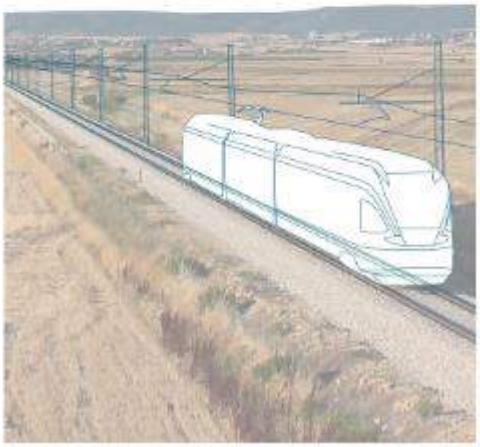
PIR PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE 2023



linee ferroviarie *San Severo - Rodi - Peschici* e *Foggia - Lucera.*

(Edizione straordinaria marzo 2022).

Ferrovie del Gargano
GESTORE INFRASTRUTTURA

CONSORZIO
FERROVIE PUGLIESI

Riepilogo eliminazioni ed inserimenti rispetto alla precedente versione.

La presente estensione del Documento (marzo 2022) è resa, in aggiornamento della precedente e più recente edizione (dicembre 2021), per effetto delle prescrizioni fornite all'Allegato A della Delibera ART n. 157 del 18 novembre 2021.
La presenta vale relazione accompagnatoria.

Valutazioni-Indicazioni-Prescrizioni ART	Paragrafo - Adempimento	Modifica/precisazioni
Protocollo N.0003762/2022 del 25/02/2022	**Par. 3.7 "Utilizzazione della rete"**	*Con riferimento alla prescrizione 3.3.1, codesto GI non ha illustrato i principi utilizzati per definire, per ogni linea, il calcolo della capacità teorica, della capacità commerciale, nonché della soglia di capacità limitata/saturazione;*
Protocollo N.0003762/2022 del 25/02/2022	**CAPITOLO VI – "TARIFFE E PERFORMANCE REGIME"**	*Con riferimento alla prescrizione 6.3.1, i valori delle componenti A e B del canone per il PMdA, riportati nel capitolo 6 del PIR 2022 edizione dicembre 2021, si discostano da quelli utilizzati dal GI dell'IFN.*

INDICE

CAPITOLO I - INFORMAZIONI GENERALI 7

INTRODUZIONE 7
1.1 OBIETTIVO 7
1.2 NORMATIVA 8
1.3 STATUS GIURIDICO 10
1.5 STRUTTURA DEL PIR 10
1.6 VALIDITÀ DEL PIR E PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO 11
1.6.1 Validità del PIR 11
1.6.2 Aggiornamento ordinario del PIR 11
1.6.3 Aggiornamento straordinario del PIR 11
1.7 DISTRIBUZIONE 12
1.8 GLOSSARIO DEI TERMINI 12

CAPITOLO II - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA 15

2.1 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO 15
2.2 REQUISITI DEL RICHIEDENTE 15
2.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro 15
2.2.2 Richiesta finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura 16
2.3 LICENZA 16
2.3.1 Certificato di Sicurezza Unico 16
2.4 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI - ACCORDO QUADRO 17
2.4.1 Garanzia 17
2.4.2 Divieto di cessione 17
2.4.3 Risoluzione 17
2.4.4 Regole di gestione 18
2.4.4.1 Treni Pendolari 19
2.4.4.2 Treni Merci 19
2.5 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI - CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA 19
2.5.1 Documentazione e Tempistica per la stipula dei contratti tra FDG/GI e le IF. 19
2.5.2 Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di Sicurezza 20
2.5.3 Garanzia 20
2.5.4 Assicurazioni 21
2.5.5 Obblighi dell'IF alla cessazione del contratto 22
2.5.6 Limitazioni al servizio in caso di morosità 22
2.5.7 Pagamento 22
2.5.8 Risoluzione del contratto 23
2.5.9 Sospensione dell'efficacia del contratto 23
2.6 OBBLIGHI DI FDG/GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO 23
2.6.1 Obblighi Comuni 23
2.6.2 Obblighi del GI 24
2.6.3 Obblighi di IF 24
2.7 INFORMAZIONI DATE DA FDG/GI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE 25
2.8 INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE 27
2.9 VARIAZIONI AL PROGRAMMA GIORNALIERO 28
2.9.1 Specifiche richieste dell'Impresa Ferroviaria 28
2.9.1.1 Non utilizzo delle tracce contrattualizzate 28
2.9.1.2 Variazioni in corso d'orario 28
2.9.1.3 Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate 28
2.9.2 Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura 29
2.9.3 Causa di Forza Maggiore 29
2.10 COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO 30
2.10.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario 30
2.10.2 Esecuzione di lavori sull'infrastruttura ferroviaria 30
2.10.3 Gestione della circolazione perturbata 31
2.10.4 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti di esercizio 31
2.10.5 - Sgombero dell'infrastruttura (al di fuori dei binari di stazionamento) 32
2.10.5.1 - Principi generali 32
2.10.5.2 – Modalità e tempistica delle attività di sgombero - Richiesta Soccorso 33
2.10.5.3 – Modalità e tempistica delle attività di sgombero - Effettuazione del Soccorso 34
2.11 COMPATIBILITÀ TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI 34
2.12 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE 34

2.13 GESTIONE DELLE STAZIONI DI COLLEGAMENTO RETI 35

CAPITOLO III - CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA 36

3.1 DEFINIZIONI 36
3.2 DESCRIZIONE DELLA RETE 36
3.2.1 Dati geografici e caratteristiche linea 36
3.2.2 Trasporti eccezionali 37
3.2.3 Sistemi di sicurezza e sistemi di comunicazione 37
3.3 RESTRIZIONI DI TRAFFICO 37
3.3.1 Restrizioni ambientali 37
3.3.2 Restrizioni in galleria 37
3.3.3 Restrizioni sui ponti 37
3.3.4 Tratti di linea dedicati al trasporto merci 37
3.3.5 Merci pericolose 37
3.3.6 Altre restrizioni 37
3.4 ORARIO DI ESERCIZIO 37
3.5 STRUTTURE ATTE A SERVIZI 37
3.5.1 Rifornimento Carburante 37
3.5.2 Platea di lavaggio e fosse di visita 38
3.5.3 Rifornimento idrico e Preriscaldamento / Climatizzazione 38
3.5.4 Disponibilità di infrastrutture atte ad effettuare servizio merci 38
3.6 INFORMAZIONI SUGLI SVILUPPI DELL'INFRASTRUTTURA 38
3.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE 38
3.7.1 Grado di utilizzo dell'infrastruttura 399
3.8 TRENI AMMESSI ALLA CIRCOLAZIONE 412

CAPITOLO IV - ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ 42

4.1 DESCRIZIONE DEL PROCESSO 42
4.2 TEMPISTICA PER LE RICHIESTE 43
4.2.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro 43
4.2.2 Tempistica per richiedere tracce per l'orario 2022-2023 43
4.2.3 Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio 44
4.2.4 Tempistica per richieste in corso d'orario 45
4.2.5 Trattazione delle richieste 45
4.3 PROCESSO DI ALLOCAZIONE 45
4.3.1 Limitazioni all'accordo quadro 45
4.3.2 Processo di coordinamento 46
4.3.3 Nuovi servizi trasporto passeggeri a mercato 46
4.4 LINEE SATURE 46
4.4.1 Dichiarazione di saturazione 46
4.4.2 Criteri di priorità delle tracce orarie 46
4.4.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento 47
4.4.4 Esito delle richieste 48
4.5 ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA 48
4.6 REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE/CONTRATTUALIZZAZIONE/UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ 48
4.6.1 Conseguenze in caso di mancata designazione della IF da parte del Richiedente (non IF) e/o mancata contrattualizzazione dell'IF designata 48
4.6.2 Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce 48
4.6.3 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate 49
4.6.4 Franchigia sulle penali di cui al par. 4.6.3 50

CAPITOLO V - SERVIZI 51

5.1 INTRODUZIONE 51
5.2 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO 52
5.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO 53
5.3.1 Impianti a diritto di accesso garantito 53
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 53
5.3.3 Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e merci 56
5.4 SERVIZI AUSILIARI 56
5.4.1 Fornitura di informazioni complementari 56
5.4.2 Servizi di bigliettazione nelle stazioni passeggeri 56
5.5 ASSISTENZA A PERSONE A RIDOTTA MOBILITÀ (PRM) DI CUI AL REGOLAMENTO (CE) N.1371/2007 56
5.6 SERVIZI COMPLEMENTARI – CORRENTE DI TRAZIONE 58

5.7 SEGNALAZIONI E RECLAMI. 58

CAPITOLO VI - TARIFFE E PERFORMANCE REGIME 59

6.1 INTRODUZIONE 59
6.2 SISTEMA TARIFFARIO 59
6.3 TARIFFE. 59
6.3.1 Pacchetto minimo di accesso 59
6.3.1.1 Componente A 59
6.3.1.2 Componente B 60
6.3.2 Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura 61
6.3.3 Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito (aggiornamento dicembre 2021) 61
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 . 61
6.4 TARIFFE PER SERVIZI COMPLEMENTARI 61
6.3.3.2 Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci ... 62
6.3.4 Servizi ausiliari 62
6.3.4.1 Fornitura di informazioni complementari 62
6.3.5 Cambiamenti al pedaggio e tariffe 62
6.3.6 Rendicontazione, fatturazione e pagamento 63
6.4 CLAUSOLA ALLE TARIFFE 63
6.5 PERFORMANCE REGIME: METODO DI CALCOLO DELLE PENALI 63
6.5.1 Elementi del sistema di attribuzione delle cause di ritardo 64
6.5.2 Metodo di calcolo 64
6.5.3 Rapporti GI-IF 65
6.5.4 Rapporti IF-IF 66
6.5.6 Monitoraggio performance regime 68

ALLEGATI ED APPENDICI 69

CAPITOLO I - INFORMAZIONI GENERALI

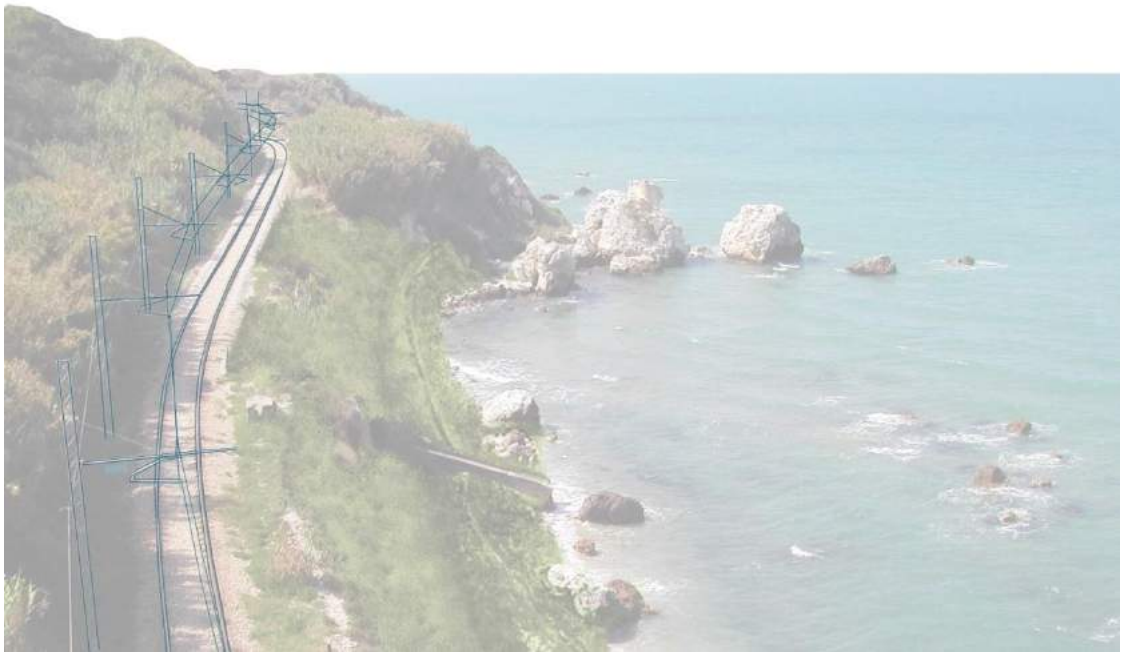
Introduzione

L'Infrastruttura gestita da Ferrovie del Gargano s.r.l. comprende due linee ferroviarie, *San Severo – Peschici C.* di km 73,855 e *Foggia – Lucera* di km 19,364, interconnesse ed interoperabili con RFI, rispettivamente negli impianti di San Severo e di Foggia.
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.
Al termine del 2019, la società Ferrovie del Gargano, non risultando quale entità giuridica distinta dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio sulla medesima rete ferroviaria, ha proceduto, con atto di convenzione, a devolvere le funzioni essenziali di Gestore dell'Infrastruttura di cui all'art. 3, comma 1, lett. B – septies d.lgs. 112/2015 e s.m.i. al Consorzio Ferrovie Pugliesi (AB - Allocation Body), soggetto di diritto terzo, autonomo ed indipendente sul piano giuridico e decisionale. Tali funzioni coincidono con l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione. Il predetto Consorzio, dunque, assicura autonomia e indipendenza rispetto agli interessi dei singoli consorziati, tanto sul piano giuridico che decisionale, così presentando tutti i necessari requisiti di legge per lo svolgimento delle citate funzioni. Di tanto, nel Capitolo IV "Allocazione di capacità", i relativi contenuti sono formulati - per le parti di rispettiva competenza - dall'AB.

1.1 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.



1.2 Normativa

Fonti normative dell'Unione Europea:

- **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 capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- **Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007**, relativo ai servizi pubblici di trasporto 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 (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014,** relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta;
- **Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015,** relativo ai criteri per i Richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il Regolamento di Esecuzione (UE) 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 normative nazionali:

- **Legge n. 146 del 12 giugno 1990** e s.m.i. "*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 s.m.i., "*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. 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. 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)"*;
- **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);
- **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).
- **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 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*".
- **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*".
- **Legge regionale Puglia 31 ottobre 2002, n. 18.** Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale.
- **Contratto di servizio per l'esercizio delle ferrovie ex art. 8 D.lgs. n. 422/1997**, linee ferroviarie San Severo – Rodi – Peschici e Foggia Lucera.
- **Deliberazione della Giunta Regionale Puglia n. 818/2009 e n. 2410/2009** di approvazione schema di contratto di servizio per i servizi ex art. 8 del D.Lgs. 422/97 - Modifica e integrazione degli allegati.

Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

- **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*".
- **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 di Regolazione dei Trasporti n. 76 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. 96 del 13 novembre 2015,** recante "*Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria*".
- **Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106 del 25 ottobre 2018,** relativa a "*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie*".
- **Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 130 del 30 settembre 2019,** relativa a "*Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio di servizio e ai servizi ferroviari*".
- **Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 117 del 16 luglio 2020,** relativa a "*Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: San Severo-Rodi-Peschici (Calenelle) e Foggia-Lucera, presentato da Ferrovie del Gargano S.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022*";
- **Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 156 del 16 settembre 2020,** relativa a "*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della "Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione*";
- **Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 156 del 16 settembre 2020,** recante *indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Ferrovie del Gargano S.r.l., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi*.

1.3 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 FDG/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 FDG/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), presso Autorità di Regolazione dei Trasporti, Via Nizza 230, 10126 - TORINO, Tel. (+39) 011.19212.500PEC '*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 I* – Informazioni generali sulle caratteristiche del Documento**;

***Capitolo II* – 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 FDG/GI;

***Capitolo III* – Caratteristiche dell'infrastruttura**: descrive, attraverso cartografie e tabelle, le caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità.

***Capitolo IV* – Allocazione Capacità:** definisce il quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e procedure per l'assegnazione della capacità;

***Capitolo V* – Servizi**: descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo dell'infrastruttura, nonché quelli che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi;

***Capitolo VI* – 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 2022-2023.
-le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio 2022-2023 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).
Il Documento contiene:
-le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa che hanno validità a partire dal 12 marzo 2022 con riferimento all'orario di servizio in vigore dall'11 dicembre 2022 al 9 dicembre 2023;
-le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dall'11 dicembre 2022 al 9 dicembre 2023 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità del GI 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 osserva 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, FDG/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 di FDG/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

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 di FDG/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 *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 di FDG/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 di FDG/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.

AB *Allocation Body*, organismo di allocazione della capacità.

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI (ANSFISA), 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 CAPACITÀ, 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.

CFP, Consorzio Ferrovie Pugliesi, ente di diritto privato avente sede in Bari, in via Amendola n. 170/5, al quale FDG/GI ha devoluto le funzioni essenziali di definizione della capacità, assegnazione delle tracce e tariffe, coerentemente a quanto stabilito dal c.6 art.11 del 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*".

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 FDG/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.

CONTRATTO DI SERVIZIO, atto pubblico regolante i rapporti tra l'EA e FDG/GI.

COORDINAMENTO, la procedura in base alla quale FDG/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.

EA, Ente affidante.

EFFETTUAZIONE, provvedimento per l'utilizzo di tracce richieste da IF o assegnate da FDG/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), 12.30-15.30 e 17:00-20:00 (con riferimento all'orario di partenza dalle stazioni di origine) dal lunedì al venerdì.

FDG/GI, Ferrovie del Gargano / Gestore Infrastruttura

GESTIONE OPERATIVA, attività di esclusiva competenza dei referenti accreditati di IF e FDG/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 FDG/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 affidamento a FDG/GI.

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 di FDG/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 FDG/GI, durante il suo periodo di validità.

ORGANISMO DI REGOLAZIONE ARIO DI SERVIZIO, Autorità di Regolazione dei Trasporti istituita dall'articolo 37 del decreto legge n. 201/2011 (c.d. "Salva-Italia"), poi modificato dall'art. 36 del successivo decreto-legge n. 1/2012.

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 FDG/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 FDG/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 da FDG/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 FDG/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 da FDG/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.

SGS, Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria adottato dal GI.

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.

TABELLONI ARRIVI E PARTENZE, quadri o monitor che forniscono informazioni, aggiornate in tempo reale, relative all'orario di arrivo/partenza dei treni, al binario di ricevimento e alla composizione dei treni.

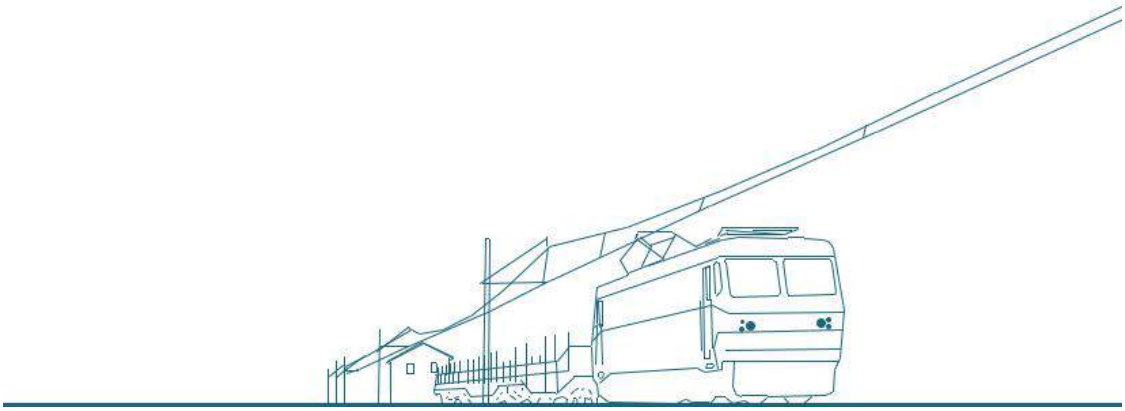
TIPOLOGIA DI SERVIZIO, individuata in relazione alle differenti esigenze/segmenti di mercato cui si rivolge (mobilità locale e regionale viaggiatori, mobilità media/lunga percorrenza viaggiatori, trasporto merci).

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, 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 di FDG/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 II - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

2.1 Condizioni Generali di Accesso

Le richieste di accesso all'infrastruttura in termini di capacità 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.

Tabella riepilogativa degli Accordi Quadro in corso di vigenza

Non risultano essere stati sottoscritti AQ alla data di pubblicazione del presente Documento.

Per gli AQ aventi per oggetto servizi di trasporto pubblico locale, la velocità commerciale media rappresenta un indice di qualità delle performance di FDG/GI, il cui conseguimento costituisce impegno per FDG/GI e CFP, salvo casi non riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria.
Al momento, questo Gestore non ha AQ in vigore.
Il rinnovo di un AQ deve essere autorizzato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

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;

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF, all'atto della richiesta di capacità deve dimostrare al CFP 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.

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 III 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.

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 IV. In caso di mancata presentazione del certificato di sicurezza nel termine sopra indicato la capacità richiesta tornerà nella disponibilità di CFP. 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 FDG/GI, potrà presentare la richiesta di tracce, comunicando contestualmente la "IF partner" in possesso dei requisiti previsti nel presente paragrafo.

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 al CFP 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 FDG/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), Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, Via Caraci, 36 – ROMA 00157 (www.mit.gov.it -dtt.dgtfe@mit.gov.it).

2.3.1 Certificato di Sicurezza Unico

Il Certificato di Sicurezza 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, rilasciato dall'ANSFISA - *Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*, Via Alamanni, 2 - 50123 FIRENZE.
Ai sensi dell'articolo 9 del d.lgs. 50/2019, la richiesta di certificato di sicurezza unico deve, di norma, essere presentata allo "*sportello unico*" One Stop Shop di ERA responsabile del rilascio del certificato e che, secondo quanto previsto dal comma 8 del predetto articolo 9, tale iter può essere alternativamente attivato presso ANSFISA

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.
Per quanto non espressamente riportato nel presente documento, si compie pieno rinvio e riferimento all'art. 23, comma 6, del d. lgs. 112/2015.

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, CFP 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 da CFP 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 da CFP 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 o di un Contratto di Utilizzo avente ad oggetto le tracce comunicate da CFP, 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 CFP da inoltrarsi a mezzo PEC ('*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*'). In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, CFP 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.
In esito ai proficui interventi dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, visti gli obiettivi aziendali e l'attività commerciale di FDG, attualmente rivolta al pendolarismo, il cui soddisfacimento è reso in osservanza di Contratto di Servizio pubblico con la Regione Puglia, le tabelle dei principi gestionali della circolazione sono aggiornate come nel seguito:

Fascia pendolare, dal lunedì al sabato, 06.00-09.00, 12.30-15.30 e 17.00-20.00

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni Regionali "pendolari"
2	Treni Regionali "non pendolari"
3	Treni Passeggeri a mercato
4	Treni Merci
5	Servizi tecnici

Fascia giornaliera, dal lunedì al sabato, 9.00-12.30, 15.30-17.00 e 20.00-*fine servizio*

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni Speciali
2	Treni passeggeri a mercato
3	Treni Regionali
4	Treni Merci
5	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: 2.1. minimizzare i ritardi per i treni con priorità di gestione; 2.2. 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 del servizio, dunque la condizione di rispetto dell'orario programmato di arrivo nelle stazioni intermedie e in quelle di destino, corrisponde ad uno degli indici attraverso i quali FDG/GI misura le proprie performance, ed è calcolata - *indicatore %OS(0-5)* - per ogni linea "***L***" e mese "***i***" come il rapporto tra il numero dei treni arrivati con un ritardo massimo di 5 minuti ed il numero dei treni effettuati.

