

# Prospetto Informativo Rete 2018

(redatto ai sensi dell'art.11 c.6 D.lgs. 112/2015)



**Edizione Dicembre 2018**



## Indice

Prospetto Informativo Rete 2018.....	1
.....	1
Edizione Dicembre 2018 .....	1
Capitolo 1 .....	5
Informazioni generali .....	5
1.1 Premessa .....	5
1.2 Obiettivo .....	5
1.3 Normativa .....	5
1.4 Quadro normativo.....	7
1.5 Struttura del PIR .....	8
1.6 Validità del PIR .....	8
1.7 Distribuzione .....	8
1.8 Glossario dei Termini .....	8
Capitolo 2 .....	13
Condizioni di Accesso all’Infrastruttura.....	13
2.1 Condizioni Generali di Accesso .....	13
2.2 Requisiti del Richiedente.....	13
2.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro .....	13
2.2.2 Richiesta finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell’infrastruttura .....	13
2.3 Licenza.....	14
2.3.1 Certificato di Sicurezza .....	14
2.4 Condizioni di Accesso Commerciali - Accordo quadro .....	14
2.4.1 Garanzia.....	15
2.4.2 Divieto di cessione.....	15
2.4.3 Risoluzione .....	15
2.5 Condizioni di Accesso Commerciali - Contratto di utilizzo dell’infrastruttura .....	15
2.5.1 Documentazione e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF .....	15
2.5.2 Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di Sicurezza.....	16
2.5.3 Garanzia.....	17
2.5.4 Assicurazioni .....	17
2.5.5 Obblighi dell’IF alla cessazione del contratto .....	18
2.5.6 Risoluzione del contratto .....	19
2.5.7 Sospensione dell’efficacia del contratto .....	19
2.6 Obblighi del GI e delle IF in fase di esecuzione del contratto .....	19
2.6.1 Obblighi Comuni .....	19
2.6.2 Obblighi del GI.....	20
2.6.3 Obblighi di IF .....	20
2.7 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione .....	21
2.8 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione .....	22
2.9 Variazioni al programma giornaliero .....	22
2.9.1 Specifiche richieste dell’Impresa Ferroviaria.....	22
2.9.2 Esigenze del Gestore dell’Infrastruttura .....	24
2.9.3 Causa di Forza Maggiore.....	24
2.10 Coordinamento dell’esercizio ferroviario.....	24
2.10.1 Procedure per il coordinamento dell’esercizio ferroviario .....	24
2.10.2 Esecuzione di lavori sull’infrastruttura ferroviaria.....	25
2.10.3 Gestione della circolazione perturbata.....	25

2.10.4 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti di esercizio.....	26
2.10.5 - Sgombero dell'infrastruttura (al di fuori dei binari di stazionamento) .....	27
2.11 Processo di accettazione del materiale rotabile .....	29
2.12 Processo di accettazione del personale .....	30
2.13 Gestione delle stazioni di collegamento reti .....	30
Capitolo 3 .....	31
Caratteristiche dell'infrastruttura.....	31
3.1 Definizioni .....	31
3.2 Descrizione della rete .....	31
3.2.1 Dati geografici e caratteristiche linea .....	31
3.2.2 Trasporti eccezionali.....	32
3.2.3 Sistemi di sicurezza e sistemi di comunicazione.....	32
3.3 Restrizioni di traffico.....	33
3.3.1 Restrizioni ambientali.....	33
3.3.2 Restrizioni in galleria.....	33
3.3.3 Restrizioni sui ponti.....	33
3.3.4 Tratti di linea dedicati al trasporto merci.....	33
3.3.5 Merci pericolose .....	33
3.3.6 Altre restrizioni.....	34
3.4 Orario di esercizio .....	34
3.5 Strutture atte a servizi .....	34
3.5.1 Rifornimento Carburante .....	34
3.5.2 Platea di lavaggio e fosse di visita.....	34
3.5.3 Rifornimento idrico e Preriscaldamento / Climatizzazione.....	34
3.6 Informazioni sugli sviluppi dell'infrastruttura .....	34
Appendici ed Allegati .....	35
Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria .....	36
Appendice 2 al Capitolo 2 .....	42
Allegato 1 al capitolo 3 Linea S. Severo – Peschici Calenella.....	46
Allegato 1 al capitolo 3 Linea Foggia - Lucera .....	47
Allegato 2 al capitolo 3 Linea Foggia - Lucera .....	49

# Capitolo 1

## Informazioni generali

### 1.1 Premessa

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

1. Foggia – Lucera di km 19,364;
2. San Severo – Peschici C. di km 73,83

interconnesse ed interoperabili con RFI rispettivamente negli impianti di Foggia e di San Severo.

