2 Tempistica per richiedere tracce per l'orario ~~successivo a quello in vigore~~ 2021-2022

~~Le IF possono avanzare al GI richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio successivo a quello in vigore a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione.~~
~~La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo la data che segna l'avvio del processo di allocazione, fissata con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario.~~
~~L'assegnazione delle tracce orarie richieste prima della data anzidetta è basata sulla seguente tempistica, riferita alla data di attivazione dell'orario:~~

- ~~il GI delibera sulle richieste entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;~~
- ~~entro i 4 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, il GI predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni solari 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 capacità specifica, che vengono presentate dalle IF oltre la data di avvio del processo di allocazione e sino a 3 mesi prima del giorno di attivazione dell'orario, sono trattate dal GI secondo l'ordine cronologico di presentazione, 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 di GI avverrà al più tardi entro 2 mesi dalla data di attivazione dell'orario;~~

- ~~Le richieste presentate a meno di 3 mesi dal giorno di attivazione dell'orario saranno trattate successivamente all'attivazione dell'orario, alla stregua delle richieste in corso d'orario;~~

~~La sottoscrizione del contratto costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.~~

I Richiedenti possono avanzare a GI richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio successivo a quello in vigore con un anticipo, di almeno 8 mesi dall'entrata in vigore dell'orario invernale, per richieste di nuove tracce coerenti con l'Infrastruttura Ferroviaria esistente e con i piani di sviluppo della stessa. La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata aseconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo la data che segna l'avvio del processo di allocazione.Le tracce orarie richieste, prima della data che segna l'avvio del processo di allocazione, sono trattate con la seguente tempistica, riferita alla data di attivazione dell'orario:

- Il Consorzio Ferrovie Pugliesi delibera sulle richieste entro 2 mesi precedenti la data di avvio del processo di allocazione. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- entro i 3 mesi precedenti la data di avvio del processo di allocazione, GI, per il tramite del Consorzio,predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede Prospetto Informativo Rete 2021 all'Impresa Ferroviaria un termine di 1 mese per far pervenire eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della assegnazione delle tracce orarie. In mancanza di osservazioni il progetto orario si intende accettato.

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

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

GI, per il tramite del Consorzio, comunicherà alle imprese lo stato di avanzamento della progettazione dell'orario 60 gg dopo la presentazione delle eventuali osservazioni da parte delle Imprese Ferroviarie al progetto orario trasmesso entro 3 mesi prima dalla data di avvio del processo di allocazione. L'accettazione del progetto orario definitivo, che deve essere comunicata ai Richiedenti entro 23 giorni solari dalla comunicazione di GI, comporta per i Richiedenti l'obbligo a sottoscrivere il Contratto di Utilizzo. La sottoscrizione del Contratto di Utilizzo costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

4.2.3 Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio

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

- la scadenza per la richiesta di tracce è fissata con anticipo di almeno 5 mesi rispetto alla data di adeguamento che verrà resa nota con la procedura di cui al paragrafo 4.1;
- il GI delibera sulle richieste entro 2 mesi dalla scadenza del termine per la richiesta. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- entro i 3 mesi dalla scadenza per la richiesta di tracce il GI predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni solari per la

presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura;

- le richieste di tracce orarie 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 da parte di GI avverrà al più tardi entro un mese dalla data di attivazione dell'adeguamento.

Le richieste presentate a meno di 2 mesi dalla data di attivazione saranno trattate successivamente all'attivazione dell'adeguamento, alla stregua delle richieste in corso d'orario.
La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

4.2.4 Tempistica per richieste in corso d'orario

Salvo quanto indicato per il caso di adeguamento intermedio, le richieste di tracce in corso d'orario debbono essere avanzate con un anticipo di almeno 30 giorni solari rispetto alla data di effettuazione, riducibile a 5 giorni solari compreso quello della richiesta per casi singoli e solo nel caso in cui l'IF sia in possesso del contratto di utilizzo in essere. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del GI avverrà di norma dopo 10 giorni solari dal ricevimento della richiesta, per casi singoli dopo 5 giorni lavorativi, ed inderogabilmente 3 giorni lavorativi prima della data di effettuazione del servizio per singole tracce richieste oltre la normale scadenza.
La eventuale sottoscrizione dei relativi contratti, qualora non già sottoscritti 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 orario nuove o modificate sono sospese nei 15 giorni solari antecedenti e nei 15 giorni solari susseguenti alla data di attivazione dell'orario di servizio o di un suo adeguamento intermedio.
Le richieste di tracce in gestione operativa sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace, fatta salva la coerenza con le linee specificate nel Certificato di Sicurezza, e debbono essere avanzate dai referenti accreditati dell'IF titolare di contratto presso i referenti accreditati dal GI, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di accesso, rispettando la seguente tempistica:

- da 4 giorni solari a 5 ore ante partenza treno;
- in tempo reale in caso di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico).

La risposta del GI avverrà rispettando la seguente tempistica:

- entro 2 ore ante partenza treno;
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di tracce in tempo reale.

4.2.5 Trattazione delle richieste

Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro ciascuna delle scadenze stabilite nei paragrafi 4.2.2 e 4.2.3, vengono trattate dal GI 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 di cui ai paragrafi 4.2.2 e 4.2.3 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, ovvero in gestione operativa, vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione e concesse di volta in volta nei limiti della capacità disponibile.
Le richieste presentate in gestione operativa, riguardo l'effettuazione della medesima traccia, non potranno, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

4.3 Processo di allocazione

Per ciascun periodo di riferimento la capacità disponibile per l'assegnazione di tracce orarie fra le IF che ne fanno richiesta è al netto della quota necessaria per manutenzione ed interventi infrastrutturali sotto esercizio, con riferimento a ciascuna tratta.
Il GI comunica tempestivamente alle IF interessate ogni modifica rilevante della qualità delle linee e della capacità specifica utilizzata per l'espletamento dei servizi ferroviari.

4.3.1 Limitazioni all'accordo quadro

La capacità oggetto dell'insieme degli Accordi Quadro non potrà complessivamente superare l'85% di quella complessivamente ~~richiesta dallo stesso in ciascuna tratta~~. disponibile per giorno e fascia oraria. E' esclusa dal limite anzidetto la capacità destinata al trasporto pubblico locale nonché quella richiesta per volumi di traffico inferiori a 4 tracce/giorno che possono raggiungere anche il 100% di quella richiesta.
Il singolo titolare di AQ, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce ed in assenza di altre richieste di capacità, può accedere fino al 100% della capacità disponibile.
Per l'esercizio dei servizi di trasporto regionale, è possibile prenotare capacità anche oltre il limite dell'85% definito dalla soglia fissata per gli altri AQ, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità.

4.3.2 Processo di coordinamento

Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce il GI opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di tracce orario, comprese quelle relative a tracce che insistono su linee appartenenti a più reti. In tale processo si terrà conto, per quanto possibile, dei vincoli gravanti sui Richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività.
Durante la fase di predisposizione del progetto orario, se il GI valuta che richieste di due o più Imprese Ferroviarie siano tra di loro confliggenti, propone alle IF interessate delle ipotesi per la compatibilizzazione delle diverse richieste, elaborate tenendo conto di quanto indicato nel comma precedente e nell'ottica di conciliare tutte le richieste, se del caso proponendo tracce diverse da quelle richieste. Trascorsi 5 giorni solari dalla proposta di GI, senza che siano ad esso pervenute motivate osservazioni e proposte di modifica, la stessa deve ritenersi accettata dalle IF interessate. La procedura di coordinamento deve comunque concludersi in tempo utile per la predisposizione del progetto orario di cui ai paragrafi 4.2.2 e 4.2.3.
Nell'espletamento della procedura di coordinamento il GI è tenuto ad operare in modo da assicurarne la coerenza degli esiti rispetto a quanto eventualmente stabilito da Accordi 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.

4.4 Linee sature

4.4.1 Dichiarazione di saturazione

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

- qualora la traccia proposta in alternativa dal GI differisca dalle richieste originarie delle IF al massimo per 15 minuti e ne siano rispettate le funzioni commerciali, il Gestore assegna le tracce orarie sulla base della proposta formulata, restando facoltà delle Imprese di adire agli organismi di controllo preposti;
- qualora la traccia proposta in alternativa dal GI differisca dalle richieste delle IF di oltre 15 minuti, e qualora le tracce confliggano per meno di 50 giorni l'anno il Gestore assegna le tracce orarie sulla base della proposta formulata, restando facoltà delle Imprese di adire agli organismi di controllo preposti;
- qualora la traccia proposta in alternativa da GI differisca dalle richieste delle IF di oltre 15 minuti, e qualora le tracce confliggano per più di 50 giorni l'anno, il GI dichiara saturo l'elemento

dell'Infrastruttura interessato e alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al paragrafo 4.4.2, tenendo conto anche di eventuale designazione dell'infrastruttura per determinati tipi di traffico.

4.4.2 Criteri di priorità delle tracce orarie

1. Nella assegnazione delle tracce orarie relativamente a richieste per un orario e per un adeguamento intermedio il GI dà priorità ai servizi di trasporto qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra l'IF e la Regione.
2. Le eventuali incompatibilità fra i servizi di pari priorità sono disciplinate considerando prioritario il servizio finalizzato al traffico caratteristico della fascia oraria di interesse. I servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra l'IF e la Regione sono prioritari rispetto agli altri servizi nelle fasce orarie pendolari. Le fasce orarie sono individuate dalle 6.00 alle 9.00 e dalle 17.00 alle 19.00.
3. Per le incompatibilità non risolubili con le regole fissate attraverso i precedenti capoversi, la capacità sarà assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:

- sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare al GI all'atto della richiesta di tracce;
- utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;
- utilizzano tracce che segmentano in misura minore la linea sviluppando singolarmente il maggior numero di chilometri;

e, qualora persistesse ulteriormente l'impossibilità a risolvere il conflitto, con la priorità rappresentata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

4. Nella ripartizione della capacità per richieste in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.
5. Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva. E' fissata al ~~70%~~ 85% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, ~~per ciascuna tratta e fascia oraria~~ disponibile per giorno e fascia oraria, a ciascuna tipologia di servizio prioritario. Il criterio è applicato anche nell' assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.
6. Le incompatibilità che dovessero verificarsi fra richieste di tracce da parte di diverse IF nell'ambito della stessa tipologia di servizio saranno disciplinate con i criteri di priorità di cui ai precedenti capoversi del presente paragrafo. Con riferimento alla tratta di interesse, alla IF che risulterà prioritaria non potranno comunque essere assegnate tutte le tracce disponibili nell'arco della giornata per la tipologia del servizio richiesto, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva: è fissata all'~~80%~~ 85% la quota massima delle tracce disponibili che può essere assegnata alla IF risultata prioritaria. Tale criterio è applicato anche nella assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro.
7. I criteri di priorità di cui al presente paragrafo si riferiscono esclusivamente all'assegnazione delle tracce. I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla normativa d'esercizio vigente.

4.4.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento

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

la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura. L'analisi della capacità deve essere completata entro 6 mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata satura.

3. Entro 6 mesi dal completamento dell'analisi di capacita il GI presenta un piano di potenziamento della capacità. Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura satura e 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, tra cui le probabili modifiche ai canoni di accesso.

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.

4.4.4 Esito delle richieste

Al termine del processo di allocazione il GI 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.

4.5 Allocazione di capacità per manutenzione dell'infrastruttura

Per le esigenze manutentive dell'infrastruttura la capacità è allocata prevedendo opportune finestre temporali di norma di due ore nel periodo diurno ovvero di quattro ore in quello notturno.
La scelta sul periodo, notturno o diurno, viene effettuata da GI in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale).
E' facoltà di GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura con un preavviso alle IF di almeno 7 giorni lavorativi.

4.6 Regole per la mancata designazione/contrattualizzazione/utilizzazione della capacità

I sotto indicati paragrafi (4.6.1, 4.6.2 e 4.6.3) disciplinano le conseguenze economiche in caso di mancata designazione/contrattualizzazione/utilizzazione di capacità sull'infrastruttura.