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

dove per ogni linea ***L***:

$T_{rit,L,i}$ *numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause GI, IF o altra IF, come individuate al punto 21, superiore a 5 minuti.*

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

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

Ad ogni buon conto, FDG/GI, nell'ambito del CdS di riferimento, è vincolata al raggiungimento del valore di 95 per l'indicatore di regolarità-performance previsto all'Allegato II (*Indicatori della regolarità e puntualità del servizio*) della DGR Puglia n. 1239 del 10/07/2018, recante "*Deliberazione della Giunta Regionale n. 818/2009 e n. 2410/2009 di approvazione schema di contratto di servizio per i servizi ex art. 8 del D.Lgs. 422/97 – Modifica e integrazioni degli allegati"*.

FDG/GI, nell'esercizio 2020, giusta rendicontazione resa all'EA, per l'indicatore di regolarità sopra indicato ha raggiunto, come dato medio per le linee ferroviarie gestite, il valore di 98.

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 a FDG/GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degradi prestazionali di velocità.
Qualora FDG/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.

2.4.4.1 Treni 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 da FDG/GI-CFP, 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.

2.4.4.2 Treni Merci

Fermo restando le previsioni ipotetiche e volte alla definizione delle regole di gestione generali di cui al precedente paragrafo 2.4.4, in coerenza con quanto al successivo paragrafo 3.3.4 del Capitolo III, sulla rete di FDG/GI non vi sono impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione/smistamento di merci. Tale circolazione, per questo motivo, allo stato attuale, è interdetta.

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 FDG/GI e le 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 da FDG/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 CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*'), anche per il tramite di FDG/GI, con un anticipo, rispetto alla data di inizio del servizio di almeno 45 giorni solari per contratti relativi ad un orario di servizio, ovvero, 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, FDG/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 CFP 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, FDG/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 CFP comunicherà la decadenza delle tracce richieste e l'IF sarà tenuta a corrispondere entro 15 (quindici) giorni solari dalla data di emissione della fattura da parte di CFP, un importo pari al costo dello studio di fattibilità delle tracce valorizzate sulla base dei prezzi indicati nel Capitolo VI.

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; CFP 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 a CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*') 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 a CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*'), 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 da CFP. 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 di CFP della garanzia di cui sopra, l'IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a CFP 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, CFP 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 CFP. 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 €.

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 CFP e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale superiore a 100/Mln di € 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 € 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 da CFP, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale di 30/Mln di € per sinistro e per anno.

La polizza dovrà:

1. prevedere l'impegno da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare a CFP, a mezzo PEC ('*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*') 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:

-la copertura è operativa anche per le attività di cui al presente contratto;

-siano conoscenza del presente articolo;

-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 II; 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 CFP. Eventuali franchigie e/o scoperti previsti nelle polizze rimangono ad esclusivo carico della parte contraente del singolo contratto assicurativo. CFP 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 CFP 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 di FDG/GI-CFP 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, FDG/GI-CFP 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, FDG/GI-CFP ha facoltà di utilizzare la garanzia di cui al paragrafo 2.5.3.

2.5.6 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, CFP 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, CFP 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.

2.5.7 Pagamento

CFP 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 CFP 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.

2.5.8 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 a CFP;
- 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 CFP da inoltrarsi a mezzo PEC ('*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*').
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 a CFP, a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere a CFP fino alla scadenza naturale del contratto, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

2.5.9 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 di FDG/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

FDG/GI, di regola, per il tramite di CFP, si impegna a:

- 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, FDG/GI provvede a fornire puntuale comunicazione alle IF interessate. FDG/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;
- *fornire alle IF, in modo non discriminatorio, qualsivoglia necessaria informazione per il rispetto pedissequo del Reg. (UE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, anche, nei limiti di competenza, per quanto concerne l'Allegato II Parte II (Informazioni durante il viaggio) in termini, oltre che della Delibera dell'Autorità di Regolazione Trasporti n. 106/2018;*
- *fornire alle IF, in modo non discriminatorio, le informazioni di cui all'Allegato II, Parte II, del Reg. (UE) n. 1371/2007, in tempo reale, relative a ritardi e principali coincidenze, compresi quelli di altre imprese ferroviarie.*
- 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 di FDG/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.

Resta fermo il dovere di ottemperanza alle disposizioni dell'Autorità sulla base delle vigenti disposizioni normative.

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 da FDG/GI e da CFP 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 a FDG/GI, per il tramite di CFP, 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 a FDG/GI e al CFP, 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.

FDG/GI-CFP 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.

Resta fermo il dovere di ottemperanza alle disposizioni dell'Autorità sulla base delle vigenti disposizioni normative.

2.7 Informazioni date da FDG/GI prima e durante la circolazione

FDG/GI, anche per il tramite di CFP, 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 FDG/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.

4. Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, FDG/GI informa il CFP e 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.
   FDG/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, FDG/GI fornisce su richiesta durante la consultazione un'ipotesi alternativa dell'indisponibilità.
FDG/GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione, anche per il tramite di CFP, prevedendo eventualmente incontri ad hoc.

5. Entro 6 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il FDG/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 da FDG/GI, informando il CFP, in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale), con l'obiettivo di massimizzare la capacità delle linee interessate.

FDG/GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 6 mesi dall'entrata in vigore dell'orario al CFP, a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. FDG/GI e il CFP tengono 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.

6. Entro 6 mesi dall'entrata in vigore dell'orario FDG/GI informa il CFP e 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.

7. Entro 3 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, FDG/GI, tramite il proprio sito web, informato il CFP:
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, in sede di CFP, incontri ad hoc per la consultazione delle IF coinvolte.
FDG/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.

8. 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.

9. 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).

10. 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.

11. 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, FDG/GI è tenuto a darne informazione al CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*') e ad osservare le tempistiche dettagliate nei punti seguenti per la predisposizione dei provvedimenti necessari alla restrizione di capacità.

12. 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.

13. I provvedimenti d'orario (VCO), trasmessi al CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*'), saranno consegnati da FDG/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);

14. 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.

15. È facoltà di FDG/GI, per il tramite del CFP, 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.

16. FDG/GI, anche per il tramite del CFP, 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;

17. FDG/GI, anche per il tramite del CFP, 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.

18. FDG/GI è tenuto a fornire, in caso di situazioni anomale, anche per il tramite del CFP, 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 FDG/GI, la posizione dei convogli medesimi.

2.8 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione

L'IF è tenuta a comunicare a FDG/GI, anche per il tramite del CFP, 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 ad FDG/GI, per il tramite di CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*'), 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 di FDG/GI formalizzate per il tramite CFP;
- Scioperi
- 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 al CFP:

- almeno 5 giorni solari prima della data di utilizzo e comporterà per l'IF l'obbligo di corrispondere al CFP 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 al CFP il relativo canone al netto dell'eventuale costo energia.
Nel caso di mancato utilizzo parziale della traccia l'IF è tenuta a corrispondere al CFP 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 il CFP, ovvero per FDG/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 FDG/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 del CFP, operante presso FDG/GI, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa. Il referente di CFP, 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 CFP, operante presso FDG/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 CFP, operante presso FDG/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 CFP, operante presso FDG/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 del CFP, operante presso FDG/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 di FDG/GI, formalizzata direttamente o per il tramite di CFP, che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto di FDG/GI di rigettare formalmente per il tramite di CFP 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 del CFP, operante presso FDG/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 del CFP, operante presso FDG/GI si atterrà a quanto previsto dal punto precedente.

Richiesta fermate aggiuntive. È altresì facoltà dell'IF richiedere, e di FDG/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 III 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 del CFP, operante presso FDG/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 del CFP, operante presso FDG/GI, proporre una soluzione alternativa.

2.9.2 Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura

FDG/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 e formalizzate dal CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*').

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

FDG/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, FDG/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 FDG/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 di FDG/GI può essere assicurata mediante delega completa ad altre IF.
FDG/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, FDG/GI è tenuto a fornire all'IF, per il tramite del CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*') e 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 FDG/GI-CFP 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, FDG/GI-CFP 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 al CFP 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

FDG/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, FDG/GI sarà tenuto ad applicare, secondo le indicazioni del CFP, 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 del CFP, operante presso FDG/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 CFP, operante presso FDG/GI, potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.
In relazione alle cause perturbative, FDG/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 CFP, su parere di FDG/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 CFP 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.
FDG/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 di Regolazione Trasporti n. 106/2018.
Gli annunci all'utenza sono effettuati in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007, al Regolamento (UE) 782/2021 ed a quelle della delibera ART 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 (ANSFISA, 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'ANSFISA

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

Obblighi di segnalazione e di indagine di FDG/GI e delle IF

FDG/GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSFISA in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario, hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività. Nel caso in cui in uno stesso evento siano coinvolti più operatori, ciascuno di essi dovrà svolgere un processo di valutazione autonomo, garantendo comunque lo scambio tra gli operatori coinvolti degli elementi utili all'indagine.
Le relazioni d'indagine concluse dovranno essere rese immediatamente consultabili all' ANSFISA ed agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore dovrà valutare la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'ANSFISA, potrà intervenire allo scopo di indurre gli operatori ad una conclusione univoca delle indagini disponendo nel caso necessario la riapertura delle stesse.
Per quanto non espresso in questo paragrafo, si fa riferimento alla normativa vigente.
L' indagine di FDG/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.
FDG/GI, a seguito di un processo di valutazione delle risultanze dell'accertamento, provvede a rendere disponibili le indagini all'ANSFISA ed a trasmetterne copia alle eventuali IF coinvolte nell'evento.
FDG/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 a FDG/GI, per il tramite del CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*'), 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 da FDG/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 da FDG/GI in sede di assegnazione di capacità ed anteriormente alla stipula del contratto. FDG/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 FDG/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 di FDG/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 FDG/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 comunicata, tempestivamente, anche per il tramite del CFP, a FDG/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, FDG/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 di FDG/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 VI del presente Documento.
Qualora la causa dell'ingombro dell'infrastruttura ferroviaria sia imputabile a FDG/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 da FDG/GI, sulla base dei prezzi indicati nel Capitolo VI. FDG/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 di FDG/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 a FDG/GI di una somma pari al 50% del prezzo suindicato.
La successione degli ordini di sgombero impartiti da FDG/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 di FDG/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 FDG/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 FDG/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 ad FDG/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 ad FDG/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 ad FDG/GI dall' IF interessata del materiale di riserva nella sede prevista;
  4. presenza di tratti acclivi superiori al 15 per mille.

2.11 Compatibilità treno-tratta per l'utilizzo di veicoli autorizzati

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

a) il veicolo si stato autorizzato all'immissione sul mercato e sia registrato;
b) il veicolo sia compatibile con la tratta, sulla base del registro dell'infrastruttura, delle pertinenti STI o, qualora tale registro non esista o sia incompleto, di ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente;
c) il veicolo sia adeguatamente integrato nella composizione del treno in cui è previsto faccia esercizio, tenendo conto del sistema di gestione della sicurezza di cui al decreto legislativo sicurezza ferroviaria e della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

Con riferimento alla *lettera b)*, in via transitoria, tale utilizzo è subordinato al rilascio della circolabilità accordata dal GI sulla scorta dell'AMIS rilasciata all'impresa sul Gestore Nazionale. Alla base di tale rilascio è stata eseguita un'analisi di compatibilità tra il RINF del gestore regionale ed RFI dimostrando e certificando l'estendibilità su FDG/GI di una AMIS rilasciata da ANSFISA su RFI di un veicolo e il confronto del RINF di FDG/GI con quello di RFI. Il relativo dossier, completo di rapporto del VIS, trasmesso ad ANSFISA. Il GI ha emanato con DE n.12/2019 la procedura per la concessione della circolabilità.

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 ANSFISA.
Tale personale deve possedere ed esibire al personale ANSFISA 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 FDG/GI la lingua italiana.

2.13 Gestione delle stazioni di collegamento reti

I rapporti fra il Gestore della infrastruttura Ferrovie del Gargano S.r.l. 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 III - 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 S.r.l. 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 da FDG/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/GI 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/GI si faccia riferimento a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA, Tel. 0644101. Per eventuali informazioni aggiuntive relative ai contenuti del presente Capitolo è possibile fare riferimento a Ferrovie del Gargano S.r.l. – Gestore Infrastruttura, Direzione Tecnica, Strada Comunale n° 82 - S. Ricciardi, km 0+450 - 71016 SAN SEVERO, Tel. 0882.228911 - PEC: '*gi.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 *Tabelle descrizione rete* e alle *planimetrie* costituenti, rispettivamente, l'Allegato II e IV al presente Capitolo.

3.2.1 Dati geografici e caratteristiche linea

Le informazioni relative alle linee facenti parte dell'infrastruttura ferroviaria FDG/GI, come da *Allegato II* (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/GI, come da *Allegato II* (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**	**Sistemi di bordo**

Il modulo della linea rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni viaggiatori che la possono percorrere ed è evidenziata all'*Allegato II*.

Dall'*Allegato IV - Planimetrie* sono deducibili:

Nome località	**Progressive chilometriche**	**Regime di circolazione**

Lo scartamento delle linee dell'infrastruttura ferroviaria FDG/GI è di 1435 mm.

3.2.2 Trasporti eccezionali

L'effettuazione di servizi di trasporto c.d. eccezionali è subordinata al compimento di verifiche di fattibilità tecnica, al conseguente parere con relativa indicizzazione dei costi, che occorre fare richiesta a **Ferrovie del Gargano S.r.l. – Gestore Infrastruttura, Direzione Tecnica**, **Strada Comunale n° 82 - S. Ricciardi, km 0+450 - 71016 SAN SEVERO**, **Tel. 0882.228911 - PEC: '*gi.fergargano@legalmail.it*'.**

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/GI, 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/GI è deducibile dall'Allegato 1. Bca è da intendersi con Blocco Elettrico Conta-assi.
L'attrezzaggio della linea dell'infrastruttura FDG/GI 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

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

3.3.5 Merci pericolose

In coerenza con quanto al precedente paragrafo (3.3.4), sulla rete di FDG/GI non vi sono impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione/smistamento di merci pericolose, la cui circolazione, per tale motivo, allo stato attuale, è interdetta.

3.3.6 Altre restrizioni

L'IF dovrà comunicare la massima potenza assorbibile dal materiale rotabile affinché l'Infrastruttura FDG/GI 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 VI.
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

FDG/GI non dispone di siffatte infrastrutture-impianti di servizio, come confermato all'*Allegato 2*.

3.5.2 Platea di lavaggio e fosse di visita

FDG/GI non dispone di siffatte infrastrutture-impianti di servizio, come confermato all'*Allegato 2*.

3.5.3 Rifornimento idrico e Preriscaldamento / Climatizzazione

FDG/GI non dispone di siffatte infrastrutture-impianti di servizio, come confermato all'*Allegato 2*.

3.5.4 Disponibilità di infrastrutture atte ad effettuare servizio merci

In coerenza con quanto al precedente paragrafo (3.3.4), sulla rete di FDG/GI non vi sono impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione/smistamento di merci, per tale motivo la circolazione di tali merci, allo stato attuale, è interdetta.

3.6 Informazioni sugli sviluppi dell'infrastruttura

Non sono previsti sviluppi dell'infrastruttura di competenza, per i quali FDG/GI, ad ogni modo, in costanza di validità del presente Documento, si impegna a fornire illustrazione con aggiornamento straordinario del medesimo.

3.7 Utilizzazione della rete

Al fine di valutare il grado di utilizzo, l'infrastruttura è suddivisa in macro-tratte omogenee per livelli di traffico e caratteristiche tecniche e, per ciascuna, sono indicati i valori dei seguenti indicatori:

• carico orario: numero di tracce che il GI prevede di assegnare per fascia oraria, nel giorno tipo dell'orario di servizio di riferimento, in base agli impegni oggetto di Accordi Quadro rilevanti per l'orario di riferimento del PIR.

• carico giornaliero: numero di tracce che il GI prevede di allocare nell'arco delle 24 ore del giorno tipo dell'orario di servizio di riferimento, in base agli impegni oggetto di Accordi Quadro rilevanti per l'orario di riferimento del PIR.

• capacità teorica oraria: numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto omotachico e distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea (D). Si calcola come rapporto 60/D. Il valore di capacità teorica, funzione delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, tiene conto degli interventi tecnologici e/o infrastrutturali rilevanti per l'orario di riferimento del PIR.

• distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea D: è un tempo, espresso in minuti, rappresentato nella seguente formula, Td+z, dove Td è il tempo necessario a percorrere la tratta con velocità di rango A e z è la rappresentazione del tempo di incrocio.

• capacità commerciale oraria: numero massimo di tracce che è possibile assegnare nell'intervallo di un'ora, con un piano di trasporto coerente con l'eterogeneità della domanda in termini di velocità commerciali e con distanziamento pari a quello prescritto nelle specifiche tecniche della linea. Viene calcolato come rapporto tra capacità teorica oraria ed un coefficiente indicativo del livello di eterotachia della linea (K); nel caso di FdG/GI, si ritiene k compreso tra 1,4 e 1,5, in quanto si ha, per questo Gestore, tre livelli significativi di velocità. La capacità commerciale dipende pertanto dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dal piano di trasporto, con le sue specificità in termini di differenza di velocità commerciale tra i diversi prodotti nonché di struttura dell'orario.

• capacità commerciale giornaliera è il prodotto della capacità commerciale oraria per le ore di esercizio della linea, al netto di finestre manutentive e chiusure.

• soglia di capacità limitata oraria è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale si possono produrre fenomeni di instabilità locale del traffico. E' definita in coerenza con gli standard individuati nella Fiche UIC406.

• soglia di saturazione oraria è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale oraria oltre la quale si raggiunge la saturazione della macro-tratta nell'intervallo orario

• soglia di capacità limitata giornaliera è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale giornaliera oltre la quale si possono produrre fenomeni di instabilità del traffico con ampie e sistematiche ripercussioni. E' definita in coerenza con gli standard individuati nella Fiche UIC406.

• soglia di saturazione giornaliera è la percentuale di utilizzo della capacità commerciale giornaliera oltre la quale si raggiunge la saturazione della linea.
In fase di simulazione dell'orario di servizio, FDG-GI identifica il grado di utilizzo dell'infrastruttura e l'elenco delle linee e degli impianti a capacità limitata, valutando i volumi di traffico per tratta e fascia oraria per giornate di circolazione tipo. Le tratte a capacità limitata sono quelle sezioni di infrastruttura per le quali il volume di traffico giornaliero risulti uguale o superiore al valore soglia, relativo alla specifica tratta.

3.7.1 Grado di utilizzo dell'infrastruttura

Il metodo impiegato per effettuare l'analisi della capacità della rete FT-DI ed il suo "*Grado di Utilizzo*" è il Metodo della Compattazione, definito dall'UIC nella Fiches 406 "*La capacité*".
L'UIC definisce i valori limite del "*Grado di Utilizzo*" per tipo di linea e periodo temporale, in caso di linea suburbana dedicata al servizio passeggeri:
▪ U < 85% per l'ora di punta;
▪ U < 70% per l'intera giornata.
Per il calcolo del grado di utilizzo (U) sono state considerate le tracce dei treni viaggiatori per intera giornata, le caratteristiche tecniche della linea e i vincoli (distanziamento, incrocio e taglio) che determinano il distanziamento minimo fra treni successivi e il mantenimento della stabilità dell'orario. Le risultanze sono indicate nella seguente tabella:

Grado di utilizzo giornaliero (U_G)
Finestra temporale
Capacità utilizzata dal piano tracce
U_G (%)

FDG/GI, Gestore Infrastruttura ex D.lgs. n. 112/2015, gestisce n. 2 due linee ferroviarie, il cui esercizio si sostanzia nell'espletamento di servizi di Tpl regionale, adotta il sistema *blocco conta assi* e consente di equiparare la fermata dei treni in tutte le stazioni con la capacità teorica e commerciale.
Il metodo di criterio adottato per la definizione della capacità è quello della saturazione, che implementa il grafico orario aggiungendo materialmente delle tracce e assicurando, altresì, il rispetto della fascia oraria notturna di 6 ore per la manutenzione per la linea *San Severo – Rodi - Peschici* e di 5 ore per la linea *Foggia – Lucera*.

Confrontando il servizio svolto e la capacità oraria/giornaliera si individua il grado di utilizzo dell'infrastruttura suddivisa per le tratte omogenee:

1. linea *Foggia - Lucera*
2. tratta *San Severo (RFI) – Sannicandro della linea San Severo – Rodi - Peschici C.*;
3. tratta *Sannicandro – Ischitella* della linea *San Severo – Rodi - Peschici C.*;
4. tratta *Ischitella- Peschici* della linea *San Severo – Rodi - Peschici C.* (assoggettata dalle limitazioni imposte da ANSFISA con nota prot. 009956/2016 relativa ai Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al decreto 5 Agosto 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti "*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*").

Nelle tabelle nel seguito riportate sono riportate le grandezze connesse alla capacità e il grado livello di utilizzo delle linee gestite, suddivise per tratte omogenee. Esse sono riferite all'orario di esercizio 2021/2022.