In conformità a quanto previsto dal D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015, recepimento della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, il Prospetto Informativo della Rete in generale fornisce ai Richiedenti tutte le informazioni necessarie per accedere all'infrastruttura.

La gestione dell'infrastruttura di FdG rientra nei principi stabiliti dal c.6 art.11 del dal D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 e, pertanto, le funzioni essenziali di definizione della capacità, assegnazione delle tracce e tariffe sono attribuite da un Organismo indipendente in ambito regionale.

### 1.2 Obiettivo

Il documento fornisce gli elementi necessari alla definizione delle caratteristiche dell'Infrastruttura e delle condizioni di accesso ma non i criteri adottati per la definizione dei canoni di accesso all'infrastruttura e assegnazione di capacità della medesima.

### 1.3 Normativa

#### Fonti comunitarie:

- Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;
- Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/51/CE che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2007/58 che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della 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 di Esecuzione (UE) 10/2015 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.

### **Fonti nazionali:**

- Legge n. 146 del 12 giugno 1990 (e successive modifiche ed integrazioni) "Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge";
- D.lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 (e successive modifiche ed integrazioni) "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale";
- D.M. 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997";
- D.M. 109/T del 3 novembre 1999 "Attuazione dell'art. 3, comma 1, lett. d) del D.Lgs 422/97";
- D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000 "Atto di concessione a RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";
- D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 "Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- D.M. n. 44/T del 22 marzo 2000 "Criteri per la corresponsione agli utilizzatori dell'infrastruttura ferroviaria di uno sconto temporaneo a parziale compensazione dei maggiori costi indotti dall'attuale arretratezza tecnologica della rete ferroviaria";
- D.P.C.M. 16 novembre 2000 "Individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli art. 9 e 12 del D.Lgs 19 novembre 1997 n. 422 in materia di TPL";
- Legge n. 388, del 23 dicembre 2000 art. 131, comma 1 "Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari";
- D.M. 29/T del 15 luglio 2003 "Adeguamento al tasso d'inflazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- Decreto 24 marzo 2005 "Adeguamento al tasso di inflazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" (G.U. 20 aprile 2005);
- D.M. n. 28/T del 5 agosto 2005 "Individuazione delle Reti ferroviarie e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria";
- D.M. 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. 50 del 14 agosto 2019 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento Europeo sulla sicurezza ferroviaria";
- D.lgs. n. 163 del 10 agosto 2007 "Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo";
- D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 "Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria";
- D.M. 2 aprile 2008 "Aggiornamento del costo chilometrico della trazione elettrica nella formula del pedaggio di accesso/utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";
- Decreto ANSF n. 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche ed integrazioni) "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria";

- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 7 luglio 2009;
- D.M 2 febbraio 2011 "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale (G.U. 7 aprile 2011);
- D.lgs. 43 del 24 marzo 2011 "Attuazione della Dir. 2008/110/CE che modifica la Dir. 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- Legge n. 148 del 14 settembre 2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 138 del 13 agosto 2011, recante ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. Delega al Governo per la riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari" (art. 8 comma 3bis);
- Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici"(art. 37);
- Legge n. 27 del 24 marzo 2012 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" (artt. 36 e 37);
- D.P.R. 9 agosto 2013 "Nomina componenti Autorità dei Trasporti";
- D.M. 10 settembre 2013 "Riduzione del 15% del pedaggio sulle linee AV" (G.U. 19 settembre 2013);
- D.M. 5 aprile 2013 "Definizione delle imprese a forte consumo di energia" (G.U. 18 aprile 2013);
- Delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas e i Servizi Idrici n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013 "Aggiornamento dall'1.1.2014 delle componenti tariffarie destinate a copertura degli oneri generali e di ulteriori componenti del settore elettrico e del settore gas" e atti conseguenti;
- D.lgs. n. 70 del 17 aprile 2014 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";
- D.L. n. 91 del 24 giugno 2014 (convertito con legge n. 116 dell'11 agosto 2014) "Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea (art. 29);
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014) "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie".
- D.lgs. 112 del 15 luglio 2015 Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione).