4.6.1 Conseguenze in caso di mancata designazione della IF da parte del Richiedente (non IF) e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata

1. Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, al netto dell'eventuale costo dell'energia, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato qualora:

a) il richiedente (non IF) non provveda entro i termini di cui al par. 2.2.2.2 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 per effetto del verificarsi dei casi sub a) e b) siano riferite a richieste di capacità avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto 2.pubblico, l'aliquota su cui calcolare la penale di cui al capoverso n.1) è pari al 45%.
3. Qualora al verificarsi dei casi sub a) e b) le tracce siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altro richiedente, le penali a carico del Richiedente (non IF) inadempiente (nelle ipotesi di

cui ai precedenti punti 1, 2 e 3) sono determinate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

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

Se l'IF, per fatto ad essa imputabile, non contrattualizzi le tracce richieste, rese disponibili ed accettate, la stessa IF è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate, al netto dell'eventuale costo dell'energia, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.
Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della 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.
Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della 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.
Nel caso di mancata contrattualizzazione di tracce oggetto di richieste avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 45% del canone indipendentemente dalla natura delle linee (a capacità limitata e non) interessate dalla disdetta, al netto dell'eventuale costo dell'energia, calcolata sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.
Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della 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.
Nell'eventualità l'IF comunichi la non contrattualizzazione di tracce e contestualmente richieda nuove tracce con le medesime caratteristiche di quelle rinunciate, in termini di tratte percorse e orari commerciali ma con variazione di giorni di circolazione e/o variazione di lunghezza del percorso, il GI applica un bonus sulla penale per mancata contrattualizzazione calcolando la differenza tra il pedaggio afferente le tracce non contrattualizzate e il pedaggio oggetto della nuove tracce richieste, entrambi valorizzati sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni (o 30 giorni per le fattispecie di cui sopra), a cui viene applicata la percentuale di penale corrispondente.
Se tale differenza è positiva l'IF dovrà corrispondere tale somma al GI a titolo di penale per mancata contrattualizzazione, se al contrario tale differenza fosse negativa o nulla l'IF non dovrà corrispondere alcuna penale.
Il dettaglio dell'eventuale bonus viene fornito alle IF nel sistema informatico di Rendicontazione, a valle della fase di contrattualizzazione.

4.6.3 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

IF ha facoltà, fatte salve le conseguenze di seguito specificate, di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate.
Se l'IF per fatto ad essa imputabile nel corso di esecuzione del contratto non utilizzi, totalmente o parzialmente, le tracce contrattualizzate trovano applicazione le regole di seguito riportate:
A) la formalizzazione di disdetta da parte dell'IF -per fatto ad essa imputabile- di una o più tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura**,** comporterà il pagamento a carico dell'IF di una penale, calcolata esclusivamente su tali sezioni, pari:
- al 50% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo energia) qualora la disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo; nell'eventualità in cui la disdetta abbia ad oggetto la programmazione riferita all'intero orario di servizio, l'IF è tenuta a corrispondere al GI la penale anzidetta nella misura delle circolazioni programmate nei 60 giorni successivi alla disdetta stessa.

La penale di cui al precedente capoverso, è determinata prendendo in considerazione le circolazioni programmate nei 30 giorni successivi alla disdetta, qualora le tracce non utilizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF;
- al 60% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo energia) qualora la disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine.

B) La formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'IF

- per fatto ad essa imputabile di una o più tracce che interessino linee/impianti non compresi tra quelle dichiarati a capacità limitata:
- non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo;
- la corresponsione dell'IF a GI di una somma pari al 30% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo energia), o parte di esso (a seconda che la disdetta sia totale o parziale), nel caso la formalizzazione della disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine.

C) 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 ad IF. In tal caso l'IF avrà l'obbligo di corrispondere a GI il canone relativo all'intera traccia o alla parte soppressa, al netto dell'eventuale costo energia.

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

Nell'eventualità l'IF comunichi sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo la mancata utilizzazione di una traccia e contestualmente richieda una nuova traccia che abbia le medesime caratteristiche di quella disdettata, in termini di tratte percorse e orari commerciali ma con variazione di giorni di circolazione e/o variazione di lunghezza del percorso, il GI applica un bonus sulla penale per mancata utilizzazione calcolando la differenza tra il pedaggio afferente le tracce non utilizzate e il pedaggio oggetto delle nuove tracce richieste, entrambi valorizzati sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni (o 30 giorni per le fattispecie di cui sopra), a cui viene applicata la percentuale corrispondente alla tipologia di penale.

Se tale differenza è positiva l'IF dovrà corrispondere tale somma al GI a titolo di penale per mancata utilizzazione, se al contrario tale differenza fosse negativa o nulla l'IF non dovrà corrispondere alcuna penale.

Il dettaglio dell'eventuale bonus viene fornito mensilmente alle IF nel sistema informatico di Rendicontazione.

4.6.4 Franchigia sulle penali di cui al par. 4.6.3

All'atto della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura verrà calcolata, a favore di IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio lordo del singolo contratto, con esclusione dell'eventuale energia. La franchigia non è cumulabile e non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto.

Per i servizi di trasporto viaggiatori a breve e lunga percorrenza, la franchigia è determinata in via progressiva secondo i seguenti scaglioni:

- 3% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro;
- 2% per i contratti di utilizzo con importo compreso tra 6 milioni e 100 milioni di euro;
- 1% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 100 milioni di euro.

Le somme eventualmente imputate da GI all'IF ai sensi del paragrafo 4.6.3 B, calcolate da GI su base mensile e comunicate a IF in occasione della rendicontazione, verranno progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute da GI 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.

Le eventuali somme relative alle disdette che eccedono la franchigia saranno da corrispondere con il pagamento della fattura a conguaglio.

Capitolo 5

Servizi

5.1 Introduzione

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) e dell'art. 13 comma 13 del D.lgs. n.112/15, definisce le linee guida generali di regolazione relative alla produzione dei servizi descritti nel presente capitolo.

Si riporta di seguito l'elenco riassuntivo delle differenti tipologie di servizi offerti dal Gestore:

a) Pacchetto minimo di accesso

Il gestore dell'infrastruttura, a fronte della corresponsione del canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura garantisce a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura;
- diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi;
- controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.

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

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

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

c) Servizi ausiliari

FdG/GI, in qualità di operatore di impianto di servizio, può, su richiesta delle imprese ferroviarie, fornire ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:

- fornitura di informazioni complementari.

Fermo restando il rispetto del principio di non discriminazione, FdG/GI in qualità di operatore di impianto di servizio non è obbligato a fornire i servizi ausiliari.

5.2 Pacchetto minimo d'accesso

Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura

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

- verifica del possesso da parte di IF dei requisiti prescritti, licenza, titolo autorizzatorio e certificato di sicurezza, con riferimento al periodo di validità del contratto;
- ricevimento delle richieste e verifica di compatibilità con le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria;
- verifica della disponibilità della capacità richiesta e relativa conferma;
- stesura dell'orario di dettaglio e relativa comunicazione;
- valorizzazione economica delle tracce orarie;
- stesura del Contratto e assegnazione formale della traccia oraria

Ciascun Contratto indicherà l'ammontare complessivo del canone di utilizzo, nonché l'eventuale importo per la fornitura della corrente di trazione e per i servizi.

Diritto di utilizzo della capacità assegnata

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 nei limiti temporali ~~definiti~~ dalle ore 00:30 alle ore 23:45.

Eventuali deroghe che comportano il superamento dei limiti nella gestione della circolazione, relativamente alle stazioni origine/destino, determinate da esigenze di GI nella pianificazione complessiva dell'orario, ovvero da necessità tecnico/organizzative e commerciali dell'IF strettamente connesse al cadenzamento dei servizi, non dovranno in ogni caso pregiudicare la capacità dell'impianto e verranno formalizzate con la comunicazione del progetto orario, ovvero nel programma di stazione, con riferimento agli impianti merci:

- la disponibilità dei binari di arrivo e partenza per il tempo risultante dal programma di stazione;

- la fruizione di impianti di illuminazione.

Uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi

Comprende l'uso degli scambi, 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.

Uso del sistema di alimentazione elettrica

Comprende l'utilizzazione di:

- linea aerea di contatto per la trazione elettrica;

- sottostazioni ed attrezzature per trasformazione dell'energia elettrica;

- impianti per la distribuzione di energia elettrica per il tempo necessario all'utilizzo della traccia oraria, ivi compresi i tempi tecnici per la salita e discesa dei passeggeri e le manovre di ricovero e garaggio per/da i binari di stazionamento/sosta dei rotabili.

Tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità

Comprendono le seguenti informazioni che GI è tenuto a 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 (numero treno, classifica treno, origine/destinazione, itinerario, fermate, orari, binari di arrivo e partenza negli impianti, giorni di circolazione);

- relativamente al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra con le relative cause.

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

Con riferimento ai servizi di cui alla lett. b) del precedente paragrafo 5.1, relativamente agli impianti di FdG/GI, trovano applicazione le seguenti regole.

5.3.1 Impianti a diritto di accesso garantito

Salvo specifica indicazione, il perimetro e le caratteristiche degli impianti in cui FdG/GI eroga i servizi sono riportati al par. 3.5, le modalità e tempistiche per le richieste sono riportate al par. 4.2.5.

5.3.2 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

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk) e obliteratrici nonché di locali e aree tecniche e locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche e servizi di accoglienza e assistenza.

Dotazione minima dell'asset per il servizio

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

- biglietterie non automatiche e strutture funzionali per il loro esercizio, ove sia previsto;

- area per il posizionamento biglietteria;

- impianto di illuminazione delle parti comuni.

- predisposizione impianto elettrico;

- predisposizione collegamento per trasmissione dati;
- Desk:
  - area per il posizionamento Desk (max 3.8 m2) impianto di illuminazione delle parti comuni predisposizione impianto elettrico;
  - predisposizione collegamento per trasmissione dati;
- obliteratrici:
  - area per il posizionamento obliteratrice (max 0.36 m2) predisposizione impianto elettrico;
  - predisposizione collegamento per trasmissione dati;
- BSS
  - area per il posizionamento BSS (max 3.8 m2) impianto di illuminazione delle parti comuni predisposizione impianto elettrico;
  - predisposizione collegamento per trasmissione dati.

Modalità e tempistiche per la richiesta del servizio

Procedure di assegnazione per le IF: Spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk) e obliteratrici

Ogni richiesta da parte delle IF di assegnazione spazi per collocazione di BSS / desk informativi/obliteratrici dovrà essere formulata, per qualsiasi stazione, a FdG/GI;

entro 10 giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta, FdG/GI indicherà alla IF richiedente il numero di spazi cui la IF richiedente ha diritto in ogni area individuata nella stazione interessata;

entro i successivi 15 giorni lavorativi FdG/GI 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 FdG/GI - 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 20 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 5 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.

Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche, a servizi tecnici, di accoglienza e assistenza

Ogni richiesta delle IF di assegnazione di spazi dovrà essere presentata a FdG/GI con un anticipo di almeno quattro mesi prima rispetto alla tempistica programmata per la relativa fruizione. Tale richiesta dovrà contenere 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.

entro 15 giorni lavorativi dalla presentazione della richiesta, FdG/GI fornirà riscontro alla IF richiedente, richiedendo eventualmente elementi integrativi a sostegno della richiesta formulata;

entro i successivi 10 giorni lavorativi (qualora sia stata richiesta documentazione integrativa, il termine decorre dal completo ricevimento della stessa) FdG/GI provvederà a convocare l'IF richiedente onde effettuare un sopralluogo congiunto in stazione finalizzato a verificare le caratteristiche dello spazio e gli eventuali interventi necessari a garantirne la piena fruibilità in ragione delle esigenze rappresentate dall'IF;

entro i successivi 20 giorni lavorativi FdG/GI invierà alla IF la proposta di contratto;

la proposta sarà irrevocabile per i successivi 20 giorni lavorativi, decorsi i quali, in mancanza di accettazione da parte della IF, la richiesta di spazi si intenderà decaduta;

la consegna dello spazio verrà completata nei 5 giorni lavorativi successivi alla sottoscrizione del contratto, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (ad esempio necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore.

Procedure di assegnazione per le imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari (diversa da IF)

Le imprese operanti nei servizi di trasporto ferroviari diverse da IF hanno facoltà di inoltrare richiesta per la messa a disposizione di spazi e locali di stazione secondo le modalità precedentemente indicate. Ulteriori dettagli relativi alle procedure di allocazione di spazi e locali di stazione saranno forniti in aggiornamenti successivi del PIR.

Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari Spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS), desk informativi mobili (desk)

FdG/GI individua nelle stazioni interessate a ciascuna impresa ferroviaria richiedente apposite aree da destinare alla collocazione delle BSS / desk informativi.

Al fine di garantire il rispetto del principio di pari visibilità ed accessibilità, in ogni area individuata è assicurata a ciascuna IF richiedente la collocazione di proprie BSS / desk informativi 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 BSS / desk informativi.

Spazi minimi garantiti

In ciascuna area individuata sarà riservato ad ogni IF richiedente un numero minimo di due (2) spazi per la collocazione di un numero corrispondente di proprie BSS qualora, in applicazione del criterio di proporzionalità sopra descritto, una IF risultasse destinataria di un numero inferiore a due (2) spazi.

In ciascuna area individuata sarà riservato ad ogni IF richiedente un numero minimo di uno (1) spazio per la collocazione di un numero corrispondente di propri desk qualora, in applicazione del criterio di proporzionalità sopra descritto, una IF risultasse destinataria di un numero inferiore a uno (1) spazio. Qualora, in ragione delle caratteristiche strutturali e/o funzionali della stazione, sia stata individuata una sola area destinata al posizionamento di desk, il numero minimo da garantire sarà invece pari a due (2) spazi.