FOGGIA – LUCERA (annuale)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera della linea	Tempo di percorrenza corsa (Rango A)	Capacità teorica oraria	Capacità teorica giornaliera	Numero treni effettuati	Grado di utilizzo
Feriale	19 ore/g	22 min	4 treni	76 treni	60 treni/g	79%
Festivo	19 ore/g	22 min	4 treni	76 treni	26 treni/g	34%

SAN SEVERO – SAN NICANDRO GARGANICO (estivo)						
Periodicità	Disponibilità	Tempo di	Capacità	Capacità	Numero	Grado

	giornaliera della linea	percorrenza corsa (Rango A)	teorica oraria	teorica giornaliera	treni effettuati	di utilizzo
Feriale	19 ore/g	29 min	3 treni	57 treni	23 treni/g	40%
Festivo	19 ore/g	29 min	3 treni	57 treni	21 treni/g	37%

SAN SEVERO – SAN NICANDRO GARGANICO (invernale)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera della linea	Tempo di percorrenza corsa (Rango A)	Capacità teorica oraria	Capacità teorica giornaliera	Numero treni effettuati	Grado di utilizzo
Feriale	19 ore/g	29 min	3 treni	57 treni	34 treni/g	60%
Festivo	19 ore/g	29 min	3 treni	57 treni	0 treni/g	0%

SAN NICANDRO GARGANICO – ISCHITELLA (estivo)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera della linea	Tempo di percorrenza corsa (Rango A)	Capacità teorica oraria	Capacità teorica giornaliera	Numero treni effettuati	Grado di utilizzo
Feriale	19 ore/g	45 min	2 treni	38 treni	22 treni/g	58%
Festivo	19 ore/g	45 min	2 treni	38 treni	20 treni/g	53%

SAN NICANDRO GARGANICO – ISCHITELLA (invernale)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera della linea	Tempo di percorrenza corsa (Rango A)	Capacità teorica oraria	Capacità teorica giornaliera	Numero treni effettuati	Grado di utilizzo
Feriale	19 ore/g	45 min	2 treni	38 treni	13 treni/g	34%
Festivo	19 ore/g	45 min	2 treni	38 treni	0 treni/g	0%

ISCHITELLA – PESCHICI CALENELLA (solo estivo)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera della linea	Tempo di percorrenza corsa (Rango A)	Capacità teorica oraria	Capacità teorica giornaliera	Numero treni effettuati	Grado di utilizzo
Feriale	19 ore/g	42 min	2 treni	38 treni	20 treni/g	53%
Festivo	19 ore/g	42 min	2 treni	38 treni	20 treni/g	53%

FOGGIA – LUCERA (annuale)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera della linea	Tempo di percorrenza corsa (Rango A)	Capacità teorica oraria	Capacità teorica giornaliera	Numero treni effettuati	Grado di utilizzo
Feriale	19 ore/g	22 min	4 treni	76 treni	60 treni/g	79%
Festivo	19 ore/g	22 min	4 treni	76 treni	26 treni/g	34%

SAN SEVERO – SAN NICANDRO GARGANICO (estivo)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera della linea	Tempo di percorrenza corsa (Rango A)	Capacità teorica oraria	Capacità teorica giornaliera	Numero treni effettuati	Grado di utilizzo
Feriale	19 ore/g	29 min	3 treni	57 treni	23 treni/g	40%
Festivo	19 ore/g	29 min	3 treni	57 treni	21 treni/g	37%

SAN SEVERO – SAN NICANDRO GARGANICO (invernale)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera	Tempo di percorrenza corsa	Capacità teorica	Capacità teorica	Numero treni	Grado di utilizzo

	della linea	(Rango A)	oraria	giornaliera	effettuati	
Feriale	19 ore/g	29 min	3 treni	57 treni	34 treni/g	60%
Festivo	19 ore/g	29 min	3 treni	57 treni	0 treni/g	0%

SAN NICANDRO GARGANICO – ISCHITELLA (estivo)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera della linea	Tempo di percorrenza corsa (Rango A)	Capacità teorica oraria	Capacità teorica giornaliera	Numero treni effettuati	Grado di utilizzo
Feriale	19 ore/g	45 min	2 treni	38 treni	22 treni/g	58%
Festivo	19 ore/g	45 min	2 treni	38 treni	20 treni/g	53%

SAN NICANDRO GARGANICO – ISCHITELLA (invernale)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera della linea	Tempo di percorrenza corsa (Rango A)	Capacità teorica oraria	Capacità teorica giornaliera	Numero treni effettuati	Grado di utilizzo
Feriale	19 ore/g	45 min	2 treni	38 treni	13 treni/g	34%
Festivo	19 ore/g	45 min	2 treni	38 treni	0 treni/g	0%

ISCHITELLA – PESCHICI CALENELLA (solo estivo)						
Periodicità	Disponibilità giornaliera della linea	Tempo di percorrenza corsa (Rango A)	Capacità teorica oraria	Capacità teorica giornaliera	Numero treni effettuati	Grado di utilizzo
Feriale	19 ore/g	42 min	2 treni	38 treni	20 treni/g	53%
Festivo	19 ore/g	42 min	2 treni	38 treni	20 treni/g	53%

In riferimento alla tratta Ischitella-Peschici, si precisa che, per esigenze manutentive, l'esercizio giornaliero è limitato a 20 ore.

3.8 Treni ammessi alla circolazione

Sono ammessi alla circolazione, treni a composizione bloccata ed elettrotreni che oltre al rispetto dei requisiti introdotti dal RCF, dimostrino la compatibilità tecnica con l'infrastruttura ferroviaria di FDG-GI nel rispetto dei vincoli infrastrutturali e tecnologici presenti sulle diverse linee.

Sono a carico delle Imprese Ferroviarie la verifica di compatibilità veicolo – tratta e la compilazione esaustiva e corretta del Fascicolo percorso treno (in conformità alle norme applicabili). Tali attività devono essere condotte sulla base dei dati della rete gestita da FDG-GI, e per le interconnessioni anche della rete gestita da RFI, contenuti all'interno del Registro dell'Infrastruttura (RINF) e pubblicati sul sito EUAR '*rinf.era.europa.eu*'.

A seguito di tali verifiche FDG-GI si riserva di valutare la documentazione pervenuta e rilasciare la circolabilità dei veicoli oltre a valutare, eventualmente, le condizioni di compatibilità con la rete verificate dalle Imprese Ferroviarie ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 57/2019.

Negli allegati al presente Documento, nonché nella sezione Gestore Infrastruttura del sito internet aziendale, sono descritti i principali vincoli infrastrutturali e tecnologici presenti sulle linee gestite da FDG-GI.

CAPITOLO IV - ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

Al termine del 2019, la società Ferrovie del Gargano, non risultando quale entità giuridica distinta dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio sulla medesima rete ferroviaria, ha proceduto, con atto di convenzione, a devolvere le funzioni essenziali di Gestore dell'Infrastruttura di cui all'art. 3, comma 1, lett. B – septies d.lgs. 112/2015 e s.m.i. al Consorzio Ferrovie Pugliesi (nel seguito, anche AB - Allocation Body), soggetto di diritto terzo, autonomo ed indipendente sul piano giuridico e decisionale. Tali coincidono con l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse dia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione. Il predetto Consorzio, dunque, assicura autonomia e indipendenza rispetto agli interessi dei singoli consorziati, tanto sul piano giuridico che decisionale, così presentando tutti i necessari requisiti di legge per lo svolgimento delle citate funzioni. Di tanto, nel presente Capitolo, i relativi contenuti sono formulati - per le parti di rispettiva competenza - dall'AB.

4.1 Descrizione del processo

1	FDG/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, contenuto nel presente Documento, prodotto dal Consorzio Ferrovie Pugliesi (CFP - Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*'), 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 CFP. 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 CFP-FDG/GI.
6	CFP, per il tramite di FDG/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 il CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*') 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, CFP da comunicazione formale alla IF entro 10 giorni lavorativi dalla data di presentazione. È facoltà della IF integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione di CFP, pena decadenza della stessa.
10	CFP, 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 CFP, sentita per quanto di competenza FDG/GI e le IF, denominati Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.
12	È compito di CFP 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

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 *Consorzio Ferrovie Pugliesi* (Via Giovanni Amendola 170/5 – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*') 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 2022-2023

I Richiedenti possono avanzare al CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*') 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 a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo la data che segna l'avvio del processo di allocazione.
Le tracce orarie richieste, prima della data che segna l'avvio del processo di allocazione, sono trattate con la seguente tempistica, riferita alla data di attivazione dell'orario:

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, il CFP predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede all'Impresa Ferroviaria un termine di 1 mese per far pervenire eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della assegnazione delle tracce orarie. In mancanza di osservazioni il progetto orario si intende accettato.

Le richieste di tracce tardive, presentate oltre la data di avvio del processo di allocazione, saranno trattate come segue. Ad ogni modo il CFP può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al massimo tutte le richieste di tracce e se è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia

le richieste di tracce orarie, presentate dall'Impresa Ferroviaria oltre la data di avvio del processo di allocazione e fino a 2 mesi prima del giorno di attivazione dell'orario, verranno trattate dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute in tempo;

le richieste di tracce presentate a meno di 2 mesi dal giorno di attivazione dell'orario saranno trattate successivamente all'attivazione dell'orario, alla stregua delle richieste in corso d'orario.

Il CFP 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 del CFP, 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.

11 aprile Scadenza presentazione richieste tracce per orario successivo da parte delle IF.	**11 giugno** Termine entro il quale il CFP delibera sulle richieste.	**4 luglio** Il CFP elabora e comunica il progetto orario e, ove necessario, avvia la procedura di coordinamento.	**5 agosto** Termine per la presentazione delle osservazioni al progetto orario.	**22 agosto** Termine entro il quale il CFP predispone e comunica il progetto orario definitivo.
5 settembre Termine per la presentazione delle richieste di servizi.	**30 settembre** Termine di conclusione della procedura di coordinamento a cura del CFP.	**14 novembre** Il CFP predispone e comunica il progetto orario defintivo.	**11 dicembre** **Attivazione dell'orario.**	

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 CFP 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 CFP 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 del CFP 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 CFP 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 del CFP, operanti presso FDG/GI 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 CFP avverrà, anche per il tramite di FDG/GI, 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 CFP 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 al Consorzio Ferrovie Pugliesi (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*') *è da considerarsi al netto della quota necessaria per manutenzione ed interventi infrastrutturali sotto esercizio, con riferimento a ciascuna tratta.*
Il CFP 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 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 CFP 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 CFP valuta che le 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 del CFP, 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 CFP 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.

4.3.3 Nuovi servizi trasporto passeggeri a mercato

E' fatto obbligo, per un richiedente capacità finalizzata all'espletamento di nuovi servizi trasporto passeggeri a mercato, di informare l'AB e l'Autorità almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità, pluriennale o riconducibile ad un solo orario di servizio, si riferisce, come previsto dall'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015.

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 CFP per la risoluzione di un conflitto, si potranno verificare i seguenti casi:

qualora la traccia proposta in alternativa dal CFP differisca dalle richieste originarie delle IF al massimo per 15 minuti e ne siano rispettate le funzioni commerciali, il CFP 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 CFP 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 dal CFP differisca dalle richieste delle IF di oltre 15 minuti, e qualora le tracce confliggano per più di 50 giorni l'anno, il CFP 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

Nella assegnazione delle tracce orarie relativamente a richieste per un orario e per un adeguamento intermedio il CFP 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.

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 20.00.

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 CFP 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.

Nella ripartizione della capacità per richieste in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.
Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva.
È fissata all'85% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, 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.

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'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.

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

Quando un'infrastruttura è stata dichiarata satura, il CFP, unitamente ad FDG/GI, esegue un'analisi della capacità a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa.
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 capacità supplementari.
L'analisi individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.
L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Il CFP, per intesa tecnica con FDG/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.

Entro 6 mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il CFP e FDG/GI condividono 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 CFP 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 dal CFP, previa condivisione di FDG/GI. in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale), conformemente a quanto previsto all'Allegato VII della Direttiva 2012/34/UE, come modificata dalla decisione delegata (UE) 2017/2075.
È facoltà del CFP, su richiesta motivata di FDG/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 sottoindicati 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.
È compito esclusivo dell'AB definire le regole e i criteri di quantificazione delle penali, da pubblicarsi nel PIR, da considerare nel rapporto contrattuale tra il richiedente capacità ed il GI, per la mancata designazione della IF che effettuerà la trazione e la mancata contrattualizzazione/utilizzazione/messa a disposizione della capacità; le penali, negli importi così quantificati, sono poi riscosse o trasferite dalle/alle parti a cui spettano.

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

Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere al CFP (AB) 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 pubblico, l'aliquota su cui calcolare la penale di cui al capoverso n.1) è pari al 45%.
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 CFP 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 CFP 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 a FDG/G la 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:

1 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 della penale, calcolata esclusivamente su tali sezioni, pari al:

- **A)** 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 CFP 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;
- **B)** 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.

2 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, comporterà:

- **A)** alcuna conseguenza economica a carico dell'IF qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo;
- **B)** la corresponsione dell'IF C 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.

3	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 al CFP il canone relativo all'intera traccia o alla parte soppressa, al netto dell'eventuale costo energia.
4	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 CFP 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 CFP 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 €;
- 2% per i contratti di utilizzo con importo compreso tra 6 milioni e 100 milioni di €;
- 1% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 100 milioni di €.

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

La disponibilità delle *informazioni minime* relative agli impianti di servizio di FDG/GI, prevista dal Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla Delibera ART n. 130/2019, sono disponibili all'interno dell'Allegato II del presente Documento.
Si riporta di seguito l'elenco riassuntivo delle differenti tipologie di servizi offerti dal Gestore:

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.

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;

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 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 del CFP nella pianificazione complessiva dell'orario, ovvero da necessità tecnico/organizzative di FDG/GI o 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, entro:

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

Utilizzo 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.

Utilizzo 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.

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

Comprendono le seguenti informazioni che FDG/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.

FDG-GI rende disponibili per le II.FF., in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi anche ai treni di altre II.FF., al fine di consentire a tutte le II.FF. di fornire ai propri passeggeri nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, secondo quanto chiarito al punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.
In merito alla circolazione dei treni, le informazioni, di cui all'allegato II, parte II, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, sono garantite al pubblico da FDG/GI, in stazione e nelle fermate, attraverso tabelloni e quadri orario statici, display e annunci sonori dinamici (in tempo reale).

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 per il tramite di CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*').

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, per il tramite di CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*'), 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, per il tramite di CFP (Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI – '*consorzioferroviepugliesi@legalmail.it*'), 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, per il tramite di CFP, 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, per il tramite del CFP, 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 FDG/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 a 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) FDG/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 destinate alla sosta di materiale rotabile.

Dove viene svolto il servizio

Nelle stazioni dotate di aree idonee. Il servizio viene gestito da FDG/GI nelle aree di stazione.

Formalizzazione

La fornitura sarà formalizzata con sottoscrizione di 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 da FDG/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 *gi.fergargano@legalmail.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 direttamente 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 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, Rodi G.co, Ischitella, Carpino e Cagnano Varano* risultano impresenziate, non effettuano servizio di biglietteria, offrendo 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.
Entro le stazioni di Foggia (RFI) e San Severo (RFI), le condizioni di accesso sono garantite dal rispettivo Gestore.

Per tutti i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta è previsto il servizio di assistenza a chiamata, al numero 0882.228960 (info – lunedì-venerdì 7:00 - 19:00), almeno 48 ore prima della partenza prevista.
In caso di variazioni della condizione di accesso o di fruibilità delle stazioni e dei servizi di trasporto, FDG/GI si impegna a fornire le informazioni con la più ampia diffusione possibile, con la pubblicazione di avvisi nelle stazioni e sul sito internet.

Al fine di concorrere, con propria coordinata organizzazione, a garantire, per la particolarità dei casi specifici, assistenza ad utenti PMR per l'accessibilità in stazioni-fermate, ai relativi servizi e al materiale rotabile delle IF, FDG/GI, conformemente alla normativa dettata dal Reg. (UE) n. 1371-2007 e, nei limiti di applicabilità, dalla precedente L.R. Puglia n. 18-2002, si è dotata di una propria procedura di interfaccia con le IF accedenti, con servizi ferroviari e/o sostitutivi dei medesimi, agli impianti di competenza, attraverso la quale le richieste di assistenza non direttamente pervenute al GI potranno essere condivise almeno 24 ore prima della partenza treno prevista, comunque in tempo utile a consentire ad FDG/GI di rendere ampia informazione al personale interessato, affinché possa compiersi ogni sforzo ragionevole per fornire l'assistenza necessaria agli utenti PMR, nonché possano preferirsi, nei limiti di praticabilità, con intesa GI-IF, soluzioni tecnico-organizzative di minor aggravio per detti utenti (es. *al fine di escludere l'attraversamento a livello dei binari, potrà disporsi arrivo/partenza al 1mo binario del treno*).
La tempestività e l'esaustività dell'informativa resa dalle IF circa la particolarità dei casi in argomento (es. *attraversamento a livello dei binari sotto la sorveglianza del personale, utilizzo dei dispositivi di ausilio per la salita a bordo da parte del personale di stazione, con particolare evidenziazione delle ipotesi di temporanea indisponibilità di attrezzature di bordo destinate alla predetta utenza*), consentirà di svolgere gli usuali confronti GI-IF, anche volti a valutare l'opportunità di attivare il personale della società affidataria dei servizi in stazione quale ulteriore-migliore forma di assistenza agli utenti PMR.
In ogni caso, il concorso all'assistenza dovrà intendersi subordinato alla diligenza degli utenti PMR nel presentarsi al punto designato dell'impianto di servizio almeno 20 minuti prima dell'orario di partenza del treno.
Per la rapida consequenzialità degli adempimenti, è richiesto che tali richieste, rientranti tra le fattispecie di gestione operativa del contratto di accesso all'infrastruttura, siano inviati a FDG/GI ('*gi.fergargano@legalmail.it*') ed anticipate, pari mezzo e telefonicamente, ai Referenti accreditati per i rapporti con le IF.
A partire dal 7 giugno 2023 - nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento UE n. 782/2021, con specifico riferimento a quanto disposto dall'art. 24 ("Condizioni alle quali è fornita l'assistenza") e fatte salve le eventuali successive disposizioni nazionali-applicative, le richieste di assistenza per PMR, ai fini della corretta istruttoria e dell'esaustivo soddisfacimento, dovranno essere trasmesse dall'utente interessato o da terzi per suo conto a FDG/GI, anche per il tramite delle II.FF., con anticipo di 24h rispetto all'inizio del viaggio, invece che con anticipo di 48h (precedente termine previsto dal Regolamento CE n. 1371/2007).

Si richiama l'art. 3 del Regolamento UE n. 782/2021 per definire «persona con disabilità» e «persona a mobilità ridotta» come qualsiasi persona avente una disabilità fisica, mentale, intellettiva o sensoriale temporanea o permanente che, in interazione con barriere di diversa natura, può impedire l'utilizzo pieno ed effettivo del trasporto su base di uguaglianza con gli altri passeggeri o la cui mobilità nell'utilizzo del trasporto è ridotta per ragioni di età.
Il servizio di assistenza per PMR, previa richiesta trasmessa dall'utente o da terzi per suo conto a FDG/GI, anche per il tramite delle II.FF., con anticipo di 48h rispetto all'inizio del viaggio (anticipo di 24h, a partire dal 7 giugno 2023, nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento UE n. 782/2021, art. 24, fatte salve eventuali successive disposizioni nazionali-applicative) è garantito in tutte le località di servizio, all'ingresso e all'uscita delle stesse, nella salita e nella discesa in treno e nell'effettuazione del percorso fino al posto assegnato nella carrozza, con il concorso di competenza delle II.FF., secondo quanto normato, da ultimo, dalla Disposizione di Esercizio FDG.GI.ESE.DE-I.46-28.12.2020.

5.6 Servizi complementari – Corrente di trazione.

FDG/GI offre, a condizioni, trasparenti e non discriminatorie, alle Imprese Ferroviarie che ne facciano richiesta per il tramite del CFP, il servizio corrente di trazione, dunque la fornitura di energia elettrica di qualità e quantità occorrente all'utilizzo della traccia oraria assegnata.
L'intera rete di competenza risulta elettrificata.
La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura con il CFP.

5.7 Segnalazioni e Reclami.

Come previsto dalla Carta dei Servizi, FDG/GI, a fronte della ricezione di segnalazioni e reclami si impegna a fornire una risposta motivata entro trenta giorni dal ricevimento del reclamo ovvero, in casi giustificati, entro novanta giorni dal ricevimento, informa il passeggero della data di effettivo riscontro.
I reclami, a pena di improcedibilità, dovranno contenere una copia del biglietto emesso dall'Impresa Ferroviaria entro la rete di competenza, nonché ogni elemento necessario all'individuazione delle circostanze che avrebbero determinato l'inadempimento del Gestore Infrastruttura, le generalità del mittente ed una copia del documento di riconoscimento attestante le stesse. Ad ogni modo, ai sensi del Reg. (CE) 1371-2007, il mittente che, decorsi i termini sopra definiti, non abbia ricevuto riscontro, ovvero, in seconda istanza, avverso il riscontro fornito, può proporre reclamo all'Autorità di Regolazione dei Trasporti – Via Nizza n.230 – 10126 Torino – '*pec@pec.autorita-trasporti.it*'.
Per maggiori informazioni, modalità, termini e condizioni per la presentazione, si invita a consultare il sito 'www.autorita-trasporti.it'.
Nei casi in cui FDG/GI dovesse ricevere e successivamente respingere, per profili di competenza, eventuali reclami presentati dagli utenti, i medesimi reclami, tempestivamente e comunque entro 30 giorni dal ricevimento, saranno trasmessi, informandone contestualmente l'utente, al soggetto ritenuto competente che, a sua volta e a proprio onere, nei termini di riscontro previsti dall'Allegato A alla Delibera ART. n. 28/2021 per la risposta al reclamo, provvede a fornire il relativo riscontro.

CAPITOLO VI - TARIFFE E PERFORMANCE REGIME

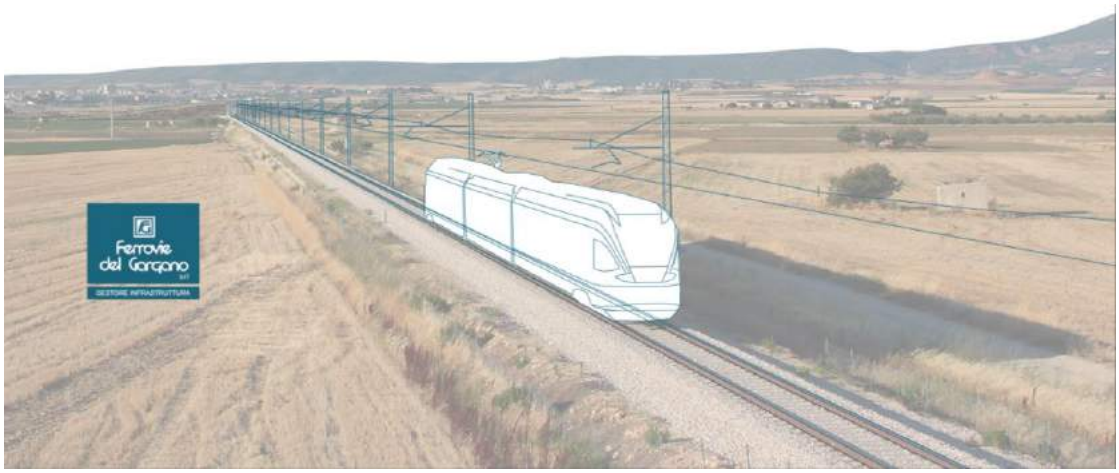
6.1 Introduzione

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 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.

I canoni e le tariffe incluse nel presente capitolo sono state definite conformemente alla Delibera ART 157/2021 che prescrive che per l'orario di servizio 2022-2023 i canoni di accesso all'infrastruttura (PMdA) e le tariffe di tutti i servizi (extra-PMdA), forniti nell'ambito degli impianti gestiti direttamente dal GI, nonché quelle relative ai servizi offerti sempre dal GI, saranno definiti, nel corso del 2022, a seguito della formulazione di una nuova proposta tariffaria elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente. A riguardo è stata riportata la dicitura "Delibera ART 157/2021 – da definire nel corso del 2022".

6.2 Sistema tariffario

Il canone di accesso (pedaggio) e i corrispettivi per i servizi non compresi nel PMdA offerti da FDG/GI per il tramite di CFP sarà comunicato ai Soggetti interessati all'esito del procedimento di verifica che svolgerà l'Autorità di Regolazione dei Trasporti relativamente alla proposta di sistema tariffario che formulerà CFP 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

6.3.1.1 Componente A

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

- A1: massa complessiva del convoglio;
- A2: velocità di percorrenza della traccia;
- A3: usura della linea di contatto elettrica da parte del materiale rotabile.

I valori delle tariffe unitarie sono riportati nelle Tabelle 6.1–6.3.