## ***1.4 Quadro normativo***

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

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

Il PIR 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, per eventuali controversie ogni Richiedente può adire l'Organismo di Regolazione (ART), inoltrando la richiesta a:

[reclamipir@autorita-trasporti.it](mailto:reclamipir@autorita-trasporti.it).

Contatti:

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino

Tel.: 011 090 8500

e-mail: [segreteria@autorita-trasporti.it](mailto:segreteria@autorita-trasporti.it)

pec: [pec@autorita-trasporti.it](mailto:pec@autorita-trasporti.it)

## ***1.5 Struttura del PIR***

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

- *Capitolo 1* – **Informazioni generali sulle caratteristiche del documento;**
- *Capitolo 2* – **Condizioni di accesso all’infrastruttura:** descrive le modalità di accesso, di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite dal GI;
- *Capitolo 3* – **Caratteristiche dell’infrastruttura:** descrive, attraverso cartografie e tabelle, le caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità.

## ***1.6 Validità del PIR***

Il documento illustra:

- le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità con riferimento all’orario di servizio in vigore dal 10/12/2018 al 8/12/2019.

## ***1.7 Distribuzione***

Il PIR è disponibile sul sito Internet di FdG: [www.ferroviadelgargano.com](http://www.ferroviadelgargano.com).

## ***1.8 Glossario dei Termini***

### **ACCORDO QUADRO**

accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e del GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

### **ACCORDO QUADRO PER SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

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

### **AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE**

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

### **AREA DI DEPOSITO**

aree destinate al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l’altro.

### **ASSEGNAZIONE DI 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**

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

### **COMPOSIZIONE NORMALE DEI TRENI**

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

### **CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA**

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

### **CONTRATTO DI RACCORDO**

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

### **COORDINAMENTO**

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

### **DIRITTO DI PRENOTAZIONE**

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

### **DISDETTA**

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

### **DURATA DEL CONTRATTO**

periodo che intercorre fra la data dell'effettuazione della prima traccia e l'ultima.

### **EFFETTUAZIONE**

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

### **GESTIONE OPERATIVA**

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

**GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (GI)**

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

**IMPIANTO**

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

**IMPIANTO RACCORDATO**

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

**IMPRESA FERROVIARIA (IF)**

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

**INFRASTRUTTURA FERROVIARIA**

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

**INFRASTRUTTURA A CAPACITA' LIMITATA**

infrastruttura ferroviaria che si caratterizza per un grado di utilizzazione prossimo alla saturazione.

**INFRASTRUTTURA SATURATA**

una sezione della rete infrastrutturale ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio.

**INTERRUZIONE PROGRAMMATA IN ORARIO (IPO)**

Individua le finestre temporali nelle quali la circolazione è assente o limitata per esigenze di manutenzione dell'infrastruttura.

**LICENZA**

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

**LINEA FERROVIARIA**

l'infrastruttura che collega almeno due località.

**MODIFICA TRACCE**

variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso.

**MODULO DELLA LINEA**

la massima lunghezza di un convoglio in funzione di servizio viaggiatori, incroci e precedenza nei binari di circolazione delle località di servizio.

**NORMATIVA VIGENTE**

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

**ORARIO CADENZATO**

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

**ORARIO DI SERVIZIO**

i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura di GI, durante il suo periodo di validità.

#### **PIANO DI POTENZIAMENTO DELLA CAPACITA'**

una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura "infrastruttura saturata".

#### **PROGRAMMA DI MANOVRA**

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

#### **PROGRAMMA GIORNALIERO**

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

#### **PUNTI ORARIO**

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

#### **QUADRI ORARIO**

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

#### **RACCORDATO**

Impresa titolare del contratto di raccordo

#### **RACCORDO**

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

#### **RETE**

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

#### **REFERENTE ACCREDITATO**

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

#### **RICHIEDENTE**

un'Impresa Ferroviaria titolare di licenza o un gruppo Internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario.

#### **RICHIESTA IN CORSO DI ORARIO**

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

#### **RICHIESTA IN GESTIONE OPERATIVA**

richiesta di tracce riferita all'orario in corso ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato, da presentarsi presso i referenti accreditati di GI indicati in contratto.