Nel caso in cui la richiesta della IF riguardi stazioni in cui la stessa non svolge/non ha programmato servizi di trasporto ferroviario, alla stessa IF è comunque garantito almeno uno (1) spazio per la collocazione di una propria BSS ed almeno uno (1) per la collocazione di un proprio desk all'interno della stazione interessata dalla richiesta.

Il ruolo e le competenze del gestore commerciale della stazione, così come delineate nella presente procedura, sono da considerare in capo ad FDG/GI per quelle stazioni in cui quest'ultima, oltre a svolgere le verifiche in merito agli aspetti di carattere tecnico impiantistico ed alle esigenze di sicurezza, assume anche la funzione di gestore commerciale.

Spazi di stazione destinati a biglietterie non automatiche, di accoglienza e assistenza

FdG/GI individua appositi spazi da destinare alle Imprese Ferroviarie richiedenti, garantendo adeguata visibilità ed accessibilità per i viaggiatori.

Con riferimento a quelle stazioni che presentino vincoli derivanti da preesistenti accordi con altre IF/operatori commerciali ovvero in ragione di limitazioni di natura strutturale - non è stato possibile indicare alcun spazio disponibile, in caso di richiesta presentata da una IF per locali da destinare a servizi di biglietteria non automatica e/o accoglienza/assistenza, FdG/GI si impegna ad individuare una soluzione, anche temporanea, che garantisca il soddisfacimento dell'IF richiedente in un termine ragionevole, e comunque non superiore a 6 mesi dalla presentazione della richiesta.

Richieste provenienti da imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari (diversa da IF)

Nel caso di richiesta da parte di imprese operanti nei servizi di trasporto ferroviari (diverse da IF) il GI garantisce comunque garantito almeno uno (1) spazio per la collocazione di una propria BSS ed almeno uno (1) per la collocazione di un proprio desk all'interno della stazione interessata dalla richiesta.

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.

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

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e merci.

Dove viene svolto il servizio

Nelle stazioni dotate di aree idonee. Il servizio viene gestito dal GI nelle aree di stazione.

Formalizzazione

La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

5.4 Servizi ausiliari

Con riferimento ai servizi di cui alla lett. c) del precedente paragrafo 5.1, FdG/GI (in qualità di Operatore di Impianto), dietro richiesta di IF, potrà fornire detti servizi secondo le regole di seguito riportate.

5.4.1 Fornitura di informazioni complementari

Le misure adottate dal GI in relazione alle informazioni ai passeggeri sono conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

Annunci sonori e/o visivi, Locandine

Descrizione del servizio

In aggiunta alle informazioni comprese nel pacchetto minimo d'accesso, su richiesta dell'IF, FdG/GI fornisce:

- ulteriori informazioni indicate nel Manuale degli annunci sonori (MAS);

- informazioni relative a servizi offerti dalle IF.

Dove viene svolto il servizio

Il servizio viene erogato in tutte le stazioni e fermate gestite da FdG/GI.

Modalità e Tempistiche per richiedere il servizio

Le richieste sono da effettuarsi con un anticipo di almeno 5 giorni all'indirizzo di posta elettronica def@fergargano.it, completa delle seguenti informazioni:

- testo dell'annuncio proposto (massimo 300 caratteri spazi inclusi);
- elenco degli impianti oggetto di richiesta dell'annuncio; frequenza di diffusione dell'annuncio.

A seguito di approvazione degli annunci da parte del FDG/GI, la diffusione degli stessi sarà rendicontata secondo i corrispettivi previsti nel capitolo successivo.

Formalizzazione

Le IF, a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, potranno richiedere a FdG/GI l'erogazione del servizio.

5.4.2 Servizi di bigliettazione nelle stazioni passeggeri

FdG/GI non offre servizi di bigliettazione nelle stazioni passeggeri. Con riferimento alla messa in disponibilità di biglietterie/desk informativi all'interno delle stazioni passeggeri si rimanda a quanto previsto al par.5.3.2.

5.5 Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PRM) di cui al Regolamento (CE) n.1371/2007

Descrizione del servizio

Sono considerate persone con disabilità o a mobilità ridotta quelle la cui mobilità sia ridotta a causa di disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), mentale o di altra disabilità, nonché per ragioni di età o la cui condizione richieda un'attenzione adeguata nell'uso del mezzo di trasporto ferroviario. Sono previste speciali garanzie informative e specifici obblighi di assistenza da parte dei gestori delle imprese ferroviarie

In particolare, alla persona disabile o a mobilità ridotta vengono garantiti i seguenti servizi:

- assistenza all'interno dell'impianto ferroviario nella salita in treno e fino al posto assegnato nella carrozza e nella discesa dal treno, e fino all'uscita dall'impianto ferroviario.

Le stazioni di Peschici Calenella, Vico San Menaio, Rodi G.co, Ischitella, Carpino e Cagnano Varano risultano impresenziate (non effettuano servizio di biglietteria). Offrono la possibilità di accesso al primo binario in maniera autonoma, in assenza di barriere architettoniche. Nelle stazioni di San Nicandro

G.co, Apricena Città e Lucera, è possibile accedere autonomamente ai servizi di biglietteria, ai servizi igienici ed ai marciapiedi, in totale assenza di barriere architettoniche. Tutte le stazioni sono dotate di informazione visiva, mentre le stazioni di Apricena Città e Lucera sono dotate anche di informazione sonora. Nelle stazioni di Foggia e San Severo, gestite da Rete Ferroviaria Italiana – gruppo FS, le condizioni di accesso sono quelle garantite dal gestore nazionale.
Per tutti i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta è previsto il servizio di assistenza su chiamata, telefonando al numero 0882.228960 (info) almeno 48 ore prima della partenza prevista, i giorni feriali dalle ore 7:00 alle ore 19:00.
In caso di variazioni della condizione di accesso o di fruibilità delle stazioni e dei servizi di trasporto, le Ferrovie del Gargano si impegnano a fornire le informazioni con la più ampia diffusione possibile (avvisi a bordo dei veicoli, nelle stazioni, sul sito internet, ufficio informazioni.

5.6 Servizi complementari

FDG/GI non offre servizi complementari.

Capitolo 6

Tariffe e Performance Regime

6.1 Introduzione

L'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) e dell'art. 13 del D.lgs. n.112/15 definisce le linee guida generali di regolazione relative ai corrispettivi del pacchetto minimo di accesso (PMdA) e dei servizi in esso non ricompresi.

6.2 Sistema tariffario

Il canone di accesso (pedaggio) e i corrispettivi per i servizi non compresi nel PMdA offerti da RFI sarà comunicato ai Soggetti interessati all'esito del procedimento di verifica che svolgerà l'ART relativamente alla proposta di sistema tariffario che formulerà RFI in aderenza al quadro normativo e regolatorio di riferimento.

6.3 Tariffe

6.3.1 *Pacchetto minimo di accesso*

Il pedaggio viene calcolato come somma di due componenti A e B:
PEDAGGIO = A + B
▪ la componente A correlata all'usura dell'infrastruttura (binario e linea di contatto);
▪ la componente B legata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato.

6.3.1.1 Componente A

La componente A del pedaggio è articolata in tre sub-componenti additive A1, A2, A3:
A = A1peso + A2velocità + A3linea di contatto
▪ la sub-componente A1 correla l'usura del binario alle classi di peso bloccato del convoglio;
▪ la sub-componente A2 correla l'usura del binario alle classi di velocità di marcia del treno;
▪ la sub-componente A3 è correlata all'usura della linea di contatto della catenaria.

Ciascuna sub componente è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria (articolata per classi) per i chilometri percorsi.
Il valore della componente A è dato quindi dalla seguente formula:
A = (TA1 + TA2 + TA3) x km
I valori delle tariffe unitarie TA1, TA2 e TA3 per classi di peso, velocità e tipo di trazione sono riportati nelle Tabelle 6.1–6.3.

Tabella 6.1 – Tariffe unitarie TA1 per classe di PESO del convoglio

	Linea Foggia – Lucera	Linea San Severo - Peschici
Classe di peso	**T_{A1} (€/km)**	**T_{A1} (€/km)**
0-500 t	0,500	0,578
500-1000 t	1,529	1,727

Tabella 6.2 – Tariffe unitarie TA2 per classe di VELOCITÀ di marcia

	Linea Foggia – Lucera	Linea San Severo - Peschici
Classe di velocità di marcia	**T_{A2} (€/km)**	**T_{A2} (€/km)**
0-100 km/h	0,422	0,487
100-150 km/h	0,422	0,487

La velocità di marcia del treno è calcolata con la seguente formula:
Velocità $_{marcia}$ = Lunghezza percorso / (Tempo di percorrenza – Soste)

Tabella 6. 3 – Tariffe unitarie TA3 per classe di usura della LINEA DI CONTATTO

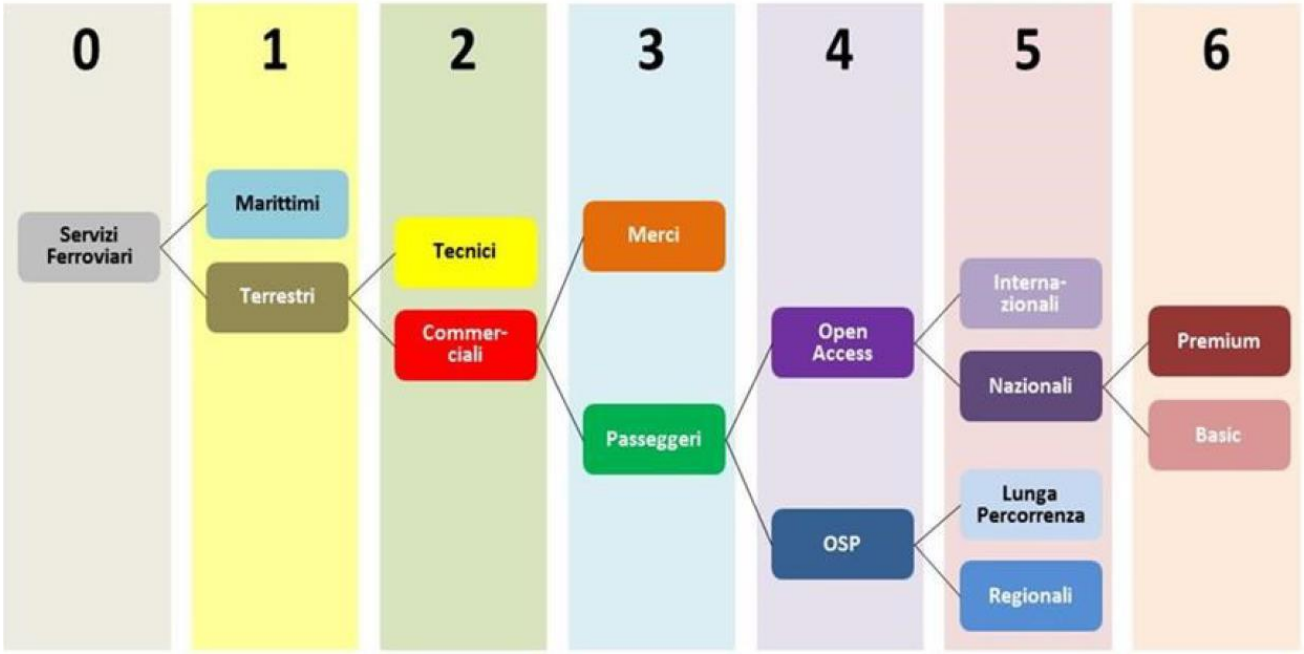
	Linea Foggia – Lucera	Linea San Severo - Peschici
Tipo di trazione	**T_{A2} (€/km)**	**T_{A2} (€/km)**
Trazione elettrica	0,108	0,125
Trazione diesel	0,000	0,000

6.3.1.2 Componente B

La componente B del pedaggio è correlata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato ed è articolata in tre sub-componenti additive B1, B2, B3:
B = B1segmenti di mercato + A2classe di rete + A3fasce orarie
▪ la sub-componente B1 è correlata i segmenti di mercato del servizio svolto dal treno;
▪ la sub-componente B2 è correlata alla classe di rete percorsa dal treno;
▪ la sub-componente B3 è correlata alla fascia oraria del servizio svolto dal treno.

Ciascuna sub componente è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria (articolata per classi) per i chilometri percorsi.
Il valore della componente B è dato quindi dalla seguente formula:
B= (TB1 + TB2 + TB3) x km
I valori delle tariffe unitarie TB1, TB2 e TB3 per segmenti di mercato, tipologia di rete e fascia oraria sono riportati nelle Tabelle 6.4–6.6.
I segmenti di mercato per il calcolo della componente TB1 sono definiti a valle di una articolazione per binomi di primo livello.
L'articolazione dei binomi di primo livello è quella desunta dalla Delibera ART 96/2015 ed è rappresentata nella Figura 6.4.