Tabella 6.1 – *Tariffe unitarie T_{A1} per classe di massa complessiva del convoglio*

Classe di peso	T_{A1} (€/treno/km)
0-500 t	*0.129*

Tabella 6.2 – *Tariffe unitarie T_{A2} per classe di velocità di percorrenza della traccia*

Classe di velocità di marcia	T_{A2} (€/treno/km)
0-100 km/h	*0,119*
100-150 km/h	*0,195*

La velocità di percorrenza / marcia del treno è calcolata con la seguente formula:

Velocità $_{marcia}$ = Lunghezza percorso / (Tempo di percorrenza – Soste)

Tabella 6.3 – *Tariffe unitarie T_{A3} per classe di usura della linea di contatto elettrica da parte del materiale rotabile*

Usura per velocità	T_{A3} (€/treno/km)
Trazione elettrica (pantografo singolo e Vmax minore di 250km/h)	*0,023*

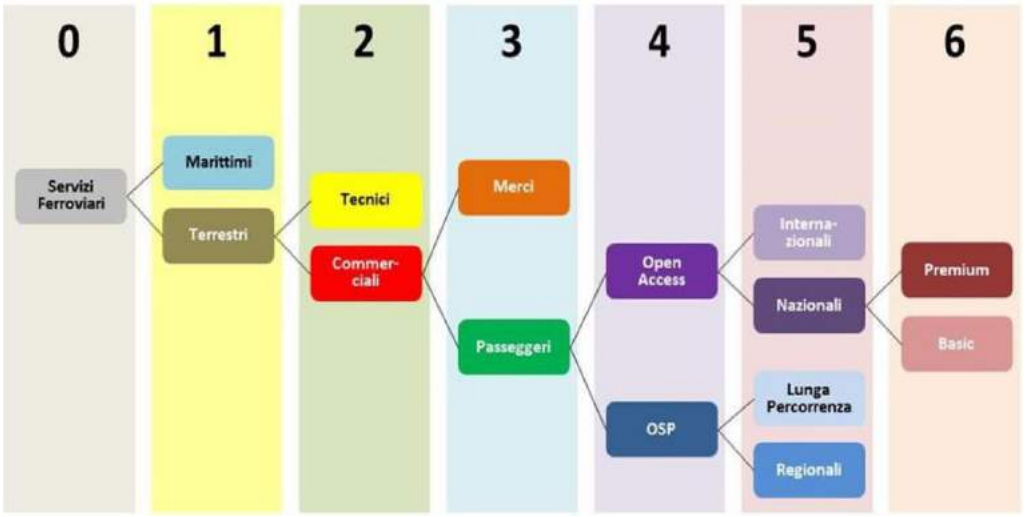
6.3.1.2 Componente B

La componente B del pedaggio è articolata in tre sub-componenti B1, B2, B3:

- B1: *ability to pay* dei segmenti di mercato;
- B2: riclassificazione della rete ferroviaria;
- B3: fasce orarie di servizio.

Ai fini del calcolo del canone relativo alla component B1 è stata applicata l'articolazione dei binomi di primo livello secondo la Delibera ART 96/2015 come riportato nella Figura 6.4.

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



Nella Tabella 6.5 è riportata la descrizione di ciascun segmento di mercato risultante, limitatamente ai segmenti di mercato previsti per l'infrastruttura FDG.

Tabella 6.5 – Descrizione *ability to pay* (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 con finalità commerciali).

Le tariffe unitarie B1 per ciascun segmento di mercato sono riportate nella Tabella 6.6.

Tabella 6.6 – Tariffe unitarie B1 *ability to pay*

Tipo di servizio	B1 (€/treno/km)
OSP (no nodo) – Regionali feriali	*1,670*
OSP (no nodo) – Regionali domenica e festivi	*1,403*

6.3.2 Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura

Il corrispettivo che la I.F. che ha provocato l'evento è tenuta a riconoscere al CFP per ciascun intervento di sgombero su rete FDG/GI è determinato secondo i criteri seguenti:

- Soccorso effettuato con risorse rese disponibili da IF che ha provocato l'evento: NESSUNO;
- Soccorso effettuato con risorse del tutto o in parte reperite da FDG/GI: RIBALTAMENTO DEI COSTI DOCUMENTATI;

6.3.3 Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito (aggiornamento dicembre 2021)

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 6.7, 6.8, 6.9.

6.4 Tariffe per servizi complementari

Corrente di trazione

Il corrispettivo sarà commisurato ai costi di approvvigionamento, documentati, sostenuti da FDG/GI per CFP. I costi sostenuti per l'energia elettrica di trazione sono dovuti riferita a traccia con materiale a pieno carico e vuoto e, comunque, soggetti a conguaglio.
Gli oneri di gestione ed amministrazione dovuti a CFP-FDG/GI per l'erogazione di tale servizio complementare vengono quantificati nella misura dello 0,5% (zero virgola cinque) del costo per l'energia per trazione elettrica.

Servizi di biglietteria e locazione spazi di stazione

Tabella 6.7 – Tariffe aree di biglietterie e strutture funzionali per il loro esercizio

Stazioni Passeggeri	**Corrispettivo unitario (€/mq anno)**
Silver	*113,35*
Bronze	*65,75*

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

Stazioni Passeggeri	**Corrispettivo unitario (€/mq anno)**
Silver	*430,71*
Bronze	*249,85*

Tabella 6.9 – Tariffe Obliteratrici - Stazioni Passeggeri

Stazioni Passeggeri	Corrispettivo unitario (€/mq anno)
Silver	*40,80*
Bronze	*23,67*

Assistenza a persone a mobilità ridotta

I corrispettivi per i servizi di assistenza a persone a ridotta mobilità (PRM), sia con proprio personale abilitato al servizio che con personale esterno sono indicati nella seguente tabella 6.8.

Tabella 6.8 – Tariffe assistenza a persone a mobilità ridotta

Tipologia	Fascia oraria	Tariffa unitaria (€/intervento)
Con carrello	6.00-22.00	*17,00*
	22.01-5.59	*26,00*
Senza carrello	6.00-22.00	*5,00*
	22.01-5.59	*8,00*

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

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 min., merci 120 min.).

Tipologia di servizio	Corrispettivo unitario (€/minuto)
Viaggiatori Diurna	*0,072*
Viaggiatori Notturna	*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.

6.3.4 Servizi ausiliari

6.3.4.1 Fornitura di informazioni complementari

Annunci sonori e/o visivi, Locandine
La tariffa per il servizio è pari a 1,061 €/Annuncio o locandina

6.3.5 Cambiamenti al pedaggio e tariffe

Il sistema tariffario sarà in vigore fino all'orario di servizio del presente PIR. Eventuali modifiche al pedaggio potranno prodursi solo a seguito di specifica emanazione di delibere da parte dell'ART.

6.3.6 Rendicontazione, fatturazione e pagamento

Rendicontazione

FDG/GI, per il tramite di CFP, 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;

FDG/GI, per il tramite di CFP, 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, n. 80/2016 e 157/2021.

Fatturazione

La fatturazione dei corrispettivi dovuti a CFP 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 a CFP 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 CFP gli interessi di mora ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 231/2002 e s.m.i.

6.4 Clausola alle tariffe

CFP 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.

6.5 Performance regime: metodo di calcolo delle penali

Definizioni

Punto di rilevamento:	località in corrispondenza della quale i sistemi di circolazione di GI rilevano l'ora reale di passaggio dei treni.
Ritardo:	differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e programmato del treno in una determinata località di rilevamento.
Scostamento:	Differenza positiva, espressa in minuti, del ritardo del treno tra due punti di rilevamento.
Causa di ritardo:	motivo che ha generato uno scostamento con valore maggiore di zero ascritto al soggetto responsabile (GI, IF proprietaria del treno, altra IF, cause esterne ai sensi

	della apposita codifica contenuta nella nuova procedura di *"Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime"*.
Penale unitaria di Performance Regime (Pu):	valore economico che viene applicato a ciascun scostamento, valido ai fini del Performance Regime, maturato dal treno durante il suo percorso.
Puntualità (Standard IF):	Puntualità calcolata come rapporto tra il numero di treni della singola IF giunti in soglia di puntualità (considerando arrivati in orario anche quelli giunti oltre soglia di puntualità per cause non riconducibili alla stessa IF proprietaria del treno) e il numero totale dei treni circolati della specifica IF.
Soglia di puntualità:	minuti di ritardo, variabili per tipologia di traffico.

6.5.1 Elementi del sistema di attribuzione delle cause di ritardo

Il sistema del Performance Regime prende in considerazione gli scostamenti registrati e attribuiti ai soggetti interessati (FDG/GI e IF) registrati in CTC, unico data base del sistema.
L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento maggiore di 2 minuti e per scostamenti dovuti ad anormalità.
Lo scostamento dovuto a minuti non attribuiti, misurato rispetto alla precedente stazione rilevante o di partenza, sarà ripartito
se pari o inferiore a 5':

- in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti;
- in caso di assenza di scostamenti attribuiti o qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti, al 50% al GI e all'IF.

se superiore a 5':
in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti, qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti;
mediante attribuzione degli scostamenti, riesaminando la marcia del treno nell'ambito della tratta d'interesse, qualora gli scostamenti non attribuiti siano superiori al 50% di quelli attribuiti.

L'elenco delle stazioni rilevanti, individuate previa consultazione con gli stakeholder, è riportato all'interno del portale PIR.
Le modalità di calcolo degli indicatori di puntualità e le relative soglie adottate sono riportate all'interno della Comunicazione Operativa relativa alle modalità di attribuzione e validazione delle cause di ritardo.

6.5.2 Metodo di calcolo

Per ogni singolo treno circolato, il numero di minuti sottoposti a penale si quantifica come prodotto tra gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime- maturati dal treno lungo tutto il proprio percorso e il numero di treni soppressi per i seguenti coefficienti:

- **C_{rit}:** coefficiente che tiene conto del ritardo:

- maturato a destino dal treno in oggetto per i treni merci, secondo la suddivisione riportata in **tabella 2a**;
- maturato a destino dal treno in oggetto per i treni regionali viaggiatori, secondo la suddivisione riportata in **tabella 2b**, in **tabella 2c** per i treni del Servizio Mercato;

- **C_S:** coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio, secondo la suddivisione riportata in **tabella 3**;
- **C_{cat}:** coefficiente che tiene conto della categoria dei treni come indicato in **tabella 4;**
- **C_p:** coefficiente dato dalla somma del C_{Base} + $C_{Correttivo;}$
- **C_{base}:** coefficiente che tiene conto della variazione % dei treni*km sviluppati in puntualità (con riferimento allo Standard IF) per ciascuna IF nell'anno oggetto di consuntivazione del Performance Regime, rispetto l'anno precedente. I valori sono riportati nella **tabella 5**;

- **$C_{correttivo}$:** coefficiente che tiene conto dello standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in tabella 5b (treni viaggiatori) e 5c (treni merci).

- **P_{sop}:** coefficiente che tiene conto per ogni traccia dei treni*km programmati, oggetto di soppressione.

- **C_{sop}:** coefficiente che tiene conto della categoria dei treni nell'applicazione delle penali per soppressioni. I valori sono riportati nella **Tabella 6.**

6.5.3 Rapporti GI-IF

GI corrisponderà a IF proprietaria del treno le penali corrispondenti al valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per la somma dei prodotti degli scostamenti attribuiti – validi ai fini del Performance Regime - giustificati ≥ 1,5', maturati lungo tutto il tragitto del treno ed attribuiti a cause di propria responsabilità per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

$$P_{F1} = P_u * \Sigma (M_{GI} * C_{cat} * C_{rit}) + P_s * \Sigma (S_{GI} * P_{sop} * C_{sop})$$

dove:
P_{F1} *è il flusso che GI dovrà corrispondere alla IF e andrà calcolato per ciascuna IF.*
P_u *è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.*
PS *è la penale unitaria per ogni treno soppresso, equivalente a 120*Pu*
M_{GI} *sono i minuti attribuiti al Gestore Infrastruttura per gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime.*
C_{cat} , C_{rit} *e* ***C_{sop}*** *sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.*
S_{GI} *è il numero treni con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità GI.*
P_{sop} *è il rapporto tra i treni*km soppressi per responsabilità GI e il valore di treni*km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale.*

IF proprietaria del treno corrisponderà a GI le penali corrispondenti al valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per la somma dei prodotti degli scostamenti attribuiti -validi ai fini del Performance Regime- maturati lungo tutto il tragitto del treno ed ascritti a cause di responsabilità dell'IF proprietaria del treno per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

$$PF2 = Pu * \Sigma (MIF * Cs * Ccat * Crit)$$

dove:
PF2 *è il flusso che IF dovrà corrispondere al GI e andrà calcolato per ciascuna IF*
Pu *è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1,00 (uno) Euro/minuto.*
MIF *sono i minuti attribuiti all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno per gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime.*
CS, Ccat e Crit *sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.*

Il flusso economico annuo tra GI e ogni singola IF non potrà superare il valore del 5% del totale del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno. Ferma restando la regolamentazione del Performance Regime per il calcolo delle penali, alla chiusura della contabilità verranno effettuati due bilanci distinti tra GI-IF viaggiatori e GI-IF merci.
Per ognuno dei due bilanci, nel caso dovesse registrarsi un importo residuo a favore del GI, l'80% di tale somma verrà ridistribuita a ciascuna singola IF del settore proporzionalmente ai treni*km commerciali sviluppati nell'anno di riferimento in puntualità (standard IF) da ciascuna singola IF.
I volumi di treni*km commerciali in puntualità saranno moltiplicati per un coefficiente CP calcolato come somma di un coefficiente base C Base legato al miglioramento delle proprie performance rispetto all'anno precedente in termini di treni*km in puntualità riferiti allo standard IF secondo i valori riportati in tabella 5a e di un coefficiente correttivo Correttivo legato allo standard di puntualità IF nell'anno in esame secondo i valori riportati in tabella 5b-5c (treni viaggiatori) e 5d (treni merci).
La quota residua degli eventuali saldi a favore del GI, pari al 20% del totale, verrà dallo stesso reinvestita in servizi alle IF quali ad esempio: pulizia stazioni, efficientamento degli impianti merci/viaggiatori, implementazione/sviluppo sistemi informativi, informazioni al pubblico, sale di attesa viaggiatori.

Per le tracce coinvolte nelle fasce di manutenzione sono definiti, e dichiarati a contratto, i giorni e le tratte di interferenza con i cantieri ed i conseguenti minuti di maggior percorrenza indotti che non determineranno alcuna penale per il GI.

6.5.4 Rapporti IF-IF

Ciascuna IF, infine, **corrisponderà ad ogni altra IF** tramite il GI le penali corrispondenti alla somma del valore della Penale unitaria di Performance Regime moltiplicata per gli scostamenti attribuiti -validi ai fini del Performance Regime- maturati, e ascritti a responsabilità di IF stessa, subiti da treni dell'altra IF, nonché al numero di treni soppressi per responsabilità di altre IF, per i valori dei coefficienti ricavati dalle rispettive tabelle così come definito nel seguente algoritmo:

$$PF3 = Pu * \Sigma (MAB * Ccat * Crit) + Ps * \Sigma (SAB * Psop * Csop)$$

dove:

PF3 *è il flusso che IF dovrà corrispondere ad altra IF e andrà calcolato per ciascuna IF rispetto ogni altra IF.*

Pu *è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.*

PS *è la penale unitaria per ogni treno soppresso, equivalente a 120*Pu*

MAB *sono i minuti attribuiti all'Impresa A provocati a treni dell'Impresa B validi ai fini del Performance Regime.*

SAB *è il numero treni dell'IF B con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità dell' IF A.*

Ccat , Crit e Csop *sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.*

Psop *è il rapporto tra i treni km dell'IF B soppressi per responsabilità IF A e il valore di treni*km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale.*

6.5.5 Tabelle per la determinazione del valore dei coefficienti contenuti negli algoritmi di calcolo delle penali

Tabella 2a - *Crit* (Treni Merci Ordinari e Straordinari)

Ritardo a destino	Crit
≤ 5'	0,25
≤ 15'	0,25
≤ 30'	0,50
< 60'	1,00
< 120'	1,25
< 180'	1,50
≥ 180'	2,00

Tabella 2b - *Crit* (Treni del Trasporto Regionale ordinari e straordinari)

Ritardo medio (nelle stazioni dove viene effettuato servizio viaggiatori)	Ritardo massimo (in una stazione dove viene effettuato servizio viaggiatori)						
	REG	≤ 5'	≤ 15'	≤ 30'	< 60'	< 120'	≥ 120'
	≤ 5'	0,25	0,5	0,75	1,00	1,25	1,50
	≤ 15'	-	1,0	1,25	1,50	2,00	2,50
	≤ 30'	-	-	1,50	1,75	2,25	2,75
	< 60'	-	-	-	2,00	2,50	3,00
	< 120'	-	-	-	-	3,00	3,50
	≥ 120'	-	-	-	-	-	4,00

Tabella 2c - *Crit* (Treni del Servizio Mercato)

Ritardo medio (nelle stazioni dove viene effettuato servizio viaggiatori)	Ritardo massimo (in una stazione dove viene effettuato servizio viaggiatori)					
Mercato	≤ 5'	≤ 15'	≤ 30'	< 60'	< 120'	≥ 120'
≤ 5'	0,25	0,25	0,50	1,00	1,50	2,00
≤ 15'	-	0,50	0,75	1,25	1,75	2,25
≤ 30'	-	-	1,25	1,50	2,00	2,50
< 60'	-	-	-	2,00	2,50	3,00
< 120'	-	-	-	-	3,00	3,50
≥ 120'	-	-	-	-	-	4,00

Tabella 2d - *Crit* (Invii, Materiali Vuoti e Locomotori Isolati)

Crit
1

Cs: *coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio espletato dalla IF proprietaria del treno:*
Tabella 3 - *Cs* (Coefficiente di servizio)

C_s (Coefficiente di servizio)	
Servizio a Mercato	1,00
Servizio Universale e Regionale	0,75
Servizio Merci	0,50
Invii, materiali vuoti e locomotori isolati	0,50

Ccat: *coefficiente che tiene conto della categoria dei treni:*

Tabella 4 - *Ccat* (*Coefficiente di categoria*)

C_{cat} (Coefficiente di categoria)	
Treni programmati d'orario	1,00
Treni effettuati in gestione operativa	0,50
Altre circolazioni (Invii, materiali vuoti, locomotori isolati, tradotte) programmati che effettuati in gestione operativa	0,25

C_p: coefficiente dato dalla somma del C_{Base} + $C_{Correttivo}$:

Tabella 5a – *Cbase*

C_{Base}	
Var < 0%	1,00
0% < Var ≤ 10%	1,05
10% < Var ≤ 20%	1,10
20% < Var ≤ 30%	1,15
30% < Var ≤ 40%	1,20
40% < Var ≤ 50%	1,25
50% < Var ≤ 100%	1,30
Var > 100%	1,40

Var: Variazione treni*km in puntualità (Anno X rispetto X-1)

Tabella 5b - *Correttivo per i treni viaggiatori regionali*

$C_{Correttivo}$ per i treni viaggiatori	
Punt. IF < 82.5%	-0,2
82,5% ≤ Punt. IF < 85%	-0,15
85% ≤ Punt. IF < 87,5%	-0,1
87,5% ≤ Punt. IF < 90%	-0,05
90% ≤ Punt. IF < 92%	0
92% ≤ Punt. IF < 93%	0,05
93% ≤ Punt. IF < 94%	0,10
94% ≤ Punt. IF < 95%	0,15
95% ≤ Punt. IF ≤ 96%	0,20
96% ≤ Punt. IF < 97%	0,25
97% ≤ Punt. IF ≤ 98%	0,30
98% ≤ Punt. IF < 99%	0,35
99% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

Punt. IF: Puntualità IF viaggiatori (%) nell'anno oggetto di consuntivazione PR

Tabella 5c - *CCorrettivo per i treni merci*

$C_{Correttivo}$ per i treni merci	
Punt. IF < 80%	-
80% ≤ Punt. IF < 82,5%	0,05
82,5% ≤ Punt. IF < 85%	0,10
85% ≤ Punt. IF < 87,5%	0,15
87,5% ≤ Punt. IF ≤ 90%	0,20
90% ≤ Punt. IF < 92,5%	0,25
92,5% ≤ Punt. IF ≤ 95%	0,30
95% ≤ Punt. IF < 97,5%	0,35
97,5% ≤ Punt. IF ≤ 100%	0,40

Punt. IF: Puntualità IF merci (%) nell'anno oggetto di consuntivazione PR

Tabella 6: *CSop* (Coefficiente di soppressione)

C_S: coefficiente di soppressione	
Servizio Mercato e Servizio Universale (ordinari e straordinari)	1
Trasporto Regionale (ordinari e straordinari)	1
Merci (ordinari e straordinari)	1
Invii, materiali vuoti, tradotte	0

6.5.6 Monitoraggio performance regime

In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs n. 112/15 (art. 21) è attivato il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato Performance Regime, basato sugli scostamenti maturati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura durante il loro tragitto.

GI o IF rispondono del ritardo indotto a qualsiasi treno, anche di altra diversa IF, per cause riconducibili alla propria responsabilità, con applicazione di penali calcolate come descritto al presente Capitolo.

GI o IF rispondono inoltre di tutte delle soppressioni, anche parziali, effettuate in gestione operativa per cause riconducibili alla propria responsabilità. Per ogni treno passeggeri o merci

soppresso viene attribuito un ritardo convenzionale pari a 120 minuti. Per ogni treno merci soppresso il ritardo convenzionale sarà calcolato in modo tale che il rapporto tra penali per soppressioni e volumi di traffico, per l'insieme del settore merci da un lato e del settore passeggeri dall'altro, sia tendenzialmente lo stesso. Tali ritardi saranno valorizzati come descritto in dettaglio nel presente Capitolo. Per la determinazione delle penali il valore di ciascun minuto di scostamento valorizzato è fissato in 1,00 (uno) Euro/minuto.
Tale valore è moltiplicato per dei coefficienti che tengono conto:

- della tipologia del servizio;
- delle performance di puntualità raggiunte;
- del ritardo misurato nelle fermate commerciali di destino;
- della categoria del treno;
- delle soppressioni

Il ritardo registrato in partenza dalla località di origine dei treni sarà valorizzato alla stregua degli scostamenti maturati lungo tutto il percorso del treno.

Il GI rende accessibili alle IF tutti i dati, cadenzati mensilmente, necessari ad informarle del loro andamento all'interno del sistema di Performance Regime, tramite sito web
in italiano
http://www.ferroviedelgargano.com/it-it/Gestore-infrastruttura/Performance-Regime;
in inglese
http://www.ferroviedelgargano.com/en-gb/Infrastructure-manager/Performance-Regime;
in tedesco
http://www.ferroviedelgargano.com/de-de/Betreiber-der-Infrastruktur/Performance-Regime.

Alla chiusura della contabilità mensile il GI contabilizza per ciascuna IF l'ammontare delle penali dovute/spettanti al/dal GI correlate ai ritardi causati dal GI stesso o da ciascuna IF sui propri treni, nonché l'ammontare delle penali dovute/spettanti correlate ai ritardi provocati/subiti a/da ogni altra IF.

ALLEGATI ED APPENDICI

Allegato I
Appendice I al Capitolo II - Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria
Appendice II al Capitolo II - Accordo Quadro Tipo

Allegato II
Appendice al Capitolo III – Appendice al Capitolo V - Tabelle descrizione rete
Linea *San Severo – Peschici Calenella.*
Linea *Foggia – Lucera.*

Allegato III
Compatibilità Tecnica del Veicolo- Infrastruttura.

Allegato IV
Planimetrie *San Severo – Peschici Calenella.*
Planimetrie *Foggia – Lucera.*

Allegato V
Descrizione dell'indicatore di puntualità (riferito alla IF) attualmente previsto nell'ambito dei vigenti CdS;

Allegato VI

Descrizione dell'indicatore significativo della performance di puntualità: livello obiettivo e il livello consuntivo;

Allegato VII

Procedura per l'attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime.