#### **RICHIESTA PER ORARIO**

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

#### **RICHIESTA PER UN ADEGUAMENTO INTERMEDIO**

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

#### **RICHIESTA PLURIENNALE**

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

#### **RIGETTO**

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

#### **SERVIZI REGIONALI**

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

#### **SOPPRESSIONE**

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

#### **STAZIONAMENTO**

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

#### **STAZIONE DI COLLEGAMENTO RETI**

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

#### **TITOLO AUTORIZZATORIO**

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

#### **TRACCIA ORARIA O TRACCIA**

la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale.

#### **TRENO SPECIALE**

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

#### **VALORE DEL CONTRATTO**

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

## Capitolo 2

### Condizioni di Accesso all'Infrastruttura

#### 2.1 Condizioni Generali di Accesso

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

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

#### 2.2 Requisiti del Richiedente

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

All'atto della richiesta di capacità, 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 a GI di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15.

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

L'IF è tenuta a presentare la richiesta di tracce orarie in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel capitolo 3 del presente documento e nei suoi allegati e per un volume di traffico congruente con i mezzi autorizzati a circolare e con il personale abilitato all'esercizio.

1. Se il Richiedente è un'IF all'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore, presentare entro la scadenza di avvio del processo di allocazione, deve:

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

L'IF che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso dell'estensione/certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto certificato entro e non oltre 5 giorni solari dalla data di trasmissione del progetto orario nel mese di luglio, secondo la tempistica riportata nel capitolo 4. In caso di mancata presentazione del certificato di sicurezza nel termine sopra indicato la capacità richiesta tornerà nella disponibilità del GI.

Nel caso di richiesta di tracce avanzate oltre la data di avvio del processo di allocazione, ovvero presentate in corso d'orario, l'IF deve, pena l'irricevibilità della richiesta medesima, essere in possesso della documentazione di cui al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché del certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta.

Quanto previsto al presente capoverso trova applicazione anche nei casi in cui l'IF sia già titolare del contratto di utilizzo.

Nel caso di servizi internazionali e con riferimento alle richieste relative all'orario successivo a quello in vigore, ovvero in corso d'orario, la IF (stabilita in un altro Stato UE), in possesso di licenza, che intenda operare il servizio in "cooperazione" con un'altra IF, c.d. "IF partner" la quale procederà poi alla stipula del contratto di utilizzo ed ad esercitare effettivamente il servizio sulla rete di GI, potrà presentare la richiesta di tracce, comunicando contestualmente la "IF partner" in possesso dei requisiti previsti nel presente paragrafo.

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

Il Richiedente potrà designare l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di GI fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto. All'atto della designazione l'IF dovrà essere in possesso della documentazione di cui al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché del certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta.

## **2.3 Licenza**

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

### **Contatti:**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario  
Via Caraci, 36 – ROMA 00157  
sito web: [www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it)  
e-mail: [dt.dgtfe@mit.gov.it](mailto:dt.dgtfe@mit.gov.it)

### **2.3.1 Certificato di Sicurezza**

Il Certificato di Sicurezza è rilasciato dall'ANSF- Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

È il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione; riguarda sia i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari sia i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria.

### **Contatti:**

ANSF – AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE  
Via Alamanni, 2 - 50123 FIRENZE

## **2.4 Condizioni di Accesso Commerciali - Accordo quadro**

Il Gestore dell'Infrastruttura ed un Richiedente possono concludere un Accordo Quadro, che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma cinque anni, a partire dal primo orario di servizio utile.

In casi specifici e motivati è ammessa una durata minore o maggiore. In particolare una durata superiore ai cinque anni, e comunque non superiore a dieci anni, deve essere motivata dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi ad investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'Accordo Quadro. Rientrano in questa fattispecie gli accordi quadro con la Regione la cui durata sarà commisurata alla durata del contratto di servizio per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

L'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orario ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente.

L'accordo quadro deve essere sottoscritto in anticipo rispetto alla scadenza stabilita per la presentazione della richiesta di tracce per il primo orario a cui si riferisce.

Per eventuali variazioni di capacità, rispetto a quella oggetto dell'accordo Quadro, dovrà essere presentata specifica richiesta.