Figura 6.4 – Binomi di primo livello e segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART n. 96/2015)



Nella figura 6.5 è riportata la descrizione di ciascun segmento di mercato risultante, limitata ai segmenti di mercato previsti per l'infrastruttura delle linee Foggia-Lucera e San Severo-Peschici.

Figura 6.5 – Descrizione segmenti di mercato (Misura 24 Delibera ART 96/2015)

Segmenti di mercato	Descrizione
Open access nazionali	Treni viaggiatori in regime di open access
OSP regionali	Treni del servizio universale viaggiatori regionale
Merci	Treni merci
Tecnici	Treni non commerciali: invio materiale, locomotiva isolata, corsetta personale, tradotta (eccetto tradotta merci con finalità commerciali)

Le tariffe unitarie TB1 per ciascun segmento di mercato sono riportate nella Tabella 6.6.

	Linea Foggia-Lucera	Linea San Severo - Peschici
Tipo di servizio	**T_{B1} (€/km)**	**T_{B1} (€/km)**
Open access nazionali	0,824	0,674
OSP regionali	0,759	0,631
Merci	0,602	0,371
Tecnici	0,073	0,060

La tariffa unitaria TB2 per classe di rete è riportata nella Tabella 6.7. La tariffa è unica perché la rete composta dalle linee Foggia-Lucera e San Severo – Peschici ricade interamente nella tipologia con livello di servizio base.

Tabella 6.7 – Tariffa unitarie TB2 per TIPOLOGIA DI RETE.

	Linea Foggia-Lucera	Linea San Severo - Peschici
Tipologia di rete	**T_{B2} (€/km)**	**T_{B2} (€/km)**
Livello di servizio base	0,092	0,075

Tabella 6.7 – Tariffa unitarie TB3 per FASCIA ORARIA.

	Linea Foggia-Lucera	Linea San Severo - Peschici
Fascia oraria	**T_{B3} (€/km)**	**T_{B3} (€/km)**
Diurna (6-22)	0,092	0,075
Notturna (22-6)	0,092	0,075

6.3.2 *Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura*

Il corrispettivo che la I.F. che ha provocato l'evento è tenuta a riconoscere a FDG/GI 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 da FDG/GI: **RIBALTAMENTO DEI COSTI DOCUMENTATI+ 10% PER COSTI GENERALI**;
- Maggiorazione in caso di soccorso effettuato con risorse reperite da FDG/GI causa mancato rispetto del termine prescritto da parte di I.F. che ha provocato l'evento:**100%**

Nel caso in cui lo sgombero venga effettuato con risorse in parte rese disponibili da I.F. ed in parte da FDG/GI, il corrispettivo sarà determinato con riferimento alle sole risorse rese disponibili da FDG/GI.

6.3.2~~2~~3 Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito (aggiornamento dicembre 2019)

~~6.2.2.1~~ *6.3.3.1 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 ferroviari*

Le tariffe per il servizio sono articolate per tipologia di stazione e riportate nella Tabella 6.8.

Tabella 6.8 – Tariffe aree di biglietterie e strutture funzionali per il loro esercizio

Stazioni Passeggeri	Corrispettivo unitario (€/mq anno)
Prezzo	65,00

Le tariffe per le Biglietterie Self Service (BSS) e per i Desk informativi mobili (Desk) sono riportate invece nella Tabella 6.9 e quelle per le obliteratrici nella Tabella 6.10.

Tabella 6.9 – Tariffe Biglietterie Self Service (BSS) e Desk- Stazioni Passeggeri

Stazioni Passeggeri	Corrispettivo unitario (€/postazione anno)
Prezzo	250,00

Tabella 6.10 – Tariffe Obliteratrici - Stazioni Passeggeri

Stazioni Passeggeri	Corrispettivo unitario (€/postazione anno)
Prezzo	25,00

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

La tariffa per il servizio è basata su un corrispettivo €/minuto, modulato per fascia oraria per il segmento passeggeri e merci.
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 60 minuti, merci 120 minuti)

Tipologia di servizio	Corrispettivo unitario (€/minuto)
Viaggiatori Diurna	0,071
Viaggiatori Notturna	0,069
Unitaria Merci	0,070

La tariffa diurna si applica per le soste nella fascia oraria dalle 06:00 alle 22:00, la tariffa notturna 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.
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 Parking, Preriscaldamento e Rifornimento Idrico, alle tariffe per il servizio di sosta (con esclusione della franchigia) andranno sommate le tariffe relative ai servizi aggiuntivi richiesti.
Le tariffa per il servizio di sosta comprende anche la messa in disponibilità di aree funzionali per l'approvvigionamento carburante.

6.3.~~3~~4 Servizi ausiliari

~~*6.2.3.1*~~ *6.3.4.1 fornitura di informazioni complementari*

Annunci sonori e/o visivi, Locandine

La tariffa per il servizio è pari a **1,056 €/Annuncio o locandina**

6.3.4~~5~~ Cambiamenti al pedaggio e tariffe

Il sistema tariffario, approvato dall'ART con Delibera n. 75/2016 e n. 80/2016, sarà in vigore fino all'orario di servizio 2019/2020. Eventuali modifiche al pedaggio potranno prodursi solo a seguito di specifica emanazione di delibere da parte dell'ART.

6.3.~~5~~6 Rendicontazione, fatturazione e pagamento

Rendicontazione

GI provvede mensilmente a rendicontare alle IF gli importi derivanti dal Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione. Tali importi riguardano:

- Il Pacchetto Minimo di Accesso;
- La fornitura di corrente di trazione;

GI provvede trimestralmente a rendicontare alle IF i corrispettivi per i Servizi diversi da quelli rientranti nel Pacchetto Minimo di Accesso, le cui tariffe sono determinate in applicazione delle Delibere ART n. 96/2015 e n. 80/2016.

Fatturazione

La fatturazione dei corrispettivi dovuti al GI, avverrà, con le seguenti modalità e tempi:

Tracce e pacchetto minimo di accesso (inclusa fornitura corrente di trazione)

Verranno emesse:

- con cadenza mensile –entro il 30 del mese di riferimento- una fattura in acconto di importo pari all' 85% del valore medio mensile 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. Nel caso un'impresa ferroviaria non dovesse circolare per tre mesi consecutivi, verrà sospesa la fatturazione in acconto;

- con cadenza trimestrale –entro il giorno 30 del secondo mese successivo al trimestre di riferimento- una fattura a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo e l'importo in acconto.

Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito, servizi complementari (esclusa fornitura corrente di trazione) e servizi ausiliari programmati/erogati

La fatturazione dei corrispettivi dovuti al GI avverrà con cadenza trimestrale, entro il giorno 30 del secondo mese successivo al trimestre di riferimento, in concomitanza dell'emissione delle fatture di conguaglio del canone di utilizzo dell'infrastruttura e fornitura di corrente di trazione.

Pagamento

IF effettuerà i pagamenti delle fatture entro la fine del secondo mese successivo a quello di emissione delle stesse.

In caso di ritardo nei pagamenti IF è tenuta a corrispondere a GI gli interessi di mora ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 231/2002 e s.m.i.

6.4 Clausola alle tariffe

FDG/GI informa il mercato che i valori dei canoni e dei corrispettivi ivi esposti saranno eventualmente oggetto di rideterminazione e riarticolazione nel corso dell'anno 2022 sulla base di criteri che l'Autorità si riserva di indicare in fase di emanazione di indicazioni e prescrizioni sulla bozza finale del PIR 2023.

Appendici ed Allegati

Appendice 1 al Capitolo 2

Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria*

Tra

Ferrovie del Gargano srl, con sede in Bari via Zuppetta 7/d, Cod. Fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di ……..n. ……, partita IVA …….., rappresentata da…… nato / a…… il …….in qualità di……, in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del…… Rep……., di seguito denominata GI

E

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

PREMESSO

a) che ~~, in base a quanto stabilito nel D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000, è concessionario della gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale ed in tale qualità~~ espleta le funzioni di cui al D. Lgs. n. 112/15;
b) che tra GI e IF le comunicazioni avverranno con servizio di telefonia mobile GSM in roaming;
c) che IF, è in possesso di licenza/e n…… (acquisita da GI ai propri atti (prot.n.__) ai fini dell'effettuazione di servizi per ferrovia, rilasciata/e da …… ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;
d) che IF è in possesso di titolo autorizzatorio di cui all'art. 3, comma 1, lettera r) del D.Lgs n. 112/15 (acquisita da GI ai propri atti (prot.n.__), rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per effettuare i servizi di trasporto ferroviario (specificare tipologia di servizi ove indicata nel titolo autorizzatorio)…… sull'infrastruttura ferroviaria nazionale *[solo qualora il possesso di tale titolo è richiesto dalla normativa vigente]*;
f) che IF è in possesso di certificato di sicurezza n. ……. rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF);
g) 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 GI;
h) che in data…. IF ha presentato al GI richiesta di tracce secondo le modalità e le tempistiche previste nel Prospetto Informativo della Rete (d'ora in poi PIR);
i) che in data …….GI ha comunicato ad IF la definitiva disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta di cui alla precedente premessa h;
j) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce oggetto dello stesso ed indicate in Allegato 1;
k) che IF, ha presentato un piano di pagamento per un importo di euro_____ interamente garantito da fideiussione [*bancaria o assicurativa] [qualora ricorra tale ipotesi];*
l) 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 (PIR), edizione vigente, elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall'art. 14 del D.Lgs. n. 112/15,

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1
Premesse e allegati

Le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

- Allegato 1 - Programma tracce orarie:
  - parte A: Sintesi Economica – Importo stimato del contratto,
  - parte B : Programma tracce orarie –tratte di confine;
  - parte C : Estratto tracce Programma con criticità di circolazione (Tracce in IPO);
  - parte E : ……(Tracce apertura IPO) ;
- Allegato 2A – Servizi richiesti per il servizio di trasporto passeggeri;
- Allegato 2D - Servizio di manovra;
- Allegato 3 – Elenchi referenti accreditati di GI ed IF;
- Allegato 4 – Dislocazione locomotive/convogli di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati – (paragrafo 2.4.7 del PIR).

ARTICOLO 2
Oggetto

1) L'utilizzo delle tracce orarie, elencate nell'Allegato 1, e dei servizi di cui al capitolo 5 del PIR, elencati negli Allegati 2A e 2B, nonché delle eventuali ulteriori tracce e servizi di cui al successivo comma 3 costituisce l'oggetto del presente contratto. Su motivata richiesta di IF o di GI -in presenza di rilevanti variazioni degli scenari tecnici e economici sulla base dei quali è stato determinato il contenuto dell'Allegato 1 quest'ultimo allegato, previo accordo tra le Parti, potrà essere oggetto di aggiornamento. In tal caso il testo aggiornato dell'allegato 1 sarà datato e sottoscritto dalle Parti e diverrà efficace dalla data di sottoscrizione.
2) IF, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di cui sopra, ovvero per attività strettamente correlate al mantenimento delle competenze legate alla validità del Certificato di Sicurezza, potrà avanzare durante il corso di validità del presente contratto:
a) richieste di assegnazione di ulteriori tracce rispetto a quelle elencate in Allegato 1, nonché la fornitura di ulteriori servizi, non previsti nell'allegato 2, che GI erogherà secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti al Capitolo 5 del PIR.
GI darà seguito a tali richieste sulla base della capacità disponibile e secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti dal PIR, dal certificato di sicurezza e dalle ulteriori disposizioni tecniche e regolamentari vigenti;
b) richieste di variazioni (modifica del percorso e qualsiasi altra variazione consentita al paragrafo 2.5 del PIR) e/o di disdetta delle tracce elencate in Allegato 1 e/o assegnate da GI a seguito delle richieste di IF di cui alla precedente lettera a). GI darà seguito a tali richieste di variazioni e/o disdette secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti al paragrafo 2.5 del PIR, ivi inclusa l'applicazione delle eventuali penalità. Rimane ferma l'applicazione di quanto previsto dal paragrafo 2.5 nei casi di mancata utilizzazione delle tracce in assenza di preventiva disdetta.
3) GI, 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 ai sensi del precedente punto 3, lett.a), per esigenze legate alla esecuzione di lavori sull'infrastruttura o alla regolarità della circolazione, secondo le procedure, i termini, le condizioni di cui al paragrafo 2.4 e seguenti del PIR.

ARTICOLO 3
Corrispettivi e modalità di pagamento

1) IF dovrà corrispondere al GI i canoni per l'utilizzo delle tracce orarie oggetto del presente contratto ed i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi oggetto del medesimo contratto. Tali canoni e corrispettivi sono stabiliti nel capitolo 6 del PIR o, qualora non determinati, verranno calcolati sulla base delle disposizioni normative e regolamentari, richiamate nel PIR al capitolo 6, e loro successive modifiche ed integrazioni.
2) Le modalità ed i termini di pagamento delle somme di cui al comma 1 sono descritti nel paragrafo 6.3.5 del PIR (e in Appendice al Capitolo 6).