ALLEGATO I
APPENDICE I AL CAPITOLO II

CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA[1]

TRA

CONSORZIO FERROVIE PUGLIESI con Sede Legale corrente in Bari alla via Giovanni Amendola 170/5, Cod. Fiscale e numero di iscrizione presso il Registro delle Imprese di BARI 08150370727, in persona del legale rappresentante, avv. Bruno Bitetti nato a Bari il 15 agosto 1982, di seguito CFP,

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 espleta le funzioni di cui al D. Lgs. n. 112/15;
b) che tra CFP 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 CFP 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 CFP 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 e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA);
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 CFP;
h) che in data…. IF ha presentato a CFP richiesta di tracce secondo le modalità e le tempistiche previste nel Prospetto Informativo della Rete (d'ora in poi PIR);
i) che in data …….CFP 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 €_____ 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 da CFP 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 delle Consorziate CFP ed IF;
- Allegato 4 – Dislocazione locomotive/convogli di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati – (paragrafo 2.4.7 del PIR).

[1] *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

ARTICOLO 2 - Oggetto

1) L'utilizzo delle tracce orarie, elencate nell'Allegato 1, e dei servizi di cui al Capitolo V 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 CFP - 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 CFP erogherà secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti al Capitolo V del PIR.

CFP 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 CFP a seguito delle richieste di IF di cui alla precedente lettera a). CFP 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) CFP, 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 a CFP 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 VI del PIR o, qualora non determinati, verranno calcolati sulla base delle disposizioni normative e regolamentari, richiamate nel PIR al Capitolo VI, 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 VI).

3) Le penalità per le disdette effettuate da IF e per le soppressioni -operate da CFP 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., 2.4.3 e nell'Appendice al Capitolo VI 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 CFP, 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) CFP 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 di CFP.

3) Fermo quanto previsto al comma precedente e fermi gli obblighi di comunicazione verso CFP che la Compagnia di Assicurazioni dovrà assumere nella polizza ai sensi di quanto previsto dal PIR, IF è tenuta ad informare tempestivamente CFP 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, CFP 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 CFP 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

CFP 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, CFP procederà a destinare la quota parte del residuo penali del Performance Regime, generata dal traffico viaggiatori e attribuite a consuntivo a favore di CFP; 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, CFP, 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 di CFP, potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di CFP oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso CFP 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

Allegato 1 all'appendice I del Capitolo II – 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			

ALLEGATO I
APPENDICE II AL CAPITOLO II

ACCORDO QUADRO TIPO

TRA

CONSORZIO FERROVIE PUGLIESI con Sede Legale corrente in Bari alla via Giovanni Amendola 170/5, Cod. Fiscale e numero di iscrizione presso il Registro delle Imprese di BARI 08150370727, in persona del legale rappresentante, avv. Bruno Bitetti nato a Bari il 15 agosto 1982, di seguito CFP,

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 CFP 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 Ferrovie del Gargano S.r.l. e successivamente-limitatamente convenzionata a CFP 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 CFP 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 dalle Consorziate CFP 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).
CFP, *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, CFP 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.
CFP e le proprie Consorziate, 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.
CFP 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.
CFP 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 CFP 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 CFP 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 CFP avente ad oggetto le tracce comunicate da CFP 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, CFP 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 CFP tutta la relativa documentazione.

ARTICOLO 6 - Informazioni e Riservatezza dei dati

Per ciascun anno di durata del presente Accordo CFP fornirà al Richiedente il P.I.R. relativo alle linee contrattualizzate, alle condizioni ivi fissate.
CFP 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.
CFP 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 CFP esclusivamente all' IF designata.
Il Richiedente e CFP, 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 delle Consorziate CFP, 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 CFP di volta in volta, saranno comunicate al Richiedente senza che CFP 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 CFP, 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 IV.
Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a CFP, 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 CFP da inoltrarsi a mezzo PEC.
In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, CFP 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 dalle Consorziate CFP, 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, CFP, 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 CFP su richiesta di IF
Allegato C – Stima pedaggi medi
Allegato D – Linee guida per aggiornamento Allegato A

Per Consorzio Ferrovie Pugliesi

……..

Per il Richiedente

……..

ALLEGATO I
APPENDICE II AL CAPITOLO II

ACCORDO QUADRO TIPO PER SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

TRA

CONSORZIO FERROVIE PUGLIESI con Sede Legale corrente in Bari alla via Giovanni Amendola 170/5, Cod. Fiscale e numero di iscrizione presso il Registro delle Imprese di BARI 08150370727, in persona del legale rappresentante, avv. Bruno Bitetti nato a Bari il 15 agosto 1982, di seguito CFP,

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 CFP 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;

-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 è stata affidata a Ferrovie del Gargano S.r.l. e successivamente-limitatamente convenzionata a CFP la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria;

-in data …… il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura;

-CFP ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all'Allegato A al presente Accordo;

-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 CFP 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 CFP 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.

CFP*, 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, CFP 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.
CFP 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.
CFP si impegna inoltre a garantire il collegamento con impianti cui sono titolari soggetti diversi da CFP (riportati nell'Allegato E unitamente agli impianti gestiti direttamente o indirettamente da CFP).
CFP 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 CFP la data di avvio dei servizi connessi all'espletamento della gara con un anticipo di 12 mesi rispetto il "primo orario di servizio utile".
CFP 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 CFP 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 CFP 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 CFP 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 , CFP 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

CFP 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.

CFP 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. CFP dichiara inoltre che nulla osta a che tali dati siano resi disponibili dall' IF designata al Richiedente.

Il Richiedente e CFP, 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.

CFP 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.

CFP 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 di CFP sia all'IF interessata sia all'Ente affidante titolare di AQ.

CFP assume formale impegno per il monitoraggio e la garanzia, anche per il tramite di proprie Consorziate, di fattori di qualità quali la pulizia, il decoro e l'illuminazione delle aree aperte al pubblico e dei relativi arredi (ad esempio: sale attesa, spazi informativi, zone biglietteria, servizi igienici); l'accessibilità e la funzionalità dei servizi igienici (incluso il rifornimento idrico e di accessori igienici); il funzionamento degli impianti di riscaldamento e condizionamento delle sale d'aspetto e dei servizi igienici, ove presenti.

ARTICOLO 6 - Riduzione temporanea della capacità

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura CFP, 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 CFP di volta in volta, saranno comunicate al Richiedente senza che CFP 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 CFP, 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 IV.

Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a CFP, 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 CFP da inoltrarsi a mezzo PEC.

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 CFP, 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, CFP, 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 CFP 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 Consorzio Ferrovie Pugliesi Per il Richiedente

ALLEGATO II
APPENDICE II AL CAPITOLO III - APPENDICE AL CAPITOLO V. TABELLE DESCRIZIONE RETE

Località-ubicazione	Numero* dei binari-capacità min e max	Orario di abilitazione	Specificazione caratteristiche** e presenza servizi*** (*di base, complementari, ausiliari*)	Rispondenza STI PMR
LINEA FERROVIARIA *SAN SEVERO – RODI – PESCHICI.*				
APRICENA CITTA' 41°46'44.6"N 15°26'43.4"E	2 (230-185) stazione	00:30 23:45	Corrente di trazione. Servizi di biglietteria convenzionabili e di assistenza al passeggero. Servizi igienici accessibili secondo STI PMR 2014 - 4.2.1.6. Possibilità attivazione nuovi servizi di stazione – disponibilità spazi.	NA *non applicabile*
S.NICANDRO GARGANICO 41°49'50.2"N 15°34'32.3"E	2 (225-225) stazione	00:30 23:45	Corrente di trazione. Servizi di biglietteria convenzionabili e di assistenza al passeggero. Servizi igienici accessibili secondo STI PMR 2014 - 4.2.1.6. Possibilità attivazione nuovi servizi di stazione – disponibilità spazi.	NA
CAGNANO V. 41°49'31.4"N 15°46'11.2"E	2 (160-160) stazione	00:30 23:45	Corrente di trazione. Possibilità attivazione nuovi servizi di stazione – disponibilità spazi.	NA
CARPINO 41°51'15.2"N 15°49'14.0"E	2 (150-150) stazione	00:30 23:45	Corrente di trazione. Possibilità attivazione nuovi servizi di stazione – disponibilità spazi.	NA
ISCHITELLA 41°54'51.7"N 15°50'57.6"E	2 (145-145) stazione	00:30 23:45	Corrente di trazione. Possibilità attivazione nuovi servizi di stazione – disponibilità spazi.	NA
GUARDIOLA 41°55'33.3"N 15°51'16.7"E	1 (60) fermata	00:30 23:45	Corrente di trazione.	NA
SANTA BARBARA 41°55'36.2"N 15°51'54.6"E	1 (60) fermata	00:30 23:45	Corrente di trazione.	NA
SOTTO LA COSTA 41°55'43.1"N 15°52'41.3"E	1 (60) fermata	00:30 23:45	Corrente di trazione.	NA
RODI PORTO 41°55'46.5"N 15°53'16.2"E	1 (60) fermata	00:30 23:45	Corrente di trazione.	NA
RODI G.CO 41°55'45.4"N 15°53'26.0"E	1 (60) fermata	00:30 23:45	Corrente di trazione. Possibilità attivazione nuovi servizi di stazione – disponibilità spazi.	NA
MULINO DI MARE 41°55'57.1"N 15°55'04.6"E	1 (60) fermata	00:30 23:45	Corrente di trazione.	NA
MURGE NERE 41°56'05.1"N 15°56'16.4"E	1 (60) fermata	00:30 23:45	Corrente di trazione.	NA
VICO-S.MENAIO 41°56'09.5"N 15°56'47.1"E	1 (60) fermata	00:30 23:45	Corrente di trazione. Possibilità attivazione nuovi servizi di stazione – disponibilità spazi.	NA
PESCHICI C. 41°56'11.6"N 15°59'06.6"E	2 (95-135) stazione	00:30 23:45	Corrente di trazione. Possibilità attivazione nuovi servizi di stazione – disponibilità spazi.	NA
LINEA FERROVIARIA *FOGGIA – LUCERA.*				
VILLAGGIO DON BOSCO 41°28'30.9"N 15°28'05.4"E	1 (60) fermata	00:30 23:45	Corrente di trazione.	NA
P. M. VACCARELLA 41°28'39.3"N 15°26'56.3"E	2 (495-500) stazione	-	Corrente di trazione.	NA
LUCERA 2 41°29'50.8"N 15°20'29.7"E	1 (60) fermata	00:30 23:45	Corrente di trazione.	NA
LUCERA 41°29'58.9"N 15°19'53.9"E	3 (126-130-100) stazione	00:30 23:45	Corrente di trazione. Servizi di biglietteria convenzionabili e di assistenza al passeggero. Servizi igienici accessibili secondo STI PMR 2014 - 4.2.1.6. Possibilità attivazione nuovi servizi di stazione – disponibilità spazi.	NA

* Numero dei binari di circolazione: 2(1° binario – 2° binario).

** La *specificazione delle caratteristiche* tecniche dell'impianto di servizio richiama e compie rinvio alla presenza di raccordi, binari di manovra-smistamento, attrezzature tecniche per operazioni carico-scarico, lavaggio, manutenzione e capacità di deposito disponibile, presenza di diramazioni, raccordi privati che non compongono l'infrastruttura ferroviaria ma sono comunque indispensabili alla prestazione di servizi di trasporto.
Le caratteristiche non specificate si intendono non presenti.

*** La specificazione presenza servizi riferita a ciascun impianto richiama e compie rinvio descrizione di comune accezione circa la presenza di servizi ferroviari disponibili, di base, ovvero complementari o ausiliari, quindi sulla possibilità di prestarne utilità.
I servizi non specificati si intendono non presenti.

Ferrovie del Gargano
GESTORE INFRASTRUTTURA
Direzione Tecnica

Procedura richiesta accesso impianto e/o a servizi di impianto, termini, limiti di tempo e trattamento delle richieste.
A garanzia di imparzialità, ogni richiesta dovrà essere formulata, per qualsiasi suddetto impianto, a FDG/GI per il tramite di:

CFP - CONSORZIO FERROVIE PUGLIESI
Via Giovanni Amendola n. 170/5, 70126 – BARI - consorzioferroviepugliesi@legalmail.it
Codice fiscale e numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Bari 08150370727, n. 607753 R.E.A.

La richiesta dovrà essere prodotta mezzo PEC e possedere, quale contenuto minimo di procedibilità, esaustiva descrizione dell'oggetto, nonché il recapito del referente tecnico. Entro 10 giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta FDG/GI, per il tramite di CFP, indicherà le modalità di fruizione dell'impianto e/o del servizio di interesse.
Per le esigenze del caso, entro i successivi 15 giorni lavorativi, FDG/GI, per il tramite di CFP, potrà convocare la richiedente per ogni migliore illustrazione o sopralluogo utile a definire le suddette modalità, ovvero invierà una bozza contrattuale standard.
Con riferimento alla procedura di coordinamento di cui alla lettera k), art. 4, comma 2, Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, si rinvia al PIR in revisione corrente.

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).

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‰				

Ferrovie del Gargano
GESTORE INFRASTRUTTURA
Direzione Tecnica

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).

COMPATIBILITA' TECNICA
VEICOLO - INFRASTRUTTURA

Rev.	Data	Motivi della Revisione	Redatto UT	Verificato DT	Approvato DT
01	02.12.2020	PRIMA EMISSIONE	Unità Tecnica	Direttore Tecnico	Direttore Tecnico

INDICE GENERALE

1. SCOPO 4
2. CAMPO DI APPLICAZIONE 4
3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO 7
4. CONSIDERAZIONI GENERALI 9
5. GLI ELEMENTI CARATTERISTICI DI COMPATIBILITÀ 9
5.1. CARATTERIZZAZIONE SECONDO BANCA DATI RINF E REGOLAMENTO UE 2019/777 12
5.2. INTEGRAZIONE PARTICOLARE DELLA INFRASTRUTTURA FDG/GI – REQUISITI AGGIUNTIVI RISPETTO AL RINF 35
6. MITIGAZIONI ATTUATE 46
7. CONCLUSIONI 46

ACRONIMI

DT	=	Direttore Tecnico
FDG/GI	=	Ferrovie del Gargano Divisione Gestore Infrastruttura
IFN	=	Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
IF	=	Impresa Ferroviaria
RFI	=	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
AMIS	=	Autorizzazione alla Messa In Servizio
RINF	=	Registro Infrastruttura
SSE	=	Sottostazione Elettrica
TE	=	Trazione Elettrica
LFM	=	Linea Forza Motrice
IS	=	Impianto di Segnalamento
TLC	=	Telecomunicazione
POS	=	Prefazione all'Orario di Servizio
FO	=	Fascicolo Orario
SO	=	Scheda Orario
CTC	=	Controllo Centralizzato del Traffico
STI	=	Specifiche Tecniche d'Interoperabilità

1. SCOPO

La società ***Ferrovie del Gargano/Gestore Infrastruttura*** d'ora in avanti **FDG/GI**, ha predisposto il presente documento 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 sono riportate la colonne denominate ***"Differenza con la infrastruttura RFI"*** e ***"Differenze rispetto agli standard e Varianti Ammesse dell'Infrastruttura ferroviaria gestita dal GI RFI".***

2. CAMPO DI APPLICAZIONE

L'analisi condotta è riferita alla infrastruttura gestita da **FDG/GI** e distinta per le linee *San Severo–Peschici C.* (73,855 km) e *Foggia-Lucera* (19.364 km), interconnesse e interoperabili con l'IFN nelle stazioni comuni di *San Severo* (RFI) e *Foggia* (RFI).

La linea **San Severo-Peschici** è di 73,855 km ed è così articolata:

- *Apricena Città*
- *Portone Perrone*
- *S. Nicandro Garganico*
- *Cagnano Varano*
- *Carpino*
- *Ischitella*
- *Guardiola*
- *Baia S. Barbara*
- *Sotto la Costa*
- *Rodi Porto*
- *Rodi Garganico*
- *Mulino di Mare*
- *Murge Nere*
- *Vico S. Menaio*
- *Bellariva*
- *Peschici Calenella.*

Ferrovie del Gargano

LINEA FERROVIARIA
SAN SEVERO – PESCHICI CALENELLA

PESCHICI

Bellariva

Vico S.M.

Murge nere

Mulino di mare

Rodi G.co

Rodi Porto

Sotto la Costa

Baia Santa Barbara

Guardiola

Iachitella

Carpino

Cagnano V.no

San Nicandro G.co

Porto Perrone

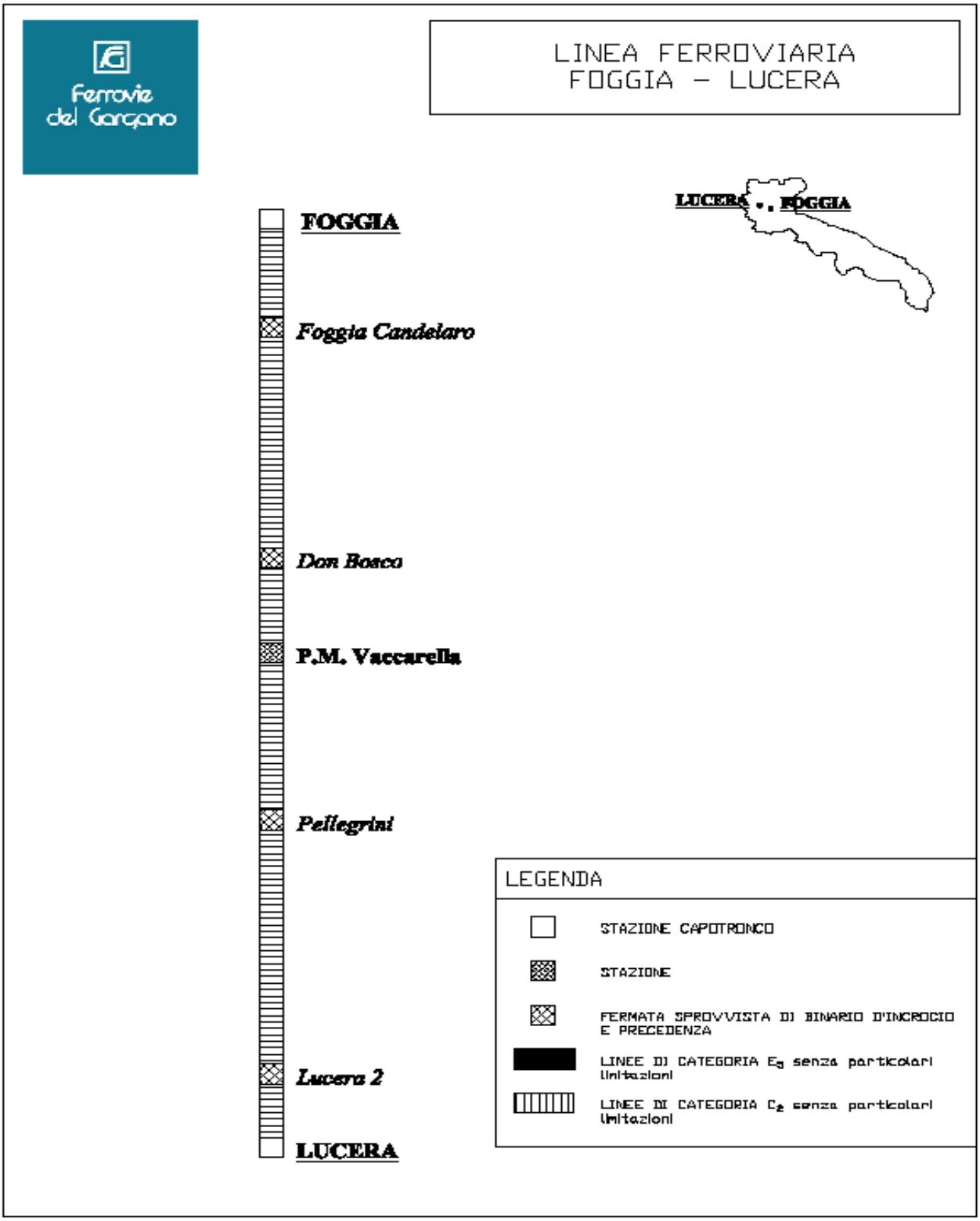
Apricena Città

SAN SEVERO

LEGENDA

- STAZIONE CAPOTRONCO
- STAZIONE
- FERMATA SPROVVISTA DI BINARIO D'INCROCIO E PRECEDENZA
- LINEE DI CATEGORIA E_3 senza particolari limitazioni
- LINEE DI CATEGORIA D_2 senza particolari limitazioni

La linea **Foggia-Lucera** è di km 19,364 (N.B. per la parte di competenza **FDG/GI**; l'infrastruttura di ingresso nella Stazione di Foggia Centrale è di RFI) ed è così articolata:



Le due differenti linee, pur partendo una diversa genesi (*S. Severo-Peschici* realizzata

negli anni '30 con caratteristiche tecniche precipue dell'epoca, *Foggia-Lucera* realizzata nel 2009 su un precedente sedime F.S), possono oggi considerarsi entrambe rispondenti agli standard **R.F.I.**.

Infatti mentre la *Foggia-Lucera* è appunto già nata conforme agli standard tecnici F.S., nel corso degli anni la *S.Severo-Peschici* ha evidentemente subito progressivi interventi di rammodernamento in tutti i settori (armamento, TE, automazioni, ecc.), tali da equipararla sostanzialmente agli standard **R.F.**I..

Al riguardo, si precisa che nei quadri successivi, nel caso in cui non sia espressamente precisato, l'indicazione riportata deve intendersi comune ad entrambe le linee.

3. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La normativa generale di livello nazionale/europeo presa a riferimento per la stesura del presente documento è la seguente:

1. Decreto ANSF n.1/2016 *Riordino normativo, standard tecnico, sottosistemi materiale rotabile, controllo-comando e segnalamento di bordo. Norme tecniche nazionali in materia di sottosistemi costituenti i veicoli ferroviari relative all'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli*;
2. Decisione di Esecuzione della Commissione del 26.11.2014 concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la Decisione di Esecuzione 2011/633/UE;
3. RFI, Direzione Tecnica Standard Tecnologici e Sperimentali, Standard Energia, *"RFI DTC STS ENE SP IFS TE 210 A – Capitolato tecnico per la costruzione delle linee aeree di contatto e di alimentazione a 3 Kv cc"*, Edizione 2014;
4. STI Energia Convenzionale – Decisione 2011/274/UE della Commissione del 26. 04.2011 relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Energia" del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
5. CEI EN 50119 – *Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane – Impianti fissi – Linee aeree di contatto per trazione elettrica;*
6. Serie CEI EN 50122 – *Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane – Impianti fissi – Impianti fissi – Sicurezza elettrica, messa a terra e circuito di ritorno;*

7. CEI EN 50367 – *Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane – Sistemi di captazione di corrente – Criteri tecnici per l'interazione tra pantografo e linea aerea* (per ottenere il libero accesso);
8. Istruzioni RFI *"Standard di qualità geometrica del binario";*
9. Specifica tecnica di fornitura RFI codifica RFI TCA SF AR 02 001 C;
10. Regolamento di Esecuzione UE 2019/777 della Commissione del 16.05.2019 relativo alle specifiche comuni per il Registro dell'Infrastruttura Ferroviaria che abroga la decisione di esecuzione 2014/880/UE;
11. Nota ANSF prot. n 9956 del 26.09.2016 *"Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti di cui al decreto del 5 Agosto 2016".*

A quanto sopra si aggiungono le norme tecniche interne di cui di seguito si riportano i relativi riferimenti:

12. "Regolamento Circolazione Treni RCT", FDG/GI;
13. "Regolamento sui Segnali RS", FDG/GI;
14. "Prefazione all'orario di servizio POS, FDG/GI.