## 2.4.1 Garanzia

L'impegno del Richiedente all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria oggetto dell'Accordo Quadro è garantito dall'avvenuta costituzione di una garanzia bancaria o assicurativa, da presentare all'atto della stipula, a copertura dell'intero periodo di validità dell'Accordo Quadro, determinata come segue. L'importo valorizzerà il volume di capacità oggetto dell'Accordo Quadro espresso in trkm anno relativo all'orario di servizio, sulla base del valore medio unitario trkm calcolato al 10%.

In tutti i casi di risoluzione dell'Accordo Quadro per fatti imputabili al Richiedente di cui al paragrafo 2.4.3 GI potrà senz'altro procedere ad acquisire l'importo della garanzia a titolo di risarcimento del danno.

## 2.4.2 Divieto di cessione

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

## 2.4.3 Risoluzione

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

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

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R.

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, il GI acquisirà l'importo della garanzia a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

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

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

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

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

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

- Copia autentica della Licenza o dichiarazione di immutata validità e caratteristiche della licenza, a firma del legale rappresentante;

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

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

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

L'eventuale ritardo nella presentazione della documentazione, ovvero presentazione incompleta o difforme della stessa, può determinare lo slittamento della stipula del contratto oltre ad un possibile rinvio della data di attivazione del servizio.

A conclusione degli adempimenti di cui sopra, il GI provvede a convocare l'IF, comunicando il giorno e l'ora previsti per la sottoscrizione del contratto ovvero ad inviare all'IF la proposta di contratto.

La stipula di un Contratto di durata pari ad un orario di servizio ovvero in corso di validità, sarà possibile anche nelle more dell'ottenimento o dell'estensione su nuove linee del certificato di sicurezza.

L'IF dovrà comunque essere in possesso del certificato di sicurezza almeno nei cinque giorni solari precedenti l'inizio dell'attività di trasporto.

Per richieste di tracce relative all'orario successivo a quello in vigore, qualora l'inizio dell'attività di trasporto sia successivo alla data di attivazione dell'orario stesso, è facoltà dell'IF chiedere il rinvio della data di stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, che dovrà avvenire comunque entro il termine ultimo di quindici giorni solari antecedenti alla data di inizio del servizio.

Nella fattispecie di cui l'IF non potrà far valere alcun diritto sulle tracce di interesse ancorché ne abbia ricevuto comunicazione di disponibilità da parte del GI il quale è tenuto ad accettare la richiesta di rinvio e potrà, esclusivamente per il periodo di tempo che intercorre tra la data di attivazione del nuovo orario di servizio e la data di inizio di attività dell'IF, allocare le tracce di interesse a diversa IF.

Salvo che l'IF non abbia richiesto il rinvio della data di stipula del contratto, nell'ipotesi in cui non si presenti alla data indicata nella lettera di convocazione, ovvero non comunichi la propria disponibilità per una data alternativa, il GI fisserà un termine perentorio entro il quale stipulare il contratto pena la decadenza della richiesta di capacità.

In caso di mancata presentazione dell'IF nel giorno e nell'ora stabiliti il GI comunicherà la decadenza delle tracce richieste e IF sarà tenuta a corrispondere entro 15 (quindici) giorni solari dalla data di emissione della fattura da parte di GI, un importo pari al costo dello studio di fattibilità delle tracce valorizzate sulla base dei prezzi indicati nel capitolo 6.

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

Nel periodo di validità del contratto l'IF potrà avanzare richiesta di assegnazione di tracce relative a linee non comprese nel Certificato di Sicurezza; il GI assegnerà dette tracce nei limiti della capacità disponibile, solo nel

momento in cui l'IF sia già in possesso del Certificato di Sicurezza per le linee sulle quali sono richieste le stesse.

La richiesta dovrà pervenire al GI almeno cinque giorni solari precedenti l'inizio dell'attività di trasporto.

### 2.5.3 Garanzia

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

La stessa:

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

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

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

Sono esonerate dal prestare la garanzia le IF che stipulano Contratto di Utilizzo all'infrastruttura ferroviaria a partire dal terzo orario di servizio consecutivo, qualora risulti regolare il pagamento di tutte le fatture.

Per gli orari successivi, in caso di mancato pagamento di almeno due fatture, alla stipula del contratto verrà nuovamente richiesta la costituzione della garanzia pari al 10% del valore economico complessivo stimato del contratto.