3) Le penalità per le disdette effettuate da IF e per le soppressioni -operate da GI delle tracce orarie oggetto del presente contratto nonché quelle relative ai ritardi (Performance Regime) sono regolate ai sensi di quanto stabilito nel PIR 2021, rispettivamente, ai paragrafi 4.6.~~3~~ 2, 2.4.3 e nell'Appendice al Capitolo 6 del PIR – parte C.

ARTICOLO 4
Licenza, Titolo Autorizzatorio e Certificato di sicurezza

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del Certificato di Sicurezza (IF è tenuta ad informare tempestivamente GI, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto interessate, ferme le ulteriori conseguenze previste dal PIR.

ARTICOLO 5
Assicurazione e Garanzia

1) GI dichiara di avere in corso e si impegna a mantenere l'efficacia delle coperture assicurative.
2) IF 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, comprensive dei massimali e di tutte le altre condizioni contrattuali ivi indicate. Copia di tale polizza (o di appendice/dichiarazione sottoscritta dalla Compagnia di Assicurazioni che rispetti tutto quanto previsto dal P.I.R. è già stata trasmessa da IF e acquisita agli atti del GI.
3) Fermo quanto previsto al comma precedente e fermi gli obblighi di comunicazione verso il GI che la Compagnia di Assicurazioni dovrà assumere nella polizza ai sensi di quanto previsto dal PIR, IF è tenuta ad informare tempestivamente GI 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.
4) IF si impegna a prestare la garanzia prevista dal PIR, entro i termini e sulla base dei requisiti ivi previsti per un importo di €…….[in lettere], calcolato sulla base del valore delle tracce e dei servizi di cui agli allegati 1 e 2).
5) [in alternativa] IF è esonerata a prestare la garanzia, ai sensi di quanto previsto dal PIR.

ARTICOLO 6
Referenti

Ciascuna delle parti ha provveduto a nominare propri referenti (elencati in Allegato 3) impegnandosi a comunicare tempestivamente eventuali variazioni /integrazioni e a sopportare eventuali costi derivanti da dette 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, GI ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti al precedente articolo 3, comma 3.
2. IF si impegna a sollevare e tenere indenne GI da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima.

ARTICOLO 7 bis (per contratti aventi per oggetto servizi passeggeri)
Key Performance Index del GI

Il GI si impegna 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%.

Il raggiungimento dei KPI sarà valutato attraverso indagini di *customer satisfaction.*
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, FdG/GI procederà a destinare la quota parte del residuo penali del Performance Regime, generata dal traffico viaggiatori e attribuite a consuntivo a favore di FdG/GI; prioritariamente a benefico 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 8
Durata del Contratto - Risoluzione

1) Il presente contratto decorre dal ……(giorno di utilizzo della prima traccia) sino al ……(ultimo giorno del programma di esercizio).
2) Il contratto si intende risolto di diritto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c. , in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR.

ARTICOLO 9
Foro competente – Legislazione applicabile

1) Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente il Foro di Bari.
2) Il presente contratto sarà regolato dalla legge italiana.

ARTICOLO 10
Cessione del Contratto

1) E' 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 la risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal PIR e 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. 112/15.

ARTICOLO 12
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 D.P.R. 26 aprile 1986, n°131. In ogni caso, l'imposta di registro eventualmente dovuta sarà a carico dell'IF.

ARTICOLO 13
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 2021 e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.
5) Le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto -laddove richiesto dalla materia trattata- di quanto previsto dall'art. 14, comma 1, del D.Lgs. n. 112/15, GI, nel corso della vigenza del presente contratto, potrà, previa comunicazione a IF ed adeguata pubblicazione, apportare al PIR modifiche ed integrazioni sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti -ART) o di altre Autorità competenti in materia ove ciò risulti dalle stesse indicazioni/prescrizioni.
6) Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214), o altri provvedimenti normativi/regolamentari di interesse del GI, potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di GI oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il GI procederà tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati nn. 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum modificativo/integrativo del presente contratto che, ferma la rigorosa aderenza delle modifiche/integrazioni ai provvedimenti sopra menzionati, IF dovrà sottoscrivere senza ritardo.

Bari,

Firma

**Qualora IF lo ritenga preferibile, alla conclusione del contratto si potrà procedere con l'invio di una proposta, da parte di Ferrovie del Gargano Srl, che dovrà essere restituita timbrata, firmata e siglata in ogni pagina dall'IF, in segno di integrale e incondizionata accettazione.*
Tale accettazione dovrà pervenire almeno un giorno lavorativo prima dell'effettuazione del servizio di trasporto.

Il presente costituisce uno schema meramente indicativo ad ausilio delle IF

Allegato 1 all'appendice 1 del capitolo 2 – Parte A

Sintesi Economica

IMPRESA FERROVIARIA --(Cod. Cliente - …)
Orario……
Riferimento Programma del……
PEDAGGIO + Servizi

tr*km programmati intero periodo				
		Totali	Acconto mensile	
A	Pedaggio su programmato (esclusa energia)			Acconto 85% Valore mensile
B	Pedaggio tratte di confine (programmato)			
C	Inoltro materiale			
D	Pedaggio totale (esclusa energia) **A+B+C**			
E	Energia Elettrica per Trazione su programmato			Acconto 85% Valore mensile

SERVIZI			
F	TOTALE SERVIZI		

G	Importo stimato contratto **D+E+F**		
Importo garanzia a contratto % **G**			
Tetto franchigia %A			

Appendice 2 al Capitolo 2

Accordo Quadro Tipo

TRA

Ferrovie del Gargano srl, con sede in Bari via Zuppetta 7/d, Cod. Fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di ……..n. ……, partita IVA …….., rappresentata da…… nato / a…… il ……in qualità di……, in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del…… Rep……, di seguito denominata GI

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 il Decreto Legislativo n. 112/15, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2015 prevede, all'art. 22.5, che il GI e un richiedente possano concludere un Accordo Quadro per l'utilizzo di capacità di infrastruttura per un periodo superiore a quello di un orario di servizio; indica nell'art. 23.1 che l'Accordo Quadro, non specifica il dettaglio delle tracce orarie, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente; definisce nell'art. 3.1.cc b. come richiedente, oltre alle imprese ferroviarie o loro associazioni internazionali, anche persone fisiche o giuridiche con interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, nonché le regioni e le province autonome limitatamente ai servizi di propria competenza;
Che con il contratto di servizio REP n. 10124 del 29/05/2009, riguardante la Foggia-Lucera, e con il contratto di servizio REP n.011019 del 29/12/2009, riguardante la San Severo- Peschici Calenella, è stata affidata a FdG/GI la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria;
Che in data …… il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura;
Che GI ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all'Allegato A al presente Accordo;
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 P.I.R. 2021 (nel seguito P.I.R.) elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall'art. 14 del D.Lgs. n. 112/15;
le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1
Premesse

Le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo Quadro (nel seguito Accordo).

ARTICOLO 2
Oggetto

L'oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria -specificamente individuata nell'Allegato A espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:
I. Tipologia del servizio di trasporto;
II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, peso assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose;
IV. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione;
V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in trkm);

VI. 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).
GI, *rebus sic stantibus* e nel rispetto di quanto stabilito dal PIR, si impegna a rendere concretamente disponibile la capacità al Richiedente. Il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzarla in termini di tracce orarie secondo quanto precisato al successivo art. 4. Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, GI 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, ovvero a seguito di maggiori esigenze di capacità manifestate dal Richiedente oltre il limite indicato all'articolo 8 del presente Accordo Quadro potrà provvedersi, previa verifica della capacità disponibile, ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A che avrà efficacia dal primo orario di servizio utile. A tal fine nell'Allegato D sono riportare le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'All. A.
Il GI, in conformità a quanto stabilito nel PIR, è tenuto a estendere al Richiedente le informazioni fornite a IF, relativamente a temporanee riduzioni di capacità, dovute sia a lavori di "maggiore rilevanza che a lavori di "minore rilevanza", al fine di consentire una eventuale più coordinata riprogrammazione dei servizi di trasporto.
GI si impegna inoltre a fornire all'Impresa Ferroviaria che effettuerà i servizi per conto del Richiedente (d'ora in poi denominata IF), su specifica richiesta della stessa, le ulteriori prestazioni, fra quelle indicate nel PIR come obbligatorie o complementari, quali risultano dall'Allegato B al presente Accordo ed alle condizioni fissate nel PIR vigente al momento della richiesta di tali prestazioni.
GI assicura che la capacità di infrastruttura oggetto del presente Accordo è compatibile con il livello quantitativo previsto dalla regolamentazione vigente.

ARTICOLO 3
Periodo di disponibilità della capacità

La disponibilità della capacità oggetto del Accordo è assicurata per una durata di anni……, pari a …… orari di servizio *(superiore ad uno e non oltre …… 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

Il Richiedente, qualora non sia una IF, si obbliga a che la capacità indicata in Allegato A sia utilizzata dalla IF alla quale affiderà l'effettuazione dei servizi di trasporto.
Il Richiedente si impegna a designare formalmente a GI entro il……. (9 *mesi prima dell'attivazione del primo orario di servizio oggetto dell'Accordo)* l'IF avente titolo ad utilizzare –in termini di tracce orarie - la capacità oggetto del presente Accordo per il periodo …….. *(validità del 1° orario di servizio oggetto dell'Accordo)* e a confermare formalmente a GI tale nominativo, ovvero comunicarne formalmente la variazione, almeno 9 mesi prima dell'attivazione di ciascuno degli orari di servizio successivi al primo.
Per ogni anno di vigenza del presente Accordo, il Richiedente (se IF) dovrà:
1. prima procedere a richiedere tracce corrispondenti alla capacità di cui all'Allegato A nel rispetto dei termini e di quant'altro previsto dal PIR e fatto salvo quanto previsto dal successivo art.8 nonché i servizi di cui all'All. B;
2. successivamente procedere alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI avente ad oggetto le tracce comunicate da GI ai sensi di quanto previsto dal PIR, purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto del presente Accordo Quadro nonché i servizi di cui al richiamato All. B dei quali verrà data evidenza in termini di volumi e prezzi in apposito allegato al Contratto stesso.
Nell'ipotesi in cui il Richiedente (non IF) abbia designato un'IF, quest'ultima dovrà procedere alla richiesta di tracce ed alla stipula di cui sopra. Il Richiedente sarà comunque responsabile del mancato rispetto da parte di detta IF di tali due obblighi.

Nel caso di eventuali richieste di capacità di futuri nuovi entranti interessanti tratte e fasce orarie già occupate all'85% della capacità totale delle stesse, il GI richiederà ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro in essere di retrocedere parte della capacità indicata nell'Allegato A nella misura massima del 10%, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla richiesta del nuovo entrante. Tale retrocessione potrà essere praticata per una sola volta nel corso di esecuzione dell'Accordo Quadro

ARTICOLO 5
Garanzia

Il Richiedente ha costituito una garanzia [bancaria o assicurativa] per l'importo di €……. ai fini e secondo le modalità previste dal P.I.R., e ha fornito a GI tutta la relativa documentazione.

ARTICOLO 6
Informazioni e Riservatezza dei dati

Per ciascun anno di durata del presente Accordo GI fornirà al Richiedente il P.I.R., alle condizioni ivi fissate.
GI 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.
GI dichiara che nulla osta a che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità ed alle soppressioni dei treni oggetto del contratto di utilizzo che verrà stipulato -secondo quanto disciplinato al successivo art.8 dall'IF designata, siano da quest'ultima resi disponibili al Richiedente nell'ambito dei relativi rapporti contrattuali intercorrenti tra la medesima IF e il Richiedente stesso. Tali dati ed informazioni verranno, infatti, forniti da GI esclusivamente all' IF designata.
Il Richiedente e GI, fermo quanto disposto dall'art. 23, comma 9, del D.Lgs. n. 112/15, si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi ed a ritenere strettamente confidenziali dati, informazioni, documenti e studi di cui vengano a conoscenza in relazione alla conclusione ed all'esecuzione dell'Accordo, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa vigente, e si impegnano ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

ARTICOLO 7
Riduzione temporanea della capacità

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura GI, fermo restando quanto previsto nel P.I.R. nei riguardi dell'IF eventualmente designata, darà contestuale informazione al 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 GI di volta in volta, saranno comunicate al Richiedente senza che GI 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 GI, 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 previste nel PIR, capitolo 4.
Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a GI, nel rispetto delle scadenze indicate nel PIR, richieste di variazioni rispetto alla capacità indicata nell'Allegato A di norma nei limiti del ± 10% dei trkm, fatto salvo quanto previsto nel PIR. Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

ARTICOLO 9
Durata-Risoluzione

Il presente Accordo decorre dal giorno della sottoscrizione sino al …….