Inoltre è stata analizzata e valutata la disposizione A.N.S.F. del 09.09.2020: *"Indicazioni in merito alle richieste di autorizzazione di "estensione del settore di impiego/dell'area d'uso" sulle reti interconnesse di cui al DM 5 agosto 2016 di veicoli già autorizzati sulla rete ferroviaria nazionale",* con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- *"il richiedente l'autorizzazione del tipo di veicolo e/o dell'autorizzazione di immissione del veicolo sul mercato dovrà presentare la documentazione tecnica e certificativa che dia evidenza della corretta applicazione del procedimento di fissazione dei requisiti di cui all'articolo 13 del Regolamento di esecuzione (UE) 2018/ /545, in particolare per la dimostrazione dei requisiti relativi alla compatibilità tecnica del veicolo con le reti nel settore di impiego esteso coinvolto; tale compatibilità, in coerenza con la definizione di cui all'allegato III paragrafo 1.5 della direttiva 797/2016, comprende l'integrazione sicura del veicolo stesso con le infrastrutture di suddette reti";*

- *"le verifiche, che il richiedente dovrà eseguire in merito alla compatibilità tecnica del veicolo con le reti specifiche, dovranno basarsi sulle analisi eseguite dai Gestori dell'Infrastruttura delle reti interessate, identificando gli eventuali scostamenti della rete in esame dallo standard di riferimento (Decreto ANSF n. 1/2016) in uso presso il GI RFI S.p.A. per la verifica della compatibilità tecnica veicolo-rete; specificatamente per quanto riguarda l'integrazione in sicurezza SST – SSB, le verifiche si baseranno sul dossier di accettazione della sicurezza (DAS) da essi redatto secondo quanto previsto al §10.3.4 e §10.3.5 delle Linee guida ANSF n° 1.2019 rev.1. Tali analisi e dossier di accettazione della sicurezza dovranno essere chiaramente referenziati nella documentazione tecnica di integrazione che dovrà presentare il richiedente".*

4. CONSIDERAZIONI GENERALI

Prescindendo dalle specifiche valutazioni di dettaglio di cui alle successive tabelle, in estrema sintesi è possibile affermare che ***Ferrovie del Gargano*** non si discosta dagli standard della rete **R.F.I.** perché nel corso degli anni tutti gli interventi che sono stati eseguiti imponevano nei capitolati tecnici alle ditte realizzatrici delle opere le stesse norme di riferimento delle *Ferrovie dello Stato*.

Ovviamente alcune caratteristiche – quali ad esempio la lunghezza delle banchine molto minore di quella **R.F.I**. – sono precipue di ***Ferrovie del Gargano***, ma si ribadisce che tutti impianti tecnologici sono a norma *F.S.*, senza quindi differenza alcuna con la rete nazionale.

5. GLI ELEMENTI CARATTERISTICI DI COMPATIBILITÀ

All'Art. 6 comma 5 del Decreto ANSF n.1/2016 è precisato che *"Le norme tecniche nazionali per dimostrare la compatibilità tecnica fra il veicolo e la infrastruttura necessarie per ottenere l'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli su tali reti, di cui* al *comma 2 dell'articolo 3, nel caso delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 15 Luglio 2015, n.112 così come individuate dal Decreto 05.08.2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, saranno oggetto di opportuna valutazione al fine di stabilirne l'applicabilità".*

Contestualmente, stante la "dipendenza" del Decreto ANSF n.1/2016 dalle STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità), si ritiene che le stesse STI costituiscano riferimenti normativi per le quali sarà necessaria opportuna valutazione per le reti di cui al Decreto del 5 Agosto 2016.

Inoltre il comma (2) del Regolamento 777 definisce che "*Il registro dell'infrastruttura ferroviaria (RINF) dovrebbe garantire la trasparenza in materia di caratteristiche della rete ed essere utilizzato come banca dati di riferimento. In particolare, dovrebbe essere utilizzato in combinazione con i valori dei parametri riportati nell'autorizzazione d'immissione sul mercato del veicolo per verificare la compatibilità tecnica fra un veicolo e una tratta".*

In ragione di quanto sopra, al fine di definire le caratteristiche di compatibilità veicolo/infrastruttura, si è proceduto come segue:

- caratterizzazione secondo quanto previsto dal RINF (paragrafo 4.1), con riferimento alle voci di interesse per ciascuno dei sottosistemi d'interesse (Infrastruttura, Energia, Controllo Comando e Segnalamento);
- integrazione a cura di FDG/GI e basata sulla conoscenza specifica della infrastruttura (paragrafo 5.2);
- per i requisiti ritenuti "critici" si è valutata la differenza con la infrastruttura nazionale RFI.

Per quanto riguarda la linea *San Severo–Peschici*, la tratta *Ischitella-Peschici* - oggetto di intervento già finanziato di completo attrezzaggio attualmente in corso – viene gestita in questa fase transitoria nel rispetto delle prescrizioni di cui alla nota ANSF prot. n. 9956 del 26.09.2016 *"Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti di cui al decreto del 5 Agosto 2016".*
In occasione dell'ultimazione di detti lavori, questo Gestore provvederà ad estendere la presente analisi anche alla tratta in questione.
Si precisa che nelle successive tabelle la caratteristica del requisito attenzionato è indicata come:

- **NS = Non Significativa** (si intende che non abbia rilievo ai fini della verifica della

compatibilità tecnica e integrazione in sicurezza con la infrastruttura);

- **NA = Non Applicabile** (si intende che non sia applicabile per le caratteristiche tecniche di Ferrovie del Gargano);
- **Nessuna** (si intende che sia perfettamente identica alla omologa caratteristica di RFI).

5.1. CARATTERIZZAZIONE SECONDO BANCA DATI RINF E REGOLAMENTO UE 2019/777

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.0.0.0	**Informazioni generali**			
1.1.0.0.0.1	Codice del Gestore dell'Infrastruttura	3839		
1.1.1.1	**Sottosistema Infrastruttura**			
1.1.1.1.1	**Dichiarazioni di verifica del binario**			
1.1.1.1.1.1	Dichiarazione di verifica del binario (rilasciata dichiarazione CE – SI/NO)	NO		**NS**
1.1.1.1.1.2	Dichiarazione di dimostrazione IE del binario (rilasciata dichiarazione IE – SI/NO)	NO		**NS**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.1.2	**Parametri di prestazione**			
1.1.1.1.2.2	Categoria della linea	P5	(p.to 4.2.1 STI INF)	**Nessuna**
1.1.1.1.2.4	Capacità di carico	C2-120	(p.to 4.2.1 STI INF)	**Nessuna**
1.1.1.1.2.5	Velocità massima consentita (km/h)	Distinzione per rango (A/B/C) Passeggeri San Severo/km 21 => 140/140/150 Km 21/Sannicandro => 100/105/110 Sannicandro/km 31 => 80/90/100 Km 31/Cagnano => 90/90/90 Cagnano – Carpino => 90/90/90 Carpino – Ischitella => 90/90/90 Ischitella – Peschici C. => 90/90/90 Foggia – Lucera => 140/140/150		**NS**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.1.2.6	Campo di temperatura T1 (da – 25° a + 40°) T2 (da - 40° a + 35 °) T3 (da - 25° a + 45°) Tx (da - 40 a + 50°)	- 25° + 45°		**NS**
1.1.1.1.2.7	Altitudine massima	m 233 s.l.m.		**NS**
1.1.1.1.2.8	Esistenza di condizioni climatiche estreme (SI/NO)	NO		**NS**
1.1.1.1.3	**Tracciato della linea**			
1.1.1.1.3.1.1	Sagoma	GA		**Nessuna**
1.1.1.1.3.7	Raggio minimo di curvatura orizzontale (m)	Foggia – Lucera: 500; San Severo – Peschici C.: 200; Piazzali: 150		**Nessuna**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.1.4	**Parametri del binario**			
1.1.1.1.4.1	Scartamento nominale (750/1.000/1.435/ 1.450/1.524/1.600/1.668/altro.	mm 1.435 1.431 ≤ 1435 ≤ 1438	Tolleranza come da istruzione RFI TCAR ST AR 01 001 P	**Nessuna**
1.1.1.1.4.2	Insufficienza di sopraelevazione (mm)	153		**Nessuna**
1.1.1.1.4.3	Inclinazione della rotaia (gradi)	1/20		**Nessuna**
1.1.1.1.4.4	Esistenza di ballast (S/N)	SI		**Nessuna**
1.1.1.1.5	**Dispositivi di armamento**			
1.1.1.1.5.1	Rispetto da parte dei dispositivi di armamento dei valori di utilizzazione previsti dalla STI (SI/NO)	SI		**Nessuna**
1.1.1.1.5.2	Diametro minimo delle ruote per il deviatoio fisso ad angolo ottuso (mm)	330		**Nessuna**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.1.6	**Resistenza del binario ai carichi applicati**			
1.1.1.1.6.1	Decelerazione massima del treno (m/s^2)	2,5 m/s^2		**Nessuna**
1.1.1.1.6.2	Utilizzo di freni a correnti parassite (autorizzato/autorizzato con condizioni/autorizzato solo per la frenatura di emergenza/ autorizzato con condizioni solo per la frenatura di emergenza/non autorizzato) (SI/NO)	NO		**Nessuna**
1.1.1.1.6.3	Utilizzo di freni magnetici (autorizzato/autorizzato con condizioni/autorizzato solo per la frenatura di emergenza/ autorizzato con condizioni solo per la frenatura di emergenza/non autorizzato) (SI/NO)	NO		**Nessuna**
1.1.1.1.7	**Salute, sicurezza e ambiente**			

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.1.7.1	Divieto di utilizzo della lubrificazione del bordino (SI/NO)	NO		**Nessuna**
1.1.1.1.7.2	Esistenza di passaggi a livello (SI/NO)	SI		**Nessuna**
1.1.1.1.7.3	Accelerazione consentita presso i passaggi a livello (m/s^2)	0.0		**NS**
1.1.1.1.7.4	Esistenza di un sistema di rilevamento di anomalo riscaldamento boccole (RTB) a terra	SI		**Nessuna**
1.1.1.1.8	**Galleria**			
1.1.1.1.8.7	Lunghezza della galleria (m)	San Severo-Peschici C. n. 4: 1. Monte Tratturale = 3.150 m 2. Cagnano – Carpino = 150 m 3. Ischitella – Rodi G.(1)= 150 m 4. Ischitella – Rodi G.(2)= 150 m	Indicare se superiore a 100 m	**Nessuna**
1.1.1.1.8.8	Area della sezione trasversale minima (m^2)	26		**NS**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.1.8.8.1	Conformità della galleria alla STI INF	SI		**Nessuna**
1.1.1.1.8.8.2	Documento messo a disposizione dal Gestore Infrastruttura contenente la descrizione esatta della galleria	SI		**Nessuna**
1.1.1.1.8.9	Esistenza del Piano di Emergenza	Codifica FDG PEI 01 del 05.05. 2016		**Nessuna**
1.1.1.1.8.10	Categoria di sicurezza antincendio richiesta per il materiale rotabile (A/B/nessuna)	A		**Nessuna**
1.1.1.1.8.11	Categoria di sicurezza antincendio nazionale richiesta per il materiale rotabile		Obbligatorio se al punto 1.1.1.1.8.10 si è risposto "nessuna"	**NA**
1.1.1.2	**Sottosistema Energia**			
1.1.1.2.1	**Dichiarazioni di verifica per il binario**			

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.2.1.1	Dichiarazione CE di verifica del binario (SI/NO)	NO		**NS**
1.1.1.2.1.2	Dichiarazione di dimostrazione IE del binario (SI/NO)	NO		**NS**
1.1.1.2.2	**Sistema di linea di contatto**			
1.1.1.2.2.1.1	Tipo di sistema di linea di contatto (Aerea/ terza rotaia/quarta rotaia/non elettrificato)	Aerea		**Nessuna**
1.1.1.2.2.1.2	Sistema di alimentazione elettrica (tensione e frequenza)	3kVcc (Un 3kVcc: U_{min1} = U_{min2} = 2.000 V, U_{max1} = 3.600 V, U_{max2} = 3.900V)		**Nessuna**
1.1.1.2.2.2	Corrente massima del treno	800 A		**Nessuna**
1.1.1.2.2.3	Corrente massima a treno fermo per pantografo	200 A		**Nessuna**
1.1.1.2.2.4	Autorizzazione della frenatura a recupero (SI/NO)	NO		**Nessuna**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.2.2.5	Altezza massima del filo di contatto (m)	5.45 (solo nelle stazioni) 5.20 (in linea)		**Nessuna**
1.1.1.2.2.6	Altezza minima del filo di contatto (m)	4.65		**Nessuna**
1.1.1.2.3	**Pantografo**			
1.1.1.2.3.1	Archetti del pantografo accettati conformi alla STI (1950 mm tipo 1/1600 mm EP/2000 mm/ 2260 mm/nessuno)	Sono ammessi profili 1450, 1600, 1950		**Nessuna**
1.1.1.2.3.2	Altri archetti del pantografo accettati	FS52 – ATR42		**Nessuna**
1.1.1.2.3.3	Requisiti in materia di numero di pantografi alzati e distanza tra loro, a una data velocità	4 per Vmax = 80 < V < 120		**NS**
1.1.1.2.3.4	Materiali degli striscianti autorizzati	Carbone		**Nessuna**
1.1.1.2.4	**Tratti a separazione della catenaria**			
1.1.1.2.4.1.1	Separazione di fase (SI/NO)	NO		**NS**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.2.4.1.2	Informazioni sulla separazione di fase	NO	Indicare se al punto 1.1.1.2.4.1.1 si è rispo- sto "SI"	**Nessuna**
1.1.1.2.4.2.1	Separazione di sistema (SI/NO)	SI		**Nessuna**
1.1.1.2.4.2.2	Informazioni sulla separazione di sistema		Esistono due tron-chi di sezionamento: uno a Foggia in prossimità della stazione RFI (linea Foggia-Lucera) e uno a S. Severo (stazione R.F.I.) (linea S.Severo Pe-schici).	**Nessuna**
1.1.1.2.4.3	Distanza tra il pannello e la fine della separazione di fase	NO		**Nessuna**
1.1.1.2.5	**Requisiti per il materiale rotabile**			

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.2.5.1	Limitazione di corrente o di potenza a bordo richiesta (SI/NO)	SI	Indicare se al punto 1.1.1.2.2.1.1 si è risposto "non elettrificato"	**Nessuna**
1.1.1.2.5.2	Forza di contatto autorizzata (newton)	$F=0.00097*v^2+110$	Indicare se al punto 1.1.1.2.2.1.1 si è risposto "non elettrificato	**Nessuna**
1.1.1.2.5.3	Dispositivo di distacco automatico richiesto (SI/NO)	NO	Indicare se al punto 1.1.1.2.2.1.1 si è risposto "non elettrificato"	**Nessuna**
1.1.1.3	**Sottosistema "Controllo-comando e segnalamento"**			
1.1.1.3.2	**Sistemi di protezione del treno (ETCS) conforme alla STI**			

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.3.2.1	Livello ETCS (N/1/2/3)	NA		**NA**
1.1.1.3.2.2	Baseline dell'ETCS (pre-baseline 2/baseline 2/baseline 3)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"	**NA**
1.1.1.3.2.3	Funzione infill dell'ETCS necessaria per accedere alla linea (SI/NO)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"	**NA**
1.1.1.3.2.4	Funzione infill dell'ETCS installata a terra (Nessuna/Loop/GSM-R/Loop e GSM-R)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"	**NA**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.3.2.5	Implementazione dell'applicazione nazionale dell'ETCS (S/N)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"	**NA**
1.1.1.3.2.6	Esistenza di restrizioni o condizioni operative (S/N)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"	**NA**
1.1.1.3.2	**Radio (GSM-R) conforme alla STI**			
1.1.1.3.3.1	Versione GSM-R (nessuna versione precedente alla Baseline 0/Baseline 0 r3/Baseline 4)	Le comunicazioni terra treno su Rete FdG avvengono tramite apparecchi GSM-R funzionanti in roaming	Considerata la presenza del: - binario singolo; - distanziamento del tipo BCA;	**NA**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
			- sezioni di blocco coincidenti con la distanza tra due sezioni; questo Gestore ha adottato come misura mitigativa la disposizione che su una tratta è possibile la presenza di un solo convoglio	
1.1.1.3.3.2	Numero consigliato di dispositivi mobili GSM-R (EDOR) attivi a bordo per ETCS livello 2 (0/1/2)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.3.1 si è risposto "nessuna" e se installato ERTMS di livello 2	**NA**
1.1.1.3.3.3	Funzioni GSM-R facoltative	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.3.1 si è	

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
			risposto "nessuna"	
1.1.1.3.4	**Sistemi di rilevamento del treno pienamente conformi alla STI**			
1.1.1.3.4.1	Esistenza di un sistema di rilevamento del treno pienamente conforme alla STI (SI/NO)	NA		**NA**
1.1.1.3.6	**Sistemi radio preesistenti**			
1.1.1.3.6.1	Altri sistemi radio installati (sistemi radio preesistenti)	NO	Indicare se al punto 1.1.1.3.3.1 si è risposto "N"	**NA**
1.1.1.3.7	**Sistemi di rilevamento del treno non pienamente conformi alla STI**			
1.1.1.3.7.1.1	Tipo di sistema di rilevamento del treno	(circuito di binario/rilevatore di ruota)		**Nessuna**
1.1.1.3.7.2.1	Conformità alla STI della distanza massima consentita tra due assi consecutivi (S/N)	NA		**NA**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.3.7.2.2	Distanza massima consentita tra due assi consecutivi in caso di non conformità alla STI (mm)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.2.1 si è risposto "N"	**NA**
1.1.1.3.7.3	Distanza minima consentita tra due assi consecutivi (mm)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario"	**NA**
1.1.1.3.7.4	Distanza minima consentita tra il primo e l'ultimo asse (mm)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è rispo-sto "circuito di binario"	**NA**
1.1.1.3.7.5	Distanza massima tra la fine del treno e il primo asse (mm)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario" o "rilevatore di ruota"	**NA**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.3.7.6	Lunghezza minima consentita della corona (mm)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"	**NA**
1.1.1.3.7.7	Diametro minimo consentito della ruota (mm)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"	**NA**
1.1.1.3.7.8	Spessore minimo consentito del bordino (mm)	22	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"	**NS**
1.1.1.3.7.9	Altezza minima consentita del bordino (mm)	31.5	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"	**NS**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.3.7.10	Altezza massima consentita del bordino (mm)	36	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"	**NS**
1.1.1.3.7.11	Carico minimo consentito per asse per categoria di veicoli	NA		**NA**
1.1.1.3.7.12	Conformità alla STI delle norme relative a uno spazio privo di metallo attorno alle ruote (S/N)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"	**NA**
1.1.1.3.7.13	Conformità alla STI delle norme sulla costruzione metallica del veicolo (SI/NO)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "loop"	**NA**
1.1.1.3.7.14	Conformità alla STI delle caratteristiche ferromagnetiche richieste per il materiale costruttivo delle ruote (SI/NO)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"	**NA**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
1.1.1.3.7.15.1	Conformità alla STI della massima impedenza consentita tra ruote opposte di una sala montata (SI/NO)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario"	**NA**
1.1.1.3.7.15.2	Massima impedenza consentita tra ruote op-poste di una sala montata in caso di non con-formità alla STI (ohm)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.15.1 si è risposto "non conforme"	**NA**
1.1.1.3.7.16	Conformità alla STI della sabbiatura (SI/NO)	SI	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario" e "S" al punto 1.1.1.3.7.18	**Nessuna**
1.1.1.3.7.17	Quantità massima di sabbia	NOT TSI	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.16 si è risposto "non conforme"	**NA**
1.1.1.3.7.18	Necessità di disattivazione del dispositivo di	NO	Indicare se al punto	**NA**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
	sabbiatura ad opera del macchinista (SI/NO)		1.1.1.3.7.1 si è rispo- sto "circuito di binario"	
1.1.1.3.7.19	Conformità alla STI delle norme sulle caratteristiche della sabbia (SI/NO)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è rispo-sto "circuito di binario"	**NA**
1.1.1.3.7.20	Esistenza di norme sulla lubrificazione del bordino a bordo (SI/NO)	NA	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è rispo- sto "circuito di binario	**NA**
1.1.1.3.7.21	Conformità alle STI delle norme sull'uso dei ceppi dei freni in materiale composito	TSI		**Nessuna**
1.1.1.3.7.22	Conformità alle STI delle norme sui dispositivi di assistenza allo shunt	TSI		**Nessuna**
1.1.1.3.7.23	Conformità alle STI delle norme sulle combinazioni di caratteristiche del materiale rotabile che influenzano l'impedenza dello	TSI		**Nessuna**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
	shunt			
1.1.1.3.8	**Transizioni tra sistemi**			
1.1.1.3.8.1	Esistenza di transizione tra diversi sistemi di protezione, controllo e allerta	NA		**NA**
1.1.1.3.8.2	Esistenza di commutazione tra sistemi radio diversi	NA		**NA**
1.1.1.3.9	**Parametri relativi alle interferenze elettromagnetiche**			
1.1.1.3.9.1	Esistenza e conformità alla STI di norme relative ai campi magnetici emessi da un veicolo	TSI		**Nessuna**
1.1.1.3.9.2	Esistenza e conformità alla STI di limiti nelle armoniche nella corrente di trazione dei veicoli	TSI		**Nessuna**
1.1.1.3.10	**Sistema di terra per situazioni degradate**			
1.1.1.3.10.1	Livello ETCS per situazioni degradate	NA		**NA**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
	(nessuno/1/2/3)			
1.1.1.3.10.2	Altri sistemi di protezione, controllo e allerta in caso di situazioni degradate	NA		**NA**
1.1.1.3.11	**Parametri relativi ai freni**			
1.1.1.3.11.1	Distanza massima di frenatura richiesta (m)	NA		**NA**
1.1.1.3.11.2	Disponibilità di informazioni supplementari dal Gestore dell'Infrastruttura	NO		**NA**
1.1.1.4	**Norme e restrizioni**			
1.1.1.4.1	Esistenza di norme e restrizioni di natura strettamente locale	NO		**NA**
1.1.1.4.2	Documenti relativi a norme e restrizioni di natura strettamente locale messi a disposizione dal Gestore dell'Infrastruttura	NO		**NA**
1.2.1.0.6	**Marciapiede**			
1.2.1.0.6.4	Lunghezza utile del marciapiede (m)	min 67		**NS**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
		max 250		
1.2.1.0.6.5	Altezza del marciapiede (250/280/550/760/300/380/200/580/680/685/730/840/900/915/920/960/1.100/altra)	H=250 mm H=550 mm		**Nessuna**
1.2.1.0.6.6	Esistenza di assistenza sul marciapiede per la partenza del treno (SI/NO)	N		**NS**
1.2.1.0.6.7	Campo di utilizzo del dispositivo di ausilio per l'accesso a bordo	0 mm 250 mm		**Nessuna**
1.2.2.0.4	**Impianti fissi per la manutenzione dei treni**			
1.2.2.0.4.1	Esistenza di sistemi di scarico dei servizi igienici (SI/NO)	NO		**Nessuna**
1.2.2.0.4.2	Esistenza di impianti di pulizia esterna (SI/NO)	SI (Foggia)		**Nessuna**
1.2.2.0.4.3	Esistenza di impianti di rifornimento idrico	NO		**Nessuna**