Sono altresì esonerate dal prestare la garanzia, le IF per cui l'importo della medesima, calcolato come sopra, risulti essere inferiore o uguale a 1.000,00 euro.

### 2.5.4 Assicurazioni

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

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

L'IF, dichiara e si impegna a mantenere l'efficacia di coperture assicurative per tutto il periodo di vigenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, in merito alla Responsabilità Civile verso Terzi, a garanzia dei danni sofferti dal GI, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale di 100/Mln di Euro per sinistro e per anno.

La polizza dovrà:

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

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

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

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

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

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

### **2.5.5 Obblighi dell'IF alla cessazione del contratto**

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

Nel caso in cui l'IF non ottemperi a tali disposizioni, il GI è autorizzato a compiere ogni più opportuna attività al fine dello sgombero e della rimozione dei mezzi di IF, addebitando a quest'ultima i costi sostenuti. Per il recupero degli oneri sostenuti GI ha facoltà di utilizzare la garanzia di cui al paragrafo 2.5.3.

## 2.5.6 Risoluzione del contratto

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

- violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- mancato versamento, anche parziale, di tre rate mensili dei corrispettivi dovuti al GI;
- mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione della "Garanzia" di cui al paragrafo 2.5.3;
- rifiuto o mancata presentazione delle polizze, rifiuto di adeguare i massimali a quelli minimi indicati o la constatata mancanza delle coperture obbligatorie previste per l'"Assicurazione" di cui al paragrafo 2.5.4;
- grave violazione di uno qualsiasi degli obblighi incombenti su IF, ai sensi del paragrafo 2.5.6;
- violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma della capacità;
- mancato conseguimento e presentazione del certificato di sicurezza nel termine ultimo previsto (5 giorni solari precedenti a quello di inizio dell'attività di trasporto);
- revoca della licenza o del certificato di sicurezza, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, revoca del titolo autorizzatorio;
- modifica della licenza, del certificato di sicurezza, del titolo autorizzatorio tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui le richiamate modifiche siano tali da consentire all' IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento;
- ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nel Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

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

In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, sia che essa avvenga ai sensi dell'art. 1456 cod.civ., sia ai sensi di altre disposizioni del presente PIR o di legge, IF sarà tenuta a riconoscere al GI, a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere al GI fino alla scadenza naturale del contratto, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

## 2.5.7 Sospensione dell'efficacia del contratto

Nel caso in cui venisse sospesa la licenza, viene automaticamente sospesa l'efficacia del Contratto di Utilizzo con conseguente sospensione da parte dell'IF dell'obbligo a versare il corrispettivo pattuito.

Tuttavia, qualora la sospensione della licenza sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere il 50% del valore di ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione.

Nell'ipotesi in cui alla sospensione della licenza dovesse far seguito la modifica o la revoca della stessa, il Contratto si intenderà risolto dalla data della revoca con applicazione di quanto previsto al paragrafo precedente per i casi di risoluzione per fatto imputabile all'IF.

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

### 2.6.1 Obblighi Comuni

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

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

Le parti si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi dati, informazioni, documenti e studi di cui fossero venuti comunque a conoscenza in relazione all'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa in vigore.

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

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

## 2.6.2 Obblighi del GI

Il GI deve:

- mettere a disposizione delle Associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli. In caso di degrado nella funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, GI provvede a fornire puntuale comunicazione alle IF interessate. GI deve altresì assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, con riferimento agli indicatori ed agli standard di qualità fissati nella vigente Carta dei Servizi;
- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore;
- dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF. Analogamente dovrà esser fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione.

## 2.6.3 Obblighi di IF

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

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

Qualora, a fronte di richieste di IF venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza del marciapiede dei binari di stazione, l'IF sarà tenuta - a propria cura, onere e responsabilità- a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell'infrastruttura, limitando le

operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente ai rotabili contenuti nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

L'IF è altresì tenuta a:

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

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

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

## ***2.7 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione***

Il GI è tenuto a:

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

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

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

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

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

E' comunque facoltà dell'IF di rifiutare le variazioni al programma originario chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo a imputazione di disdette come da paragrafo 2.8.