L'Accordo si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod.civ., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal P.I.R. 2021
Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo Quadro si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R.
In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, il GI acquisirà l'importo della Garanzia di cui al precedente art. 5 a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

ARTICOLO 10
Disposizioni finali

Qualora i servizi relativi alla capacità di cui all'allegato A venissero affidati dal Richiedente a più IF/Associazioni Internazionali, quanto regolamentato nel presente Accordo troverà applicazione nei confronti di ciascuna delle anzidette IF/Associazioni Internazionali.
Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale dell'Accordo stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.
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.
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 Prospetto Informativo della Rete (PIR 2021), pubblicato da GI, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione di cui in premessa ed in allegato. A tal fine, le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto laddove richiesto dalla materia trattata- di quanto previsto dall'art. 14, comma 1, del D.Lgs. n. 112/15, GI, nel corso della vigenza del presente Accordo, potrà apportare al PIR modifiche, integrazioni ed aggiornamenti. Tali modifiche, integrazioni ed del PIR, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente, troveranno immediata applicazione anche ai fini del presente Accordo.
Il testo del presente Accordo sarà, pertanto, automaticamente adeguato in relazione alle modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR cui sopra si è fatto riferimento.

ARTICOLO 11
Foro Competente

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

ARTICOLO 12
Spese dell'Accordo

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

ARTICOLO 13
Allegati

Sono allegati al presente Accordo, del quale fanno parte integrante:
Allegato A – Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura
Allegato B – Servizi forniti da GI su richiesta di IF
Allegato C – Stima pedaggi medi
Allegato D – Linee guida per aggiornamento Allegato A

Per Ferrovie del Gargano
……..

Per il Richiedente
……..

Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto pubblico locale

TRA

Ferrovie del Gargano srl, con sede in Bari via Zuppetta 7/d, Cod. Fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di ……..n. ……, partita IVA …….., rappresentata da…… nato / a…… il …….in qualità di……, in virtù dei poteri attribuitigli dalla……del…… Rep……, di seguito denominata GI

E

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

PREMESSO CHE

il Decreto Legislativo n. 112/15, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2015 prevede, all'art. 22.5, che il GI e un Richiedente possano concludere un Accordo Quadro per l'utilizzo di capacità di infrastruttura per un periodo superiore a quello di un orario di servizio; indica nell'art. 23.1 che l'Accordo Quadro, non specifica il dettaglio delle tracce orarie, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente; definisce nell'art. 3.1.cc b. come richiedente, oltre alle imprese ferroviarie o loro associazioni internazionali, anche persone fisiche o giuridiche con interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, nonché le regioni e le province autonome limitatamente ai servizi di propria competenza; che con il contratto di servizio REP n. 10124 del 29/05/2009, riguardante la Foggia-Lucera, e con il contratto di servizio REP n.011019 del 29/12/2009, riguardante la San Severo- Peschici Calenella, è stata affidata a FdG/GI la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria;
che in data …… il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura;
che GI ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all'Allegato A al presente Accordo;
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 (nel seguito denominato P.I.R.) elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall'art. 14 del D.Lgs. n. 112/15.
le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1
Premesse

Le premesse e tutto quanto innanzi esposto fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo Quadro (in seguito Accordo).

ARTICOLO 2
Oggetto

L'oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria -specificamente individuata nell'Allegato A espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:
I. tipologia del servizio di trasporto;
II. caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
III. caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza;

IV. numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale di riferimento. Quest'ultima non rappresenta un vincolo per il GI nel caso si renda necessario adottare una diversa velocità commerciale per ottimizzare la capacità dell'infrastruttura;
V. volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo Quadro espressi in trkm;
VI. 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);
VII. definizione di un sistema strutturato di servizi, eventualmente caratterizzato da cadenzamento e coincidenze, in una logica di integrazione delle diverse modalità di trasporto.

GI, *rebus sic stantibus* e nel rispetto di quanto stabilito dal PIR, si impegna a rendere concretamente disponibile la capacità al Richiedente secondo quanto specificato al successivo art. 3. Il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzarla in termini di tracce orarie secondo quanto precisato al successivo art. 4. Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, GI 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, ovvero a seguito di maggiori esigenze di capacità manifestate dal Richiedente oltre il limite indicato all'articolo 8 del presente Accordo, potrà provvedersi, previa verifica della capacità disponibile, ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A che avrà efficacia dal primo orario di servizio utile. A tal fine nell'Allegato D sono riportare le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'Allegato A.
GI si impegna a fornire all'IF che effettuerà i servizi per conto del Richiedente, su specifica richiesta della stessa, le ulteriori prestazioni, fra quelle indicate nel PIR come obbligatorie o complementari, così come riportati nell'Allegato B al presente Accordo ed alle condizioni fissate nel PIR vigente al momento della richiesta di tali prestazioni. Eventuali modifiche all'erogazione di detti servizi non dovranno comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto e dovranno essere preventivamente comunicate al Richiedente ovvero all'impresa affidataria dei servizi.
Il GI ai impegna inoltre a garantire il collegamento con impianti cui sono titolari soggetti diversi da GI (riportati nell'allegato E unitamente agli impianti gestiti direttamente o indirettamente da GI).
GI assicura che la capacità di infrastruttura oggetto del presente Accordo è compatibile con il livello quantitativo previsto dalla regolamentazione vigente.

ARTICOLO 3
Durata dell'Accordo e disponibilità della capacità

3.1 Il presente Accordo ha validità di …. anni decorrenti dal giorno della sottoscrizione, con durata commisurata al periodo di affidamento dei servizi di trasporto ferroviario a committenza pubblica.
3.2 Il presente Accordo, essendo correlato ad una procedura di gara per l'affidamento di contratti che richiedono investimenti di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con il presente Accordo, ha validità di …. anni decorrenti dal giorno della sottoscrizione ed è rinnovabile, salvo motivata disdetta di una delle parti, per ulteriori …. anni.
Resta inteso che la disponibilità della capacità oggetto del presente Accordo, è assicurata per il periodo di vigenza del medesimo Accordo a decorrere dal "primo orario di servizio utile" a valle del completamento dell'iter funzionale all'effettiva operatività dell'impresa aggiudicataria dei servizi. Ai fini della definizione del periodo temporale di disponibilità della capacità, il Richiedente si impegna a comunicare a GI la data di avvio dei servizi connessi all'espletamento della gara con un anticipo di 12 mesi rispetto il "primo orario di servizio utile".
GI è pertanto obbligato a garantire la disponibilità della capacità cui agli allegati A e B a partire dalla data di avvio dei servizi, da comunicarsi inderogabilmente entro i termini specificati al presente articolo.
[*il comma 3.2 trova applicazione nei soli casi in cui l'Accordo Quadro sia funzionale all'espletamento di una gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario]*

ARTICOLO 4
Obblighi del Richiedente

Il Richiedente, qualora non sia una IF, si obbliga a che la capacità indicata in Allegato A sia utilizzata dalla IF alla quale affiderà l'effettuazione dei servizi di trasporto.
Il Richiedente si impegna entro 9 mesi prima dell'attivazione del "primo orario di servizio utile" a designare formalmente a GI l'IF avente titolo a richiedere e ad utilizzare - in termini di tracce orarie la capacità oggetto del presente Accordo, nonché a confermare o variare formalmente a GI tale nominativo almeno 9 mesi prima dell'attivazione di ciascuno degli orari di servizio successivi al primo.
Per ogni anno di vigenza del presente Accordo, l'IF designata dal Richiedente dovrà:
1. prima procedere a richiedere tracce corrispondenti alla capacità di cui all'**Allegato A** nel rispetto dei termini e di quant'altro previsto dal PIR e fatto salvo quanto previsto dal successivo art. 7, nonché i servizi di cui all'**Allegato B**;
2. successivamente procedere, così come specificato al successivo art. 7, alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI avente ad oggetto le tracce, nonché i servizi di cui al richiamato **Allegato B** rispetto ai quali verrà data evidenza in termini di volumi e prezzi in apposito allegato al Contratto stesso.

Il Richiedente sarà comunque responsabile del mancato rispetto da parte di detta IF degli obblighi di cui ai precedenti punti 1 e 2.
Nel caso di eventuali richieste di capacità di futuri nuovi entranti interessanti tratte e fasce orarie già occupate all'85% della capacità totale delle stesse , il GI richiederà ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro in essere di retrocedere parte della capacità indicata nell'Allegato A nella misura massima del 10%, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla richiesta del nuovo entrante. Tale retrocessione potrà essere praticata per una sola volta nel corso di esecuzione dell'Accordo Quadro.

ARTICOLO 5
Informazioni e Riservatezza dei dati

GI 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.
GI dichiara che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità ed alle soppressioni dei treni oggetto del contratto di utilizzo da stipularsi ai sensi del successivo art.7 saranno forniti esclusivamente all' IF designata. Gi dichiara inoltre che nulla osta a che tali dati siano resi disponibili dall' IF designata al Richiedente.
Il Richiedente e GI, fermo quanto disposto dall'art. 23, comma 9 del D.Lgs. n. 112/15, si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi ed a ritenere strettamente confidenziali dati, informazioni, documenti e studi di cui vengano a conoscenza in relazione alla conclusione ed all'esecuzione dell'Accordo, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa vigente, e si impegnano ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.
GI esplicita come indicatori di qualità e standard quelli previsti ai sensi della Misura 15 dell'allegato alla delibera dell'Autorità n. 16/2018.
Si considera come KPI anche la velocità commerciale che si impegna a garantire nelle diverse tratte, che si possono desumere dai seguenti fascicoli linea.

- Linea Foggia – Lucera: http://www.ferroviedelgargano.com/Portals/0/FDG/Gestore_Infrastruttura/FL2.pdf?ver=2020-06-01-164029-733;
- Linea San Severo – Peschici C.: .:http://www.ferroviedelgargano.com/Portals/0/FDG/Gestore_Infrastruttura/FL1.pdf?ver=2020-06-01-164047-170.

GI assicura al Richiedente per tutto il periodo di validità dell'Accordo i dati relativi alla rendicontazione dei pedaggi, il Performance Regime e ogni altra penalità comminata. Dovrà inoltre essere previsto che tutti tali dati debbano essere resi accessibili da parte del GI sia all'IF interessata sia all'Ente affidante titolare di AQ.

ARTICOLO 6
Riduzione temporanea della capacità

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

ARTICOLO 7
Contrattualizzazione della capacità con l'Impresa Ferroviaria

La capacità individuata nei suoi termini generali in **Allegato A,** previa richiesta da formularsi ai sensi del precedente art. 4, n.1, sarà assegnata annualmente da GI, in termini di tracce orarie, all'IF designata per ciascun orario di servizio, attraverso la stipula del contratto di utilizzo, nel rispetto delle procedure e delle scadenze previste nel PIR, capitolo 4.
Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a GI, nel rispetto delle scadenze indicate nel PIR, richieste di variazioni rispetto alla capacità indicata nell'**Allegato A** di norma nei limiti del ± 10% dei trkm, fatto salvo quanto previsto nel PIR. Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

ARTICOLO 8
Risoluzione

L'Accordo si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod.civ., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR nonché nell'ipotesi in cui il Richiedente non provveda entro il primo quinquennio di validità dell'Accordo stesso a comunicare la data di avvio dei servizi secondo modalità e termini di cui al precedente articolo 3.
Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo Quadro si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R.

ARTICOLO 9
Disposizioni finali

Qualora i servizi relativi alla capacità di cui all'**Allegato A** venissero affidati dal Richiedente a più IF/Associazioni Internazionali, quanto regolamentato nel presente Accordo troverà applicazione nei confronti di ciascuna delle anzidette IF/Associazioni Internazionali.
Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale dell'Accordo stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.
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.
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 pubblicato da GI, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione di cui in premessa ed in allegato. A tal fine, le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto laddove richiesto dalla materia trattata di quanto previsto dall'art. 14 comma 1, del D.Lgs. n. 112/15, GI, nel corso della vigenza del presente Accordo, potrà apportare al PIR modifiche, integrazioni ed aggiornamenti. Tali modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente, troveranno immediata applicazione anche ai fini del presente Accordo.
Il testo del presente Accordo sarà, pertanto, automaticamente adeguato in relazione alle modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR cui sopra si è fatto riferimento.