Numero	Titolo	Valore infrastruttura FDG/GI (NA = non applicabile)	Note	Differenza con la infrastruttura RFI NS = Non Significativa NA = Non Applicabile Nessuna N.B: la rispondenza con l'infrastruttura RFI è da intendersi rispetto a quella esistente. Gli standard in vigore presso RFI possono presentare delle differenze per le nuove linee/realizzazioni
	(S/N)			
1.2.2.0.4.4	Esistenza di impianti di rifornimento di carburante (S/N)	NO		**Nessuna**
1.2.2.0.4.5	Esistenza di impianti di rifornimento di sabbia (S/N)	NO		**Nessuna**
1.2.2.0.4.6	Esistenza di alimentazione elettrica a terra (S/N)	NO		**Nessuna**

5.2. INTEGRAZIONE PARTICOLARE DELLA INFRASTRUTTURA FDG/GI – REQUISITI AGGIUNTIVI RISPETTO AL RINF

Sottosistema Infrastruttura

Elemento /Parametro	Valore infrastruttura FDG/GI	Differenze rispetto agli standard e Varianti Ammesse dell'Infrastruttura Ferro-viaria gestita dal GI RFI NS = non significativo Nessuna	Normativa di riferimento (qualora diversa da quella RFI)	Note
Opere Civili: Ponti, Viadotti, Rilevati, C_3Trincee, etc..	Conforme alle normative italiane di Genio Civile	**Nessuna**		
Massa per asse e per metro corrente	Categoria linee C_3 20 t - 7,2 t/m	**Nessuna**		
Gallerie (con relative lunghezze)	San Severo-Peschici C. n. 4: 1 Monte Tratturale = 3.150 m 2 Cagnano – Carpino = 150 m 3 Ischitella – Rodi G.(1)= 150 m 4 Ischitella – Rodi G.(2)= 150 m	**Nessuna**		
Linee a singolo binario (lunghezza)	Km 73,855 San Severo – Peschici C.; Km 19,364 Foggia – Lucera	**Nessuna**		
Linee a doppio binario (lunghezza)	Nessuna	**Nessuna**		
Numero di stazioni (da descrivere come layout in un documento a parte)	N°11 (n° 9 linea San Severo – Peschici C. e n °2 Foggia - Lucera)	**I moduli delle stazioni sono in genere più corti rispetto a quelle RFI**		
Raggio di curva minimo	Linea: Rmin = 200 mt; Piazzali: Rmin = 150	**Nessuna**		

orizzontale (in linea e piazzali)	mt			
Raggio di curva minimo verticale	In rapporto alla velocità min 2500 m	**Nessuna**		
Curve di transizione	Raccordo parabolico	**Nessuna**		
Pendenza massima in per 1000 (e relativa lunghezza)	Pendenza max del 30 per mille; L= 3500 m	**Nessuna**		
Sopraelevazione massima	160 mm	**Nessuna**		
Tasso di variazione della sopra-elevazione	Valore max: 2,5 mm a metro.	**Nessuna**		
Marciapiedi di stazione	H = 250 mm in tutte le stazioni eccetto la stazione di Apricena Città H = 550 mm; Lunghezza utile: varie lunghezze	**Nessuna**		
Sagoma – Profilo minimo degli ostacoli	Fiche UIC 505-1 (GA)	**Nessuna**		
Rotaie	Tipo 50 E5	**Nessuna**	Valore ammesso da RFI come da Specifica tecnica di fornitura RFI codifica RFI TCA SF AR 02 001 C	

Controrotaie (dove)	Sui passaggi a livello	**Nessuna**		
Scartamento e relative tolleranze	1.435 1.431 ≤ 1.435 ≤ 1.438			
Traverse	In c.a.p.	**Nessuna**		
Attacchi	Indiretti	**Nessuna**		
Deviatoi (tipologie, tangenti, posa, spazi nocivi, etc..)	50/170/0,12-50/245/0,10 60/400/0.094-60/400/0,074 60/250/0,12	**Nessuna**		
Manovre Deviatoi	Elettriche e manuali	**Nessuna**		
Massicciata	Formata da pietrisco pezzatura 30-60 di terza categoria (calcareo)	**Nessuna**		

Accessibilità delle stazioni ai disabili	Le stazioni sono tutte accessibili a disabili che si muovono autonomamente su carrozzella	**Regime specifico di FDG/GI distinto da quello di RFI/Trenitalia**	L'accesso dei disabili in stazione è regolato dalla Carta dei Servizi, per gli impianti fissi	Regolamento Europeo n.1371/2007 in materia di diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto Ferroviario (Carta dei Servizi FDG/GI/2016 "Garanzia per persone a mobilità ridotta pag. 49).
Impianti fissi per la manutenzione dei treni (per pulizie,trattamento toilet, lavaggio, manutenzione, con fossa, etc…)	Impianto per la manutenzione treni presente in stazione di San Severo e Foggia compreso pulizie-lavaggio-fosse di manutenzione.	**Nessuna**		
Piani e Manuali di Manutenzione delle Opere Civili e Armamento	Istruzioni RFI	**NS**		

Sottosistema Energia				
Elemento /Parametro	**Valore infrastruttura FDG/GI**	**Differenze rispetto agli standard e Varianti Ammesse dell'Infrastruttura Ferro-viaria gestita dal GI RFI NS = non significativo (NS = non significativo, Nessuna)**	**Normativa di riferimento (qualora diversa da quella RFI)**	**Note**
Linea di contatto (fune portante, pendinatura, funi di contatto, poligonazione)	Catenarie: 320 mmq fune regolata 220 mmq fune fissa Conduttori a specifica RFI Pendinatura disegni RFI con pendini a filo rigido da 5 mm e cordino da conduttore da 16 mm Poligonazione +20/-20 a disegno RFI Regolazione con taglie e contropesi ai tiri conformi ai disegni RFI	**Nessuna**		
Mensole e Isolatori	Mensole orizzontali tubolari in acciaio e in profilo di alluminio Disegni serie E5 6000 capitolato tecnico TE/2008 TE/2014	**Nessuna**		
Palificazione	Pali tipo "LS e LSF"	**Nessuna**		

Sottostazioni elettriche di conversione (quantità, tipologie, taratura protezioni elettriche, ….)	N°1 SSE da 5,4 MW. N°3 SSE da 2 MW.	**NS**		
Ritorni e Messe a Terra in linea, stazioni e sottostazioni	Circuito di terra di protezione e ritorno conforme alla norma CEI EN 50122-1 sezioni di 3000 m con pali con spandente proprio e connessioni alle rotaie ai capi della sezione attraverso limitatore di tensione	**nessuna**		
Impianti di luce e forza motrice di stazione	Conformi alle norme di legge.	**NS**		
Impianti di illuminazione piazzali	Conformi alle norme di legge	**NS**		
Larghezza massima/minima ammessa per lo strisciante	1.450 ÷ 10 mm (standard nazionale)	**Nessuna**		
Piani e Manuali di Manutenzione del Sottosistema Energia	Manuali di manutenzione interni e secondo SGS	**NS**		

Sottosistema CCS				
Elemento /Parametro	**Valore infrastruttura FDG/GI**	**Differenze rispetto agli standard e Varianti Ammesse dell'Infrastruttura Ferro-viaria gestita dal GI RFI NS = non significativo Nessuna)**	**Normativa di riferimento (qualora diversa da quella RFI)**	**Note**
Tipologie di segnali di prima categoria e di avviso	Segnalamento SDO e LED	**Nessuna**		
Tipologie di segnali bassi	Non presenti			
Circuiti di binario	CdB a c.a. a frequenza industriale a 50Hz per gli impianti ACEI I/019.	**Nessuna**		
Sistemi di blocco conta-assi	BCA2 tipo Siliani a Schema SBA19	**NS**		
Passaggi a livello (tipologie e gestione)	Passaggi a livello a schemi RFI V303 V308 V305	**Nessuna**		
Sistema di formazione e	Comando itinerario con pedale annuncio	**NS**		

controllo itinerari	treni su Impianto ACEI I/019 teleco-mandato			
Sistema di distanziamento treni	Distanziamento treni con blocco conta assi-tratte	**NS**		
Sistema di comunicazioni terra-treno	Non presente	**NA**		
Sistema di comunicazioni per la regolazione della circolazione	Controllo Centralizzato del Traffico, comunicazione GSM	**NS**		
Esistenza di altri sistemi installati di protezione, controllo e allerta della marcia del treno	SCMT con encoder da palo	**Nessuna**		
Piani e Manuali di Manutenzione del Sotto-sistema Segnalamento e Telecomunicazioni	Manuali di manutenzione interni e secondo SGS	**NS**		

Sottosistema Esercizio					
Elemento /Parametro	**Valore infrastruttura FDG/GI**	**Differenze con la infrastruttura RFI (NS = non significativo, Nessuna)**	**Normativa di riferimento qualora diversa da quella RFI)**	**Note**	**Riferimento RINF**
Modulo di Condotta	Condotta: n. 1	**NS**			
Modulo di Scorta	Accompagnamento: n. 1	**NS**			
Sistema di gestione della circolazione, di incroci e precedenze	Controllo Centralizzato del Traffico (Telecomando CTC)	**NS**			
Conformità ai principi del Regolamento della Circolazione Ferroviaria (Decreto ANSF 04/2012 All. B)	SI	**NS**		Rimando al documento di analisi di conformità al decreto 4/2012 - Raffronto RCF ANSF norme FDG Release 3.0	
Regolamento di Esercizio	RCT FDG/GI	**NS**		Non ci sono norme da emettere da parte di GI FdG	

Regolamento Segnali	RS FDG/GI	**NS**			
IPC	IPC FDG/GI	**NS**			
IEFCA	IEFCA FDG/GI	**NS**			
PGOS	PGOS FDG/GI	**NS**			
NSD	NSD FDG/GI	**NS**			
NMS	NMS FDG/GI	**NS**			
NEITE	NEITE FDG/GI	**NS**			
DET	DET / FDG/GI	**NS**			
Bca	Bca FDG/GI	**NS**			
ACEI	ACEI FDG/GI	**NS**			
Stazioni Comuni FDG/GI-RFI	Convenzione/Allegato Tecnico				

6. MITIGAZIONI ATTUATE

Le due linee di ***Ferrovie del Gargano*** *Foggia-Lucera* e *S. Severo Peschici* sono attrezza te con sistemi e standard RFI (compreso SCMT) con esclusione dell'ultimo tratto *Ischitella-Pechici Calenella* della *S. Severo Peschici*, per il quale è in corso un intervento già finanziato di completo attrezzaggio; in occasione dell'ultimazione di detti lavori, questo Gestore provvederà ad estendere la presente analisi anche alla tratta in questione.

Nelle more la tratta viene gestita in questa fase transitoria nel rispetto delle prescrizioni di cui alla nota ANSF prot. n. 9956 del 26.09.2016 *"Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti di cui al decreto del 5 Agosto 2016".*

7. CONCLUSIONI

Il raffronto evidenziato nelle tabelle di cui ai paragrafi 5.1 e 5.2 sulla compatibilità tecnica infrastruttura-veicolo consente l'estensione del titolo autorizzativo rilasciato da RFI anche alla infrastruttura **FdG/GI**.

Tale valutazione scaturisce - tra l'altro - quale naturale corollario anche di due aspetti, e cioè che:

- i rotabili FdG viaggiano regolarmente su rete **RFI**, senza problematica alcuna;
- nel corso degli anni tutte gli interventi infrastrutturali effettuati da **FdG** riportavano espressamente nei capitolati tecnici la rispondenza alle norme FS del settore;

il tutto ad attestare una reciproca osmosi tra rotabili e infrastrutture **RFI/FdG.**

ALLEGATO IV

PLANIMETRIE

PROVINCIA DI FOGGIA

PLANIMETRIE LINEA FERROVIARIA *SAN 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

PLANIMETRIE LINEA FERROVIARIA *FOGGIA – LUCERA.*

Figura 1: Foggia

Figura 2: tratta tra Foggia e Lucera

Figura 3: Lucera

ALLEGATO V

DESCRIZIONE DELL'INDICATORE DI PUNTUALITÀ
(RIFERITO ALLA IF)
ATTUALMENTE PREVISTO NELL'AMBITO DEI VIGENTI CDS;

FDG/GI, nell'ambito dei propri CdS vigenti e con indifferente riferimento all'Impresa Ferroviaria, è vincolata al raggiungimento del valore di 95 per l'indicatore di puntualità previsto all'Allegato II (Indicatori della regolarità e puntualità del servizio) della DGR Puglia n. 1239 del 10/07/2018[1].

Di seguito, si riporta l'allegato di interesse al citato deliberato regionale.

ALLEGATO 2: INDICATORI DELLA REGOLARITA' E PUNTUALITA' DEL SERVIZIO

Il presente allegato consta di n. 4 facciate.

IL DIRIGENTE DI SEZIONE

ASSESSORATO TRASPORTI E LAVORI PUBBLICI – Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti – REGIONE PUGLIA

INDICATORI minimi di regolarità e puntualità		
INDICATORI		
	SERVIZIO FERROVIARIO UNITA' DI MISURA	
REGOLARITA'		
Treni non effettuati e non sostituiti per cause dipendenti dalla società	% (N° treni programmati-N° treni non effettuati)/N° treni programmati	98,5
PUNTUALITA'		
Media mensile di tutti i treni con ritardi non maggiori di 5' per cause dipendenti dalla Società	% N° treni tutti in ritardo non maggiore di 5'/N° treni effettuati	95
media mensile dei treni con ritardi non maggiori di 5' su ciascuna linea per cause dipendenti dalla Società	% N° treni per linea in ritardo non maggiore di %'/N° treni effettuati	88
	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO UNITA' DI MISURA	
REGOLARITA'		
Corse non effettuate per cause dipendenti dalla Società	%(N° corse programmate-N° corse non effettuate)/N° corse programmate	99
PUNTUALITA'		
corse in partenza con ritardo maggiore di 5' per cause dipendenti dalla Società	% N° corse programmate/N° corse in ritardo	98,5

N.B. :
1. le possibili cause non imputabili alla Società sono quelle individuate nell'allegato 3 e quelle relative a "eventi accidentali" e ritardo pubblicizzato (interventi straordinari programmati)".
2. Nell'ipotesi di interruzione della linea ferroviaria (che otrebbe comportare l'attivazione di servizi intermodali ferro+auto) o di eventi straordinari che ne riducon la capacità, la puntualità verrà depurata del ritardo in partenza.

All. 2 – DGR Puglia n. 1239 del 10/07/2018

Ferrovie del Gargano S.r.l. nell'esercizio 2020, giusta rendicontazione resa all'EA, per l'indicatore di regolarità sopra indicato,

DICHIARA

di aver conseguito, come dato medio riferito alle linee ferroviarie gestite, il valore di 98.

Tale indicazione è indicizzata annualmente all'interno delle revisioni del PIR.

FERROVIE DEL GARGANO
GESTORE INFRASTRUTTURA
IL DIRETTORE TECNICO
F.TO IN ORIGINALE

[1] recante "*Deliberazione della Giunta Regionale n. 818/2009 e n. 2410/2009 di approvazione schema di contratto di servizio per i servizi ex art. 8 del D.Lgs. 422/97 – Modifica e integrazioni degli allegati*".

ALLEGATO VI

INDICATORE SIGNIFICATIVO DELLA PERFORMANCE DI PUNTUALITÀ.
INDICAZIONE DEL LIVELLO OBIETTIVO PREFISSATO DAL GI.

FDG/GI, per l'orario di esercizio decorrente da dicembre 2021, ha assunto quale indicatore significativo della performance di puntualità il rapporto e l'obiettivo che segue:

Descrizione	Unità di misura
Media mensile di tutti i treni con ritardi non maggiori di 5' per cause dipendenti dalla Società	$\frac{\%\ N°\ treni\ in\ ritardo\ non\ maggiore\ di\ 5'}{N°\ treni\ effettuati}$
	Obiettivo 96

Tale indicazione è indicizzata annualmente all'interno delle revisioni del PIR.

FERROVIE DEL GARGANO
GESTORE INFRASTRUTTURA
IL DIRETTORE TECNICO
F.TO IN ORIGINALE

PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO

DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME

INDICE

PREMESSA 5

PARTE I – GENERALITÀ 5

1.1. Scopo e campo di applicazione 5

1.2. Documentazione di riferimento 5

1.3. Definizioni 5

1.4. Abbreviazioni 6

PARTE II - DESCRIZIONE DEL PROCESSO 7

2.1 Rilevazione dei dati di circolazione 7

2.2 Attribuzione e codifica delle cause di ritardo 7

2.2.1 Attribuzione delle cause di ritardo 7

2.2.2 Modalità di attribuzione delle cause di ritardo 8

2.2.3 Anormalità 8

2.3 Validazione delle cause di ritardo 9

2.3.1 Tempo reale 9

2.3.2 Accertamenti tecnici e tavoli tecnici di sala operativa 9

2.3.3 Tavolo tecnico di Direzione 10

2.3.4 Anormalità e provvedimenti di circolazione 10

2.4 Puntualità 10

2.4.1 Puntualità a destino 11

2.4.2 Soppressioni . 12

2.4.3 Performance Regime 12

PARTE III – Allegati 14

TABELLA DI SINTESI CAUSE DI RITARDO E SOPPRESSIONE 15

GESTORE INFRASTRUTTURA 16

IMPRESA FERROVIARIA 19

ESTERNE 22

INDOTTE 24

PREMESSA

Nella presente procedura Operativa vengono specificati i criteri per la determinazione della puntualità e del Performance Regime.

PARTE I - GENERALITÀ

1.1 Scopo e campo di applicazione

La presente Procedura Operativa ha lo scopo di indicare criteri, attività e responsabilità per l'attribuzione e la validazione delle cause di ritardo, per la determinazione della puntualità e degli elementi significativi da utilizzare per il·Performance Regime.

Si applica a tutte le Strutture Organizzative coinvolte nelle attività indicate, comprese quelle relative agli accertamenti tecnici tra GI e la IF per l'attribuzione delle anormalità.

1.2 Documentazione di riferimento

Il presente documento si correla al Contratto di Servizio vigente stipulato con Regione Puglia e al Prospetto Informativo della Rete in corso di definizione.

1.3 Definizioni

Ritardo

Differenza positiva espressa in minuti tra l'orario reale e l'orario programmato di un treno in un determinato punto di rilevamento.

Scostamento

Differenza positiva espressa in minuti del ritardo di un treno tra due punti di rilevamento successivi.

Soppressione

Mancata effettuazione di tutto o di parte del percorso di un treno.

Causa di ritardo

Motivo che ha generato uno scostamento o una soppressione.

Anormalità

Evento che determini almeno una delle seguenti situazioni:

- indisponibilità di tratti di linea o di impianto (che riducono la normale capacità sia rispetto alla circolazione dei treni che rispetto ai servizi di impianto);
- riduzione di capacità (considerando anche le limitazioni nelle prestazioni dei veicoli ferroviari); degrado di funzionamento dell'infrastruttura (compresi i rallentamenti improvvisi);
- ovvero abbia prodotto ripercussioni sulla circolazione causando: una o più soppressioni di treni;
- effetti sulla sicurezza dell'esercizio;
- danni ai treni, ai viaggiatori, al personale, ai mezzi, alle cose, all'ambiente o a terzi.

Validazione

Verifica della completezza e della congruenza delle cause di ritardo attribuite agli scostamenti e alle anormalità e della certificazione del dato relativo. Tale processo è normalmente svolto dalle figure di coordinamento della circolazione o di interfaccia del GI con le IF tramite i Referenti Accreditati

Referente accreditato

Figura designata dal GI e dalla IF preposta allo svolgimento delle attività di attribuzione e validazione delle cause di ritardo.

1.4 Abbreviazioni

Nel testo sono usate le seguenti abbreviazioni

ART	Autorità di Regolazione dei Trasporti
cdb	Circuito di binario
DCO	Dirigente Centrale Operativo
GI	Gestore Infrastruttura
GO	Gestione Operativa
IaP	Informazioni al pubblico
IF	Impresa Ferroviaria
PIR	Prospetto Informativo Rete

PARTE II - DESCRIZIONE DEL PROCESSO

2.1 Rilevazione dei dati di circolazione

I dati di circolazione (orari di arrivo, partenza o transito dei treni, programmati e reali) sono registrati nel C.T.C. presente in FdG/GI.

Il sistema riceve in automatico i dati programmati dagli applicativi di supporto alla progettazione orario e i dati reali dai sistemi tecnologici di campo presenti sulle linee e negli impianti. In particolare sono rilevati con le seguenti modalità:

- l'orario di arrivo come orario di occupazione del cdb di stazionamento dove il treno è ricevuto; l'orario di partenza come orario di rilascio del cdb di stazionamento dove il treno era ricevuto;
- l'orario di transito (generalmente con differenza tra ora di arrivo e di partenza inferiore a 30") come orario di rilascio del cdb di stazionamento dove il treno era ricevuto.

Ogni variazione dei punti e delle modalità di rilevamento di ogni impianto deve essere comunicata ai gestori dei sistemi informatici, con congruo anticipo, prima dell'entrata in esercizio per poter svolgere le operazioni di allineamento e di test dei sistemi.

In caso di malfunzionamento o in assenza dei sistemi informativi di gestione della circolazione i dati vengono registrati manualmente dai Regolatori della Circolazione (DCO) su modulo M6.

2.2 Attribuzione e codifica delle cause di ritardo

2.2.1 Attribuzione delle cause di ritardo

Ogni scostamento è generato da un evento che modifica l'orario programmato del treno. La causa dello scostamento deve essere attribuita a cura del Regolatore della Circolazione (DCO), se necessario in accordo con il DCCM, mediante l'assegnazione di un codice di ritardo corrispondente a diverse categorie di eventi. I codici di ritardo sono riportati in allegato 1.

L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento maggiore di 2 minuti e va eseguita in tempo reale dal RdC e comunque entro la fine del proprio turno di servizio.

Entro 1giorno lavorativo dall'arrivo a destino del treno GI può modificare i dati inseriti, correggendo errate registrazioni dei sistemi di campo ed eventuali mancanze o incongruenze dei dati.

Inoltre entro 3 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno, anche a seguito di analisi dei grafici di circolazione e di eventuali accertamenti tecnici, GI potrà inserire o modificare la causa di uno scostamento, comunicandola formalmente alla IF interessata .

L'IF interessata potrà contestare esclusivamente i codici di ritardo riconducibili a propria responsabilità entro 3 giorni.

2.2.2 Modalità di attribuzione delle cause di ritardo

L'assegnazione del codice corrispondente alla causa di ritardo può avvenire attraverso due modalità:

- associando direttamente allo scostamento il codice di ritardo;
- associando lo scostamento ad una anormalità.

Le cause di ritardo possono fare riferimento a 3 macro-categorie:

- ritardi per responsabilità della IF proprietaria del treno;
- ritardi per responsabilità del GI;
- ritardi per responsabilità esterne al sistema ferroviario (cause esterne).

Alcuni scostamenti, in particolare relativi a causa esterna, possono essere assegnati al codice corrispondente solo attraverso l'associazione ad una anormalità, come specificatamente indicato in allegato 1.

2.2.3 Anormalità

Le anormalità sono eventi inseriti nei sistemi informativi di supporto della circolazione a cui viene assegnato il codice di ritardo relativo.

A un'anormalità possono essere associati tutti gli scostamenti (anche inferiori o uguali a 2 minuti) dei treni direttamente coinvolti, ossia soggetti a fermata, rallentamento, limitazioni, soppressioni anche per conseguenti provvedimenti di circolazione, rilevati fino al superamento della località o del tratto di linea su cui insiste l'anormalità stessa.