ARTICOLO 10
Foro Competente

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

ARTICOLO 11
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. L'IVA se dovuta sarà a 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 12
Allegati

Sono allegati al presente Accordo, del quale fanno parte integrante:
Allegato A - Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura
Allegato B - Servizi forniti da GI su richiesta di IF
Allegato C - Stima pedaggi medi e stima dei costi dei servizi di cui all'Allegato B
Allegato D - Linee guida per aggiornamento Allegato A
Allegato E - Localizzazione di impianti e servizi correlato alla produzione della capacità assegnata

Per Ferrovie del Gargano Per il Richiedente

Allegato 1 al capitolo 3 Linea S. Severo – Peschici Calenella

LOCALITA'	BINARI	MASSA ASSIALE	VEL. MAX KM/H	ASCESA MAX LINEA	REGIME CIRCOLAZIONE	REGIME ESERCIZIO	SISTEMA DI TERRA	SISTEMA DI BORDO
S. SEVERO RFI – APRICENA CITTA'	semplice	25 t/asse	140	22‰	Bca	CTC - DCO	SCMT	SCMT Dispositivo Vigilante Uomo Morto
APRICENA CITTA'- S. SEVERO RFI			150	17‰				
APRICENA CITTA'- S. NICANDRO G.CO	semplice	20 t/asse	130	26‰	Bca	CTC - DCO	SCMT	SCMT Dispositivo Vigilante Uomo Morto
S. NICANDRO G.CO – APRICENA CITTA'			115	22‰				
S. NICANDRO G.CO – CAGNANO V.NO	semplice	20 t/asse	125	26‰	Bca	CTC - DCO	SCMT	SCMT Dispositivo Vigilante Uomo Morto
CAGNANO V.NO – S. NICANDRO G.CO			125	22‰				
CAGNANO V.NO – CARPINO	semplice	20 t/asse	85	16‰	Bca	CTC - DCO	SCMT	SCMT Dispositivo Vigilante Uomo Morto
CARPINO – CAGNANO V.NO			85	30‰				
CARPINO – ISCHITELLA	semplice	20 t/asse	85	16‰	Bca	CTC - DCO	SCMT	SCMT Dispositivo Vigilante Uomo Morto
ISCHITELLA – CARPINO			85	29‰				
ISCHITELLA - RODI G.CO	semplice	20 t/asse	50	11‰	Giunto Telefonico	DU	-	Dispositivo Vigilante Uomo Morto
RODI G.CO - ISCHITELLA			70	25‰				
RODI G.CO – VICO S. MENAIO	semplice	20 t/asse	50	0‰	Giunto Telefonico	DU	-	Dispositivo Vigilante Uomo Morto
VICO S. MENAIO - RODI G.CO			50	0‰				
VICO S. MENAIO – PESCHICI CALENELLA	semplice	20 t/asse	60	25‰	Giunto Telefonico	DU	-	Dispositivo Vigilante Uomo Morto
PESCHICI CALENELLA - VICO S. MENAIO			60	29‰				

STAZIONE S. SEVERO: LOCALITA' DI SERVIZIO RFI TELECOMANDATA DAL POSTO CENTRALE RFI DI BARI LAMASINATA (SCC-DCO).

STAZIONI DA APRICENA CITTA' AD ISCHITELLA: LOCALITA' DI SERVIZIO FdG TELECOMANDATE DAL POSTO CENTRALE FdG DI S. SEVERO (CTC-DCO).

STAZIONI DA ISCHITELLA A PESCHICI CALENELLA: LOCALITA' DI SERVIZIO FdG COMANDATE DAL POSTO CENTRALE FdG DI S. SEVERO (DU).

Allegato 1 al capitolo 3 Linea Foggia - Lucera

LOCALITA'	BINARI	MASSA ASSIALE	VEL. MAX KM/H	ASCESA MAX LINEA	REGIME CIRCOLAZIONE	REGIME ESERCIZIO	SISTEMA DI TERRA	SISTEMA DI BORDO
FOGGIA RFI - P. M. VACCARELLA	semplice	20 t/asse	145	26‰	Bca	CTC - DCO	SCMT	SCMT Dispositivo Vigilante Uomo Morto
P. M. VACCARELLA - **FOGGIA RFI**			145	20‰				
P. M. VACCARELLA – **LUCERA**	semplice	20 t/asse	145	12‰	Bca	CTC - DCO	SCMT	SCMT Dispositivo Vigilante Uomo Morto
LUCERA - P. M. VACCARELLA			145	11‰				

STAZIONE FOGGIA: LOCALITA' DI SERVIZIO RFI COMANDATA DAL DM RFI DI FOGGIA.

P. M. VACCARELLA E STAZIONE DI LUCERA: LOCALITA' DI SERVIZIO FdG TELECOMANDATE DAL POSTO CENTRALE FdG DI S. SEVERO (CTC-DCO).

Allegato 2 al capitolo 3 Linea S. Severo – Peschici Calenella

LOCALITA'	Numero[1] - (capacità min e max) BINARI	Orario abilitazione	Presenza					
			Platea lavaggio	Fossa di ispezione	Rifornimento idrico	Preriscaldo climatizzazione	Sottopasso pedonale	Accessibilità disabili
S. SEVERO RFI	2 – (422-423)	========	□	□	□	□	■	■
APRICENA CITTA'	2 – (230-185)	========	□	□	□	□	□	■
S. NICANDRO G.CO	2 – (225-225)	========	□	□	□	□	□	■
CAGNANO V.NO	2 – (160-160)	========	□	□	□	□	□	■
CARPINO	2 – (150-150)	========	□	□	□	□	□	■
ISCHITELLA	2 – (145-145)	========	□	□	□	□	□	■
RODI G.CO	2 – (260-260)	========	□	□	□	□	□	■
VICO S. MENAIO	2 – (130-130)	========	□	□	□	□	□	■
PESCHICI CALENELLA	2 – (95-135)	========	□	■	■	□	□	■

■ Presente
□ Non presente

[1] Numero dei binari di circolazione: 2(1°binario-2°binario).

Allegato 2 al capitolo 3 Linea Foggia - Lucera

LOCALITA'	Numero[2] - (capacità min e max) BINARI	Orario abilitazione	Presenza					
			Platea lavaggio	Fossa di ispezione	Rifornimento idrico	Preriscaldo climatizzazione	Sottopasso pedonale	Accessibilità disabili
FOGGIA RFI	2 - (155-160)	00:00 -24:00	■	□	■	□	■	■
P. M. VACCARELLA	2 – (495-500)	========	□	□	□	□	□	■
LUCERA	3 – (126-130-100)	========	□	□	■	□	□	■

■ Presente
□ Non presente

[2] Numero dei binari di circolazione: 2(1°binario-2°binario).

PROVINCIA DI FOGGIA

PLANIMETRIA 1 – S. SEVERO - PESCHICI CALENELLA

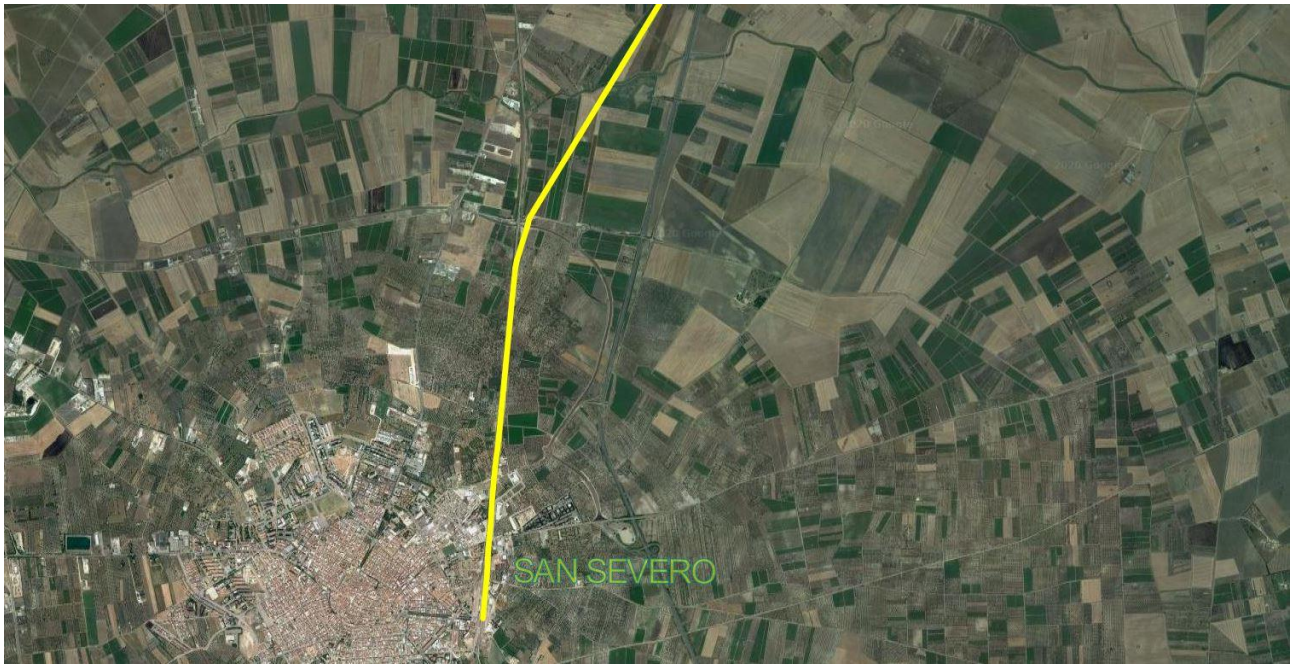


Figura 1: San Severo

Figura 2: Apricena Città

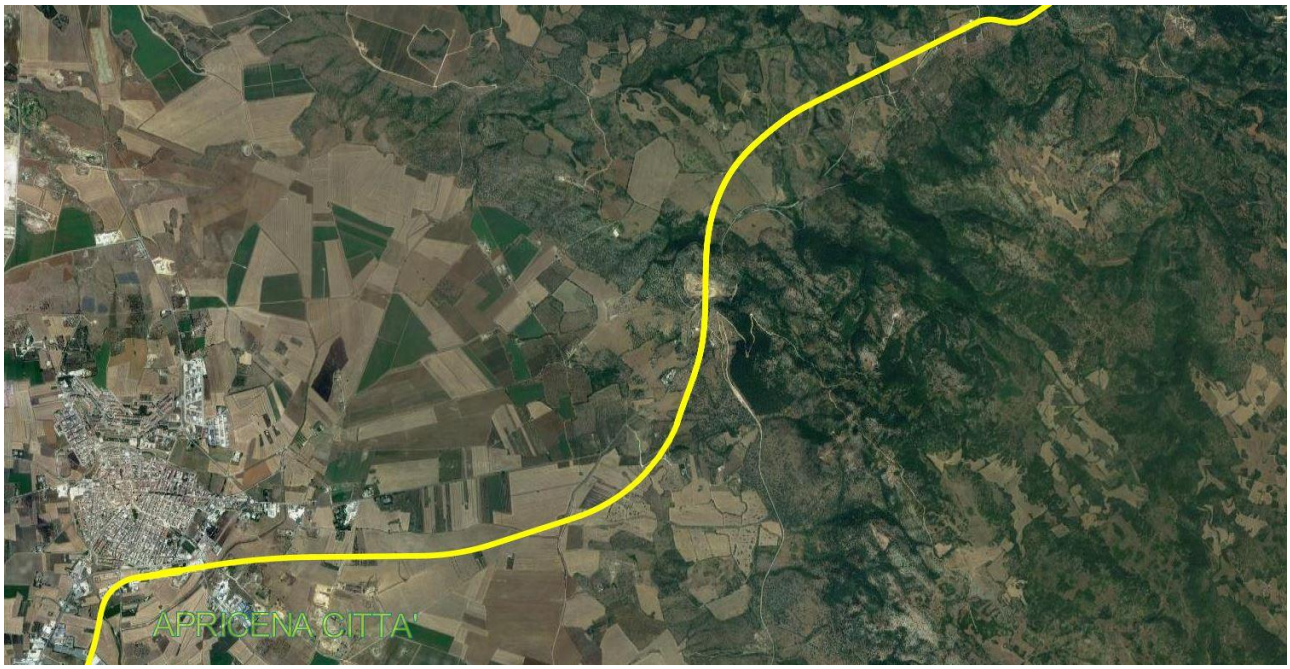


Figura 3: tratta tra Apricena Città e San Nicandro Garganico

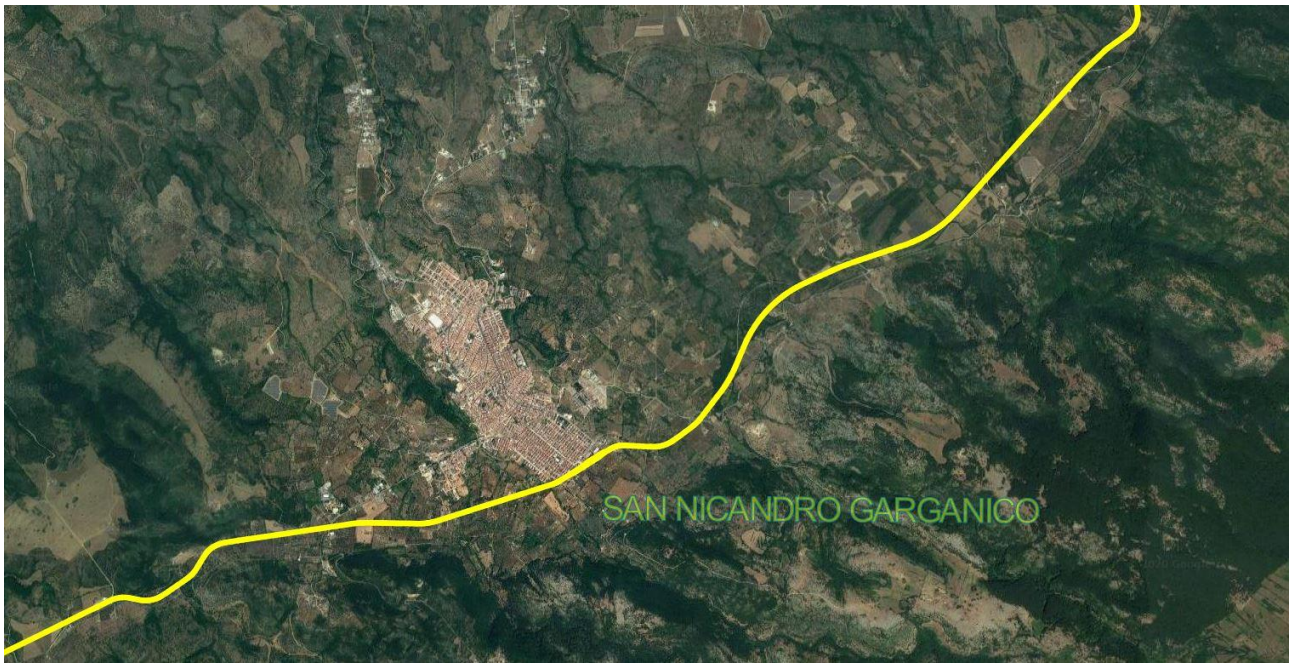


Figura 4: San Nicandro Garganico

Figura 5: tratta tra San Nicandro Garganico e Cagnano Varano

Figura 6: Cagnano Varano e Carpino

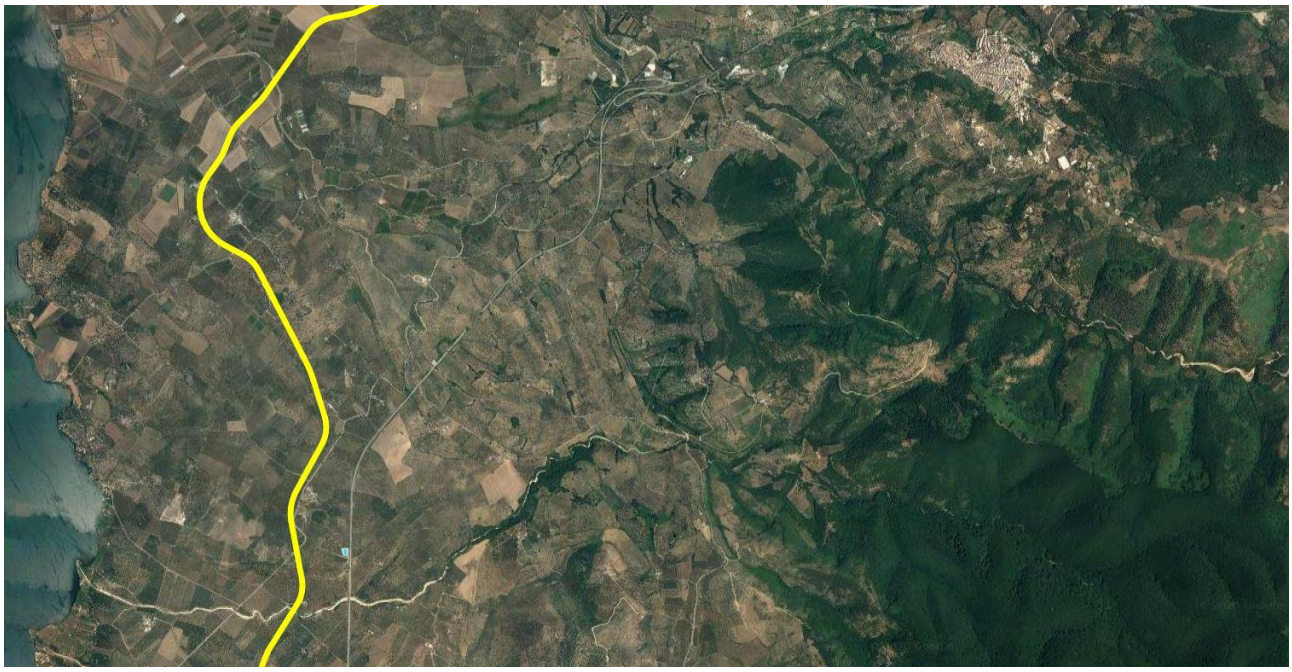


Figura 7: tratta tra Carpino ed Ischitella

Figura 8: Ischitella e Rodi Garganico

Figura 9: Rodi Garganico e Peshici Calenella

PLANIMETRIA 2 – FOGGIA - LUCERA

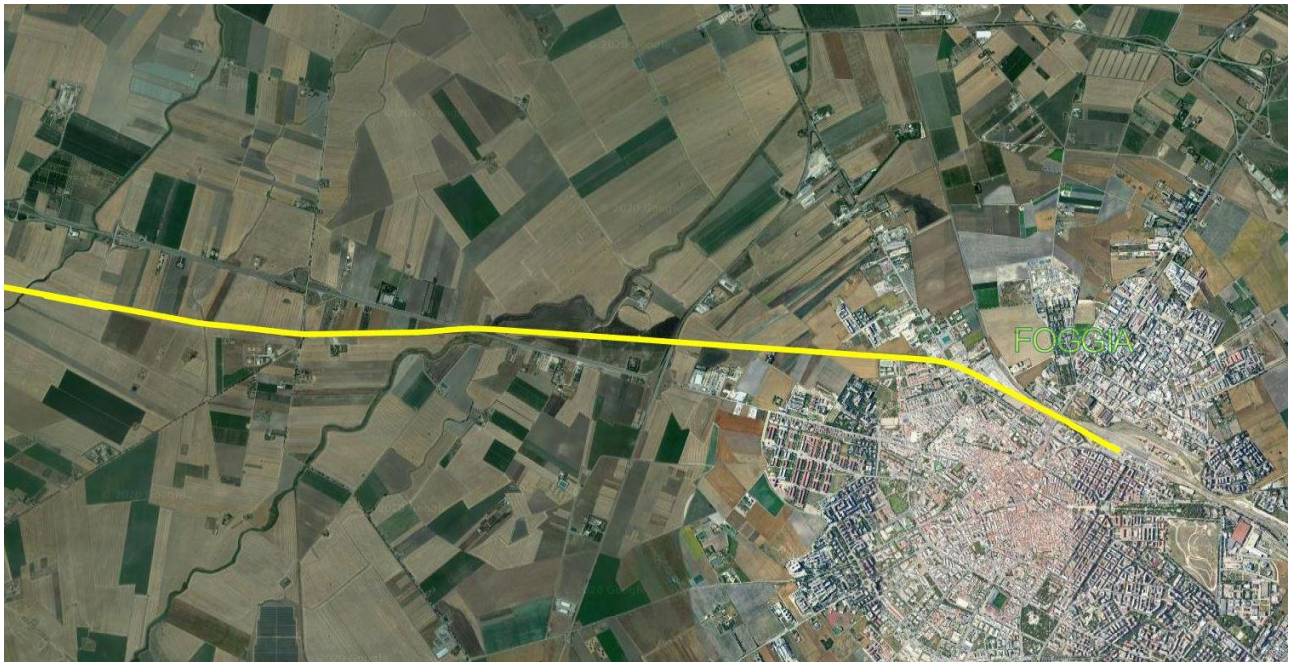


Figura 1: Foggia

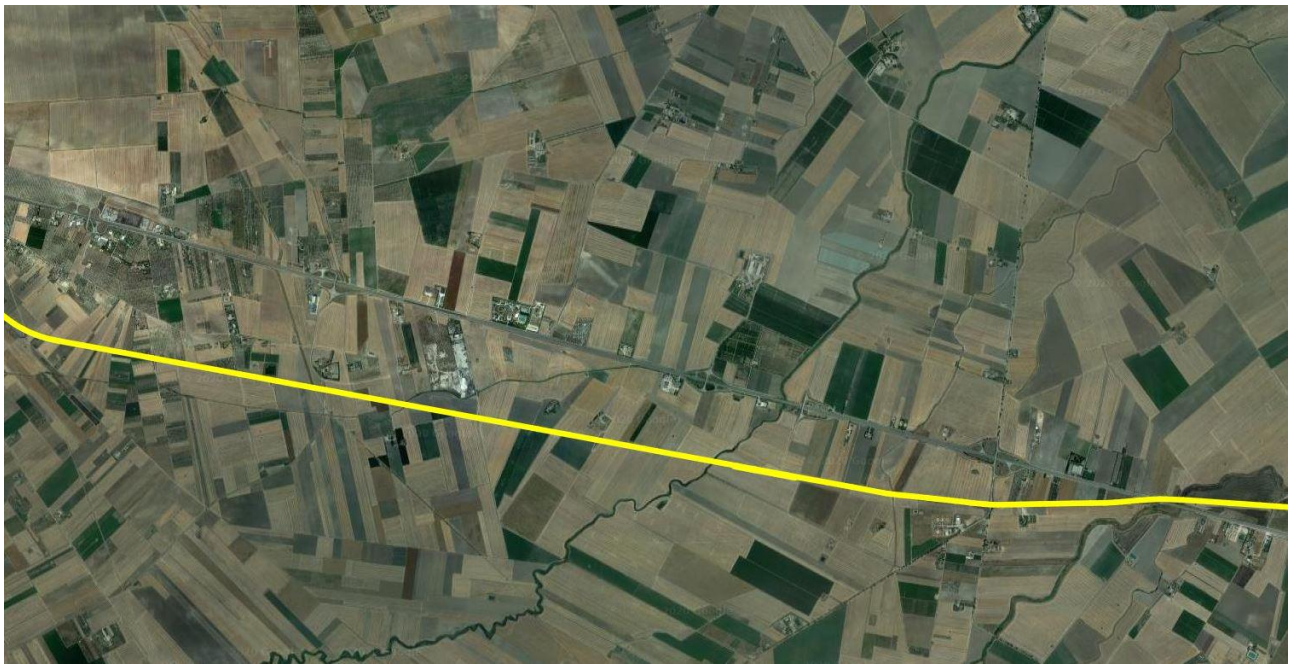


Figura 2: tratta tra Foggia e Lucera

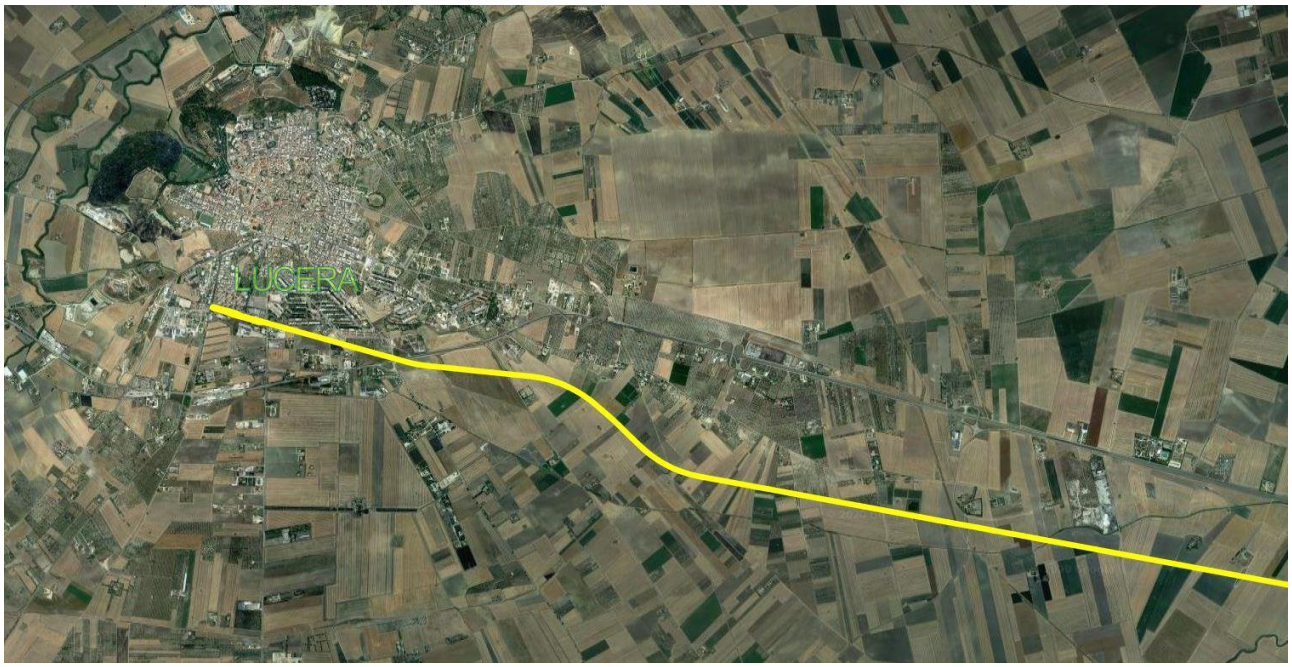


Figura 3: Lucera