Possono essere inoltre associati a un'anormalità gli scostamenti dei treni coinvolti rilevati nelle tratte successive fino a 30 minuti dal superamento del punto su cui insiste l'anormalità, a condizione che il treno non recuperi prima completamente il proprio ritardo. Inoltre, sono attribuiti alla stessa anormalità gli scostamenti rilevati in 'partenza dall'origine del primo treno corrispondente per "turno materiale", se comunicati in fase di programmazione di orario e se confermato prima dell'orario teorico di partenza.

Gli scostamenti rilevati nelle tratte successive per conflitti con treni coinvolti in differenti anormalità vanno associati all'anormalità che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto.

Qualora l'anormalità sia relativa a un degrado prestazionale dei veicoli del treno, seppur rilevata in una località o tratto di linea, cessa al momento dell'arrivo a destino del treno e possono essere associati gli scostamenti degli altri treni coinvolti solo fino a 15 minuti dopo il suo termine.

Non possono essere associati a un'anormalità gli scostamenti derivanti da una successiva anormalità.

Alcune anormalità particolari per estensione o per gravità (investimenti, mareggiate, terremoti, alluvioni, incendi, eventi meteo rilevanti, . . .) possono avere associati tutti gli scostamenti dei treni coinvolti.

2.3 Validazione delle cause di ritardo

Il processo di validazione è attuato mediante la condivisione tra GI e IF, anche a seguito di confronto tra Referenti accreditati del GI e della IF come di seguito specificato.

2.3.1 Tempo reale

In caso di disaccordo sulla causa di ritardo attribuita a uno scostamento, le IF possono attivarsi attraverso i loro Referenti accreditati, i cui nominativi sono formalmente comunicati a GI. Questi si confronteranno verbalmente con il DCO per la soluzione della controversia. In ogni caso le IF potranno effettuare le contestazioni tramite pec, all'indirizzo def.fergargano@legalmail.it non oltre i 3 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno o dalla attribuzione della causa di ritardo (se successiva), specificando la motivazione della contestazione corredata, se necessario, da documentazione.

2.3.2 Accertamenti tecnici e tavoli tecnici di Sala Operativa

Il Referente accreditato del GI dovranno rispondere formalmente alle IF entro 3 giorni lavorativi dall'arrivo della contestazione. Nel caso in cui gli accertamenti richiedano approfondimenti tecnici con tempi superiori a 3 giorni, i tempi di risposta potranno essere prorogati fino a un massimo di 7 giorni, comunicandoli all'IF.

In caso di mancato accoglimento della contestazione, il Responsabile Sala Operativa IP o altro soggetto designato dell'IP potrà richiedere, entro 3 giorni lavorativi dal rifiuto della contestazione, un ulteriore approfondimento a GI.

Le richieste di approfondimento della IP saranno, quando possibile, corredate dalle documentazioni o certificazioni di supporto prodotte dalla IP e saranno trattate nei tavoli tecnici di Sala Operativa con cadenza mensile.

Ai tavoli tecnici di Sala Operativa parteciperanno il Responsabile Sala Operativa GI e DCO del GI, il Responsabile Sala Operativa IP e le strutture di supporto delle IP, e verranno verbalizzate le contestazioni accolte (per le quali GI provvederà alla modifica della causa di ritardo), quelle definitivamente rifiutate (con l'accordo della IP) e quelle che l'IP chiederà di sottoporre al tavolo tecnico di Direzione.

2.3.3 Tavolo tecnico di Direzione

I Responsabili di GI e IP affronteranno i contenziosi non risolti in Sala Operativa per la loro soluzione definitiva.

Le anormalità oggetto di accertamenti formali verranno valutate sulla base dei risultati della Commissione d'indagine.

Entro il giorno 10 del mese X+1 rispetto a quello di circolazione X la struttura U.O. Circolazione autorizzerà la chiusura dei dati di andamento (1° chiusura).

Entro il giorno 15 del mese X+2 rispetto a quello di circolazione X, la struttura U.O. Circolazione autorizzerà la chiusura ed il consolidamento dei dati delle cause di ritardo e dei codici delle anormalità (2° chiusura). Qualora entro tale data non siano stati conclusi gli accertamenti necessari all'individuazione delle corrette responsabilità per le anormalità che necessitano di indagini ed accertamenti tecnici, la 2° chiusura può essere posticipata fino alla loro conclusione.

2.3.4 Anormalità e provvedimenti di circolazione

Ogni anormalità e ogni provvedimento di circolazione, la cui responsabilità, anche a seguito di successivi accertamenti da parte dei tecnici del GI, venga attribuita all'IP, verrà notificata all'IP. Per le tipologie di anormalità che prevedono accertamenti congiunti tra tecnici GI e IP dovranno considerarsi le risultanze degli specifici tavoli tecnici.

Nei casi in cui la causa di un'anormalità/provvedimento di circolazione non venga condivisa, l'IP potrà contestarla entro 5 giorni lavorativi dalla data di attribuzione della responsabilità, richiedendo un approfondimento tra Responsabile della Sala Operativa GI e Responsabile Sala Operativa IP o altro soggetto designato dell'IP.

In casi eccezionali, qualora permanga un disaccordo tra le parti o qualora vi sia un'inchiesta in corso che superi i 5 giorni previsti, è possibile ricorrere al Tavolo tecnico di Direzione.

Nel caso in cui per tali contenziosi fossero superati i termini previsti senza che sia stata attribuita la causa di ritardo con le opportune e specifiche motivazioni, la responsabilità dell'anormalità/provvedimento di circolazione sarà attribuita a chi non avrà fornito in tempo utile le informazioni richieste.

Entro i primi 15 giorni del mese tutte le anormalità del mese precedente dovranno essere certificate, salvo eventuali eccezioni autorizzate da GI.

2.4 Puntualità

La puntualità dei treni rappresenta la qualità del servizio ferroviario. Per la sua misurazione si utilizzano differenti indicatori, connessi agli aspetti industriali o commerciali del servizio e ai differenti soggetti interessati (GI e IP).

2.4.1 Puntualità a destino

In riferimento al processo produttivo (traccia), si definisce puntuale un treno giunto a destino entro una soglia di puntualità variabile in base alla tipologia del servizio (segmento) del treno.

Gli indicatori di puntualità (KPI) sono definiti come rapporto percentuale tra il numero dei treni del segmento considerato in arrivo a destino entro la soglia di puntualità (secondo alcuni parametri predefiniti) e il numero totale dei treni circolati del relativo segmento di mercato.

Gli invii di materiale vuoto, le locomotive isolate e tutte le circolazioni non rientranti tra i treni viaggiatori o merci non vengono considerati nel calcolo della puntualità.

I principali KPI monitorati sono:

- la puntualità reale (o senza esclusioni) che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro soglia e il numero totale dei treni circolati (indicando con Np il numero di treni arrivati a destino entro soglia e con Ne ilnumero di treni circolati, la puntualità reale è pari a Np/Nc*100);
- la puntualità GI che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili al Gestore dell'infrastruttura e il numero totale dei treni circolati (indicando con Ngi il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause GI e con Ne il numero di treni circolati, la puntualità GI è pari a (Nc-Ngi)/Nc*100);
- la puntualità IF che è il rapporto tra il numero di treni della IF arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili alla Impresa ferroviaria e il numero totale dei treni della IF circolati (indicando con Nif il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause IF e con Ncif è il numero di treni della IF circolati, la puntualità IF è pari a (Ncif-Nif)/Ncif*100).

Un treno è da considerarsi con arrivo a destino oltre soglia per cause riconducibili al GI, se gli scostamenti attribuiti dall'ultimo passaggio in orario, con codice di responsabilità attribuito al GI, sono maggiori rispetto agli altri. Analogamente un treno è da considerarsi con arrivo a destino oltre soglia per cause riconducibili alla IF, se gli scostamenti attribuiti dall'ultimo passaggio in orario, con codice di responsabilità attribuito all'IP, sono maggiori rispetto agli altri.

A parità scostamenti attribuiti per cause riconducibili al GI e per cause riconducibili alla IF, il treno è da considerarsi arrivato a. destino oltre soglia esclusivamente per cause riconducibili al GI.

Un treno si considera arrivato a destino oltre soglia per cause esterne, se dall'ultimo passaggio in orario gli scostamenti attribuiti con un codice di cause esterne sono maggiori rispetto agli scostamenti relativi alle altre cause.

2.4.2 Soppressioni

In riferimento agli aspetti di regolarità rispetto al programma del servizio sono definiti gli indicatori di soppressione.

Sono da considerarsi treni programmati quelli risultanti dalla programmazione annuale dell'orario, presenti nei sistemi informativi per ciascuna giornata.

2.4.3 Performance Regime

Il Performance Regime consiste in un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, basato sugli scostamenti registrati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura nazionale. GI o IF rispondono dello scostamento causato a qualsiasi treno, anche appartenente ad altra diversa IF, per cause riconducibili alla propria responsabilità, con applicazione di penali e distribuzione di premi tramite un sistema incentivante.

Considerando che nel Contratto di Servizio con la Regione Puglia sono determinati i valori di regolarità e puntualità nei quali FdG, intesa come unica società, - deve rientrare per non incorrere nel sistema per la determinazione delle sanzioni a carico di FdG, la procedura del Performance Regime viene utilizzata per determinare responsabilità e azioni al solo fine di intraprendere le azioni più opportune per traguardare gli obiettivi di puntualità e regolarità definiti nel CdS.

Il sistema del Performance Regime prende in considerazione gli scostamenti registrati e attribuiti ai soggetti interessati (GI e IF).

Gli scostamenti provocati dal GI al treno (attribuiti quindi con codice del GI) verranno sommati, generando un flusso di punti dal GI all'IF proprietaria del treno.

Gli scostamenti che il treno subirà per cause dell'IP proprietaria del treno (attribuiti quindi con codice dell'IP proprietaria del treno) verranno sommati, generando un flusso di punti dall'IP al GI.

Ai fini del Performance Regime l'ammontare residuo degli scostamenti non attribuiti inferiori o uguali a 2 minuti, non associati pertanto ad alcuna anormalità, sarà ripartito in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti.

Le cause indotte, così come indicate all'interno della presente procedura, non saranno considerate ai fini della valorizzazione degli scostamenti per il Performance Regime.

La reportistica derivante dal Performance Regime sarà trasmessa al Commerciale e Customer Service che cura i rapporti con la Regione Puglia.

Transitoriamente, nelle more dell'attivazione dei flussi informativi con i sistemi tecnologici la cui attivazione è prevista per i prossimi anni, all'interno di FdG attualmente vengono prodotti KPI e reportistica utilizzando, per la rilevazione dei ritardi e l'attribuzione delle cause di ritardo, sistemi manuali e tecnologici.

PARTE III - Allegati

Allegato 1- Codifica cause di ritardo

I codici di ritardo sono riportati nella tabella seguente, suddivisa in settori che individuano indicativamente la responsabilità della causa (Gestore Infrastruttura, Impresa Ferroviaria, Esterne, Indotte).

I primi due settori (Gestore Infrastruttura e Impresa Ferroviaria) sono ripartiti in colonne in base ai processi di competenza:

- circolazione (colonna 1), impianti (colonna 2), lavori all'infrastruttura (colonna 3), soppressioni conto GI (colonna 4) per il Gestore Infrastruttura;
- commerciale (colonna 5), veicoli ferroviari (colonna 6), soppressioni conto IF (colonna 7) per l'Impresa Ferroviaria.

Ogni codice IF è integrato dal codice identificativo dell'IP che l'ha prodotto, che può essere diversa da quella del treno che ha subito lo scostamento.

Il settore Esterne non è associato, per definizione, a responsabilità né al Gestore Infrastruttura né all'Impresa Ferroviaria.

Il codice relativo al ritardo da altre Reti è integrato da sottocodici indentificativi necessari solo per la definizione di responsabilità in ambito internazionale.

Il settore Indotte viene associato alla responsabilità del Gestore Infrastruttura per i codici 91 e 92 e alla responsabilità dell'Impresa Ferroviaria per i codici 93 e 94. Il codice 90 non è certificabile e gli scostamenti vanno certificati con il codice relativo alla causa individuata dagli accertamenti formali.

TABELLA DI SINTESI
CAUSE DI RITARDO E SOPPRESSIONE

Per ciascun codice di ritardo viene di seguito descritto l'elenco indicativo degli eventi in esso compresi e la gestione di casi specifici.
I codici di ritardo indicati con l'asterisco (*) possono essere assegnati ad uno scostamento solo attraverso l'associazione a una anormalità.

Gestore Infrastruttura

CIRCOLAZIONE — **codice 1**

Programmazione orario 10
- Difformità dalle specifiche tecniche

Regolazione della circolazione 11
- Scelta di circolazione differente dai criteri dichiarati da PIR
- Mancato rispetto dei rapporti tra treni in caso di conflitto di circolazione

Manovra a cura Gestore Infrastruttura 12
- Difficoltà di attuazione dei movimenti di manovra
- Guasto o indisponibilità della locomotiva di manovra
- Regolarizzazioni di documentazioni

Navigazione 13
- Indisponibilità di invasatura o ponte mobile
- Guasto o indisponibilità della nave traghetto
- Anormalità a bordo
- Prolungamento delle operazioni di imbarco o sbarco del treno

Esercizio 14
- Itinerario non corretto
- Errata manovra apparati o tasti di soccorso

Assistenza Persone a Ridotta Mobilità 15
- Guasto o indisponibilità del carrello elevatore
- Tardato arrivo degli operatori
- Difficoltà nello svolgimento del servizio

Personale 18
- Attesa del personale di circolazione
- Attesa consegne prescrizioni ai treni
- Attesa del personale di manovra del Gestore Infrastruttura
- Imprevista disabilitazione di impianto

Gestore Infrastruttura

IMPIANTI codice 2

Impianti di sicurezza 20
- Guasto o malfunzionamento dei segnali
- Guasto o malfunzionamento dei deviatoi
- Guasto o malfunzionamento dei circuiti di binario (escluso rottura rotaia)
- Guasto o malfunzionamento dei sistemi di blocco (esclusa rottura rotaia)
- Assenza di codice in linea con BAcc
- Mancata alimentazione apparati di stazione

Passaggi a livello 21
- Guasto o malfunzionamento dei segnali del PL
- Guasto o malfunzionamento delle barriere del PL (escluso tallonamento barriere)

Telecomunicazioni 22
- Disconnessioni sistemi di telecomando (CTC, SCC, punto-punto)
- Guasto o malfunzionamento Radio Block Center (RBC)
- Guasto o malfunzionamento delle telecomunicazioni

Impianti di alimentazione elettrica per trazione 23
- Guasto o malfunzionamento della linea di contatto (escluso gelicidio)
- Mancata alimentazione linea di contatto (escluso mancata alimentazione linee primarie)
- Guasto o malfunzionamento SSE

Armamento e sede 24
- Difetti del corpo stradale
- Rottura rotaia
- Slineamento del binario

Opere d'arte 25
- Difetti delle gallerie
- Difetti a ponti o viadotti
- Difetti ai sottopassi

Rilevatori Temperatura Boccole (RTB) 26
- Indebita (in base a procedure) rilevazione di elevata temperatura
- Guasto o malfunzionamento RTB

Personale 28
- Attesa del personale di manutenzione
- Mancato intervento del personale di manutenzione

RBC/SCMT/SSC 29
- Arresto del treno per mancata connessione al sistema RBC
- Arresto del treno per guasto al SCMT o SSC

Gestore Infrastruttura

LAVORI ALL'INFRASTRUTTURA **codice 3**

Pianificazione dei lavori 30
- Supero aliquota rallentamenti (considerando anche abbattimenti codice)
- Provvedimenti di circolazione per interruzioni programmate (escluso pubblicizzati)
- Scostamenti per interruzioni programmate che eccedono il ritardo pubblicizzato

Gestione dei lavori 31
- Tardata riattivazione
- Tardata ultimazione di operazioni conto terzi
- Mancato rispetto dei rapporti tra treni in caso di conflitto di circolazione

Limitazioni prestazionali 32
- Rallentamenti per esecuzione lavori
- Abbattimenti codice
- Effetto coda per rallentamenti

Personale 38
- Attesa del personale addetto alle lavorazioni
- Mancato intervento del personale addetto alle lavorazioni

Gestore Infrastruttura

SOPPRESSIONI PER IL GESTORE INFRASTRUTTURA codice 4

Soppressioni per esigenze del Gestore Infrastruttura 40
- Indisponibilità infrastruttura per guasti
- Indisponibilità infrastruttura per interruzioni manutentive
- Indisponibilità di personale di circolazione

Soppressioni per forza maggiore (certificabili come cause esterne) 41
- Indisponibilità infrastruttura per forza maggiore

Soppressioni per sciopero 42
- Sciopero personale del Gestore Infrastruttura

Impresa Ferroviaria

COMMERCIALE **codice 5**

Sosta in stazione 50
- Prolungato servizio viaggiatori
- Richiesta di un maggiore tempo di sosta
- Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità senza richiesta di servizio

Fermata straordinaria 51
- Fermata straordinaria notificata
- Fermata non programmata (sosta per organizzazione di servizio)

Servizi accessori 52
- Attesa per rifornimenti, pulizia veicoli, pulizia vetri, …)
- Prolungato scarico o scarico (biciclette, bagagli, …)
- Approvvigionamenti per ristorazione o servizi letto

Irregolarità 53
- Segnalazione di porta aperta
- Carichi spostati o non conformi

Predisposizione treno 54
- Attesa documenti treno
- Attesa consegna merci
- Attesa operazioni di formazione treno da parte dell'Operatore di manovra
- Attesa verifica tecnica del treno

Personale 58
- Attesa del personale di bordo
- Attesa ricezione "treno pronto"
- Tardato azionamento RAR

Impresa Ferroviaria

VEICOLI FERROVIARI **codice 6**

Composizione treno 60
- Variazione rispetto composizione programmata
- Inversione posizione carrozze treni AV
- Eccedenza peso o necessità di locomotiva "di spinta"

Formazione treno 61
- Tardata messa a disposizione del treno
- Attesa per aggiunta o eliminazione di veicoli (rinforzi o decurtazioni)
- Guasto o indisponibilità della locomotiva di manovra
- Regolarizzazioni di documentazioni

Veicoli viaggiatori 62
- Limitazioni di velocità del veicolo
- Guasto porte
- Sfrenatura veicoli
- Spezzamenti in linea
- Guasti vetture semipilota
- Ricarica accumulatori

Veicoli merci 63
- Limitazioni di velocità del veicolo
- Guasto portelloni
- Sfrenatura veicoli
- Spezzamenti in linea

Mezzi di trazione 64
- Accudienza
- Guasto o malfunzionamento sottosistema di bordo (SSB)
- Guasto o malfunzionamento ripetizione segnali in macchina (RSM)
- Guasto assetto cassa
- Guasto pantografo
- Sfrenatura veicolo

Richiesta di soccorso * 65
- Richiesta di soccorso (indicare tipologia e numero del veicolo)

Rilevatori Temperatura Boccole (RTB) 66
- Fermata a seguito rilevazione di elevata temperatura (escluso guasti RTB)

Personale 68
- Attesa degli agenti di condotta
- Attesa del personale di verifica
- Fermata o prolungamento sosta per refezione o termine prestazione lavorativa degli agenti di condotta
- Mancata fermata in orario o prescritta
- Supero segnali a via impedita (senza effetti)
- Incompleto ricovero del treno
- Mancato rispetto dei tempi di percorrenza in assenza di degradi funzionali comunicati

Impresa Ferroviaria

SOPPRESSIONI PER IMPRESA FERROVIARIA **codice 7**

Soppressioni per richiesta Impresa Ferroviaria 70
- Mancata effettuazione formalizzata dall'Impresa Ferroviaria (intero percorso)

Soppressioni di fatto 71
- Mancata effettuazione senza preavviso
- Mancata effettuazione di parte del percorso (limitazione)

Soppressioni per sciopero 72
- Sciopero personale dell'Impresa Ferroviaria

Esterne

ESTERNE **codice 8**

Scioperi * ____ **80**
- Sciopero generale
- Sciopero personale del Gestore Infrastruttura
- Sciopero personale dell'Impresa ferroviaria
- Sciopero personale delle ditte appaltate

Ritardo da altre Reti ____ **81**
- Scostamenti rilevati su rete RFI imputabili a Gestore Infrastruttura di provenienza (81 PI)
- Scostamenti i rilevati su rete RFI imputabili a Impresa ferroviaria del treno di provenienza (81 PR)
- Scostamenti rilevati su rete RFI imputabili a Gestore Infrastruttura successivo (81 NI)
- Scostamenti rilevati su rete RFI imputabili a Impresa ferroviaria del treno successivo (81 NR)
- Scostamenti rilevati in partenza dalle stazioni di confine per effetto di ritardi maturati su altre reti (con mantenimento dei tempi programmati di sosta del treno)

Autorità * ____ **82**
- Interventi di Polizia o Carabinieri
- Interventi di Polizia di frontiera o Dogana
- Interventi dell'Autorità Giudiziaria

Eventi accidentali * ____ **83**
- Interventi di Vigili del Fuoco (incendi)
- Segnalazioni comunicate da Autorità di Polizia
- Occupazione binari da parte di estranei
- Tallonamento barriere PL
- Malore viaggiatore
- Investimento automezzi su sede ferroviaria
- Rimozione residuati bellici
- Caduta di alberi o coperture da aree esterne alla sede ferroviaria
- Mancata alimentazione linea primaria (certificata da gestore elettrico)

Eventi meteo e ambientali * ____ **84**
- Neve (preallertati o certificati da Protezione Civile)
- Gelicidio (certificati da Protezione Civile)
- Allagamenti o esondazioni
- Frane
- Mareggiate
- Movimenti tellurici
- Allarmi pluviometrici o anemometrici
- Attivazione sistemi di PAI-PL per neve o nebbia

Ritardo pubblicizzato ____ **85**
- Maggiore tempo di viaggio comunicato alle IF e pubblicizzato ai viaggiatori

Investimenti di persone * ____ **86**
- Investimento di persone
- Suicidi

Coincidenze programmate ____ **88**

- Attesa per coincidenza comunicato dalle IF ai viaggiatori

Eventi certificati da IF * 89

- Azionamento freno di emergenza/spiombamento porte
- Intemperanze viaggiatori con intervento FF.OO.
- Fenomeni di fitta nebbia
- Slittamenti per fogliame su rotaie
- Atti vandalici
- Presenza di estranei lungo linea (comunicata da AdC entro 15' dal rilevamento)
- Presenza di ostacoli lungo linea (comunicata da AdC entro 15' dal rilevamento)

Indotte

INDOTTE **codice 9**

Inconvenienti di esercizio * (non certificabili con questo codice)_____**90**
- Scontro tra treni
- Svio di treno
- SPAD

Perdita traccia a seguito ritardo stesso treno (non associato a anormalità)_____**91**
- Scostamenti per conflitti di circolazione a seguito di un ritardo precedente del treno

Ritardo per perdita traccia altro treno (non associato a anormalità)_____**92**
- Scostamenti per conflitti di circolazione a seguito di un ritardo di altro treno

Corrispondenze_____**93**
- Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza (secondo i criteri delle anormalità)

Coincidenza non programmata_____**94**
- Scostamenti in partenza di un treno a seguito richiesta della IF per attesa di altro treno