Nel caso in cui GI non ottemperi a uno degli obblighi di cui al punto 4 e l'esecuzione dei lavori, relativi all'orario in vigore, comporti la soppressione totale o parziale, la modifica o la deviazione di tracce contrattualizzate, il GI sarà tenuto a corrispondere alle IF interessate una somma pari a l'intero canone di utilizzo, al netto dell'eventuale costo di energia, qualora il provvedimento intervenga da 4 giorni solari all'ora programmata di partenza dalla stazione origine.

Nel caso di sciopero del personale di GI o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, GI è tenuto a comunicare a IF la durata della possibile astensione dal lavoro e la situazione di indisponibilità prevista delle linee. Eventuali variazioni apportate dalle parti al programma giornaliero, ivi compresi i servizi connessi con lo stesso, non comporteranno l'imputazione di penali né di altre somme a qualsiasi titolo dovute.

## ***2.8 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione***

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

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

Eventuali variazioni apportate dalle parti al programma non comporteranno l'imputazione di penali né di altre somme a qualsiasi titolo dovute.

## ***2.9 Variazioni al programma giornaliero***

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

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

### ***2.9.1 Specifiche richieste dell'Impresa Ferroviaria***

#### ***2.9.1.1 Non utilizzo delle tracce contrattualizzate***

L'IF ha facoltà, fatte salve le conseguenze di seguito specificate, di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate.

Nel caso di mancato utilizzo totale la formalizzazione della disdetta può pervenire a GI:

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

Qualora l'IF non utilizzi la traccia nel rispetto del programma senza provvedere a formalizzare la disdetta, la stessa si considera soppressa di fatto per cause imputabili ad IF con l'obbligo di corrispondere a GI il relativo canone al netto dell'eventuale costo energia.

Nel caso di mancato utilizzo parziale della traccia l'IF è tenuta a corrispondere al GI una somma, in aggiunta a quanto spettante per la traccia effettivamente utilizzata, pari al canone della traccia programmata meno il valore della traccia circolata. Se tale importo risulta negativo, il valore stesso si considera uguale a zero.

In tutti i casi di disdetta tracce, anche non formalmente comunicata, a IF saranno imputati i corrispettivi per eventuali servizi la cui richiesta da parte di IF abbia comunque generato costi per GI.

### **2.9.1.2 Variazioni in corso d'orario**

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata, presentata sino a 5 giorni solari dall'orario programmato di partenza del treno dalla stazione di origine, non configurabile come disdetta e/o non dovuta all'applicazione delle regole dettate dal presente documento in materia di gestione della circolazione perturbata e effettuazione lavori sull'infrastruttura, è oggetto di accordo tra le parti e, se condivisa, viene formalizzata con la predisposizione a cura di GI di un provvedimento di variazione in corso d'orario.

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

### **2.9.1.3 Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate**

È facoltà dell'IF titolare di contratto richiedere nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate.

Le variazioni richieste nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti, fatto salvo quanto disposto in materia di circolazione perturbata, nonché per la fattispecie del non utilizzo che rimane di esclusiva competenza e responsabilità di IF.

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

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

- **Assegnazione nuove tracce**

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

- **Differimento in partenza**

Qualora il referente accreditato dell'IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione origine, intenda comunque utilizzare la traccia assegnata, dovrà comunicare formalmente la propria volontà al referente accreditato del GI, che potrà accettare la richiesta o rigettare la stessa, proponendo eventualmente una nuova traccia.

In caso di rigetto del differimento il referente dell'IF potrà formalizzare la disdetta della traccia con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 2.8.1.1, eventualmente chiedendo una nuova traccia differita, o decidere di utilizzare la traccia originaria adoperandosi per superare i problemi connessi al ritardo.

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

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

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

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

- Qualora la variata composizione sia conforme ai valori massimi definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto, il referente accreditato dell'IF sarà tenuto, entro 2 ore dalla partenza del treno, a darne comunicazione al referente accreditato di GI;
- Nell'ipotesi in cui la composizione del treno dovesse superare i valori massimi definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto, IF dovrà chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica auto-

rizzazione del GI che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto del GI di rigettare formalmente la proposta e/o formularne nuove in alternativa.

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

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

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

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

- **Richiesta fermate aggiuntive**

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

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

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

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

## **2.9.2 Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura**

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

## **2.9.3 Causa di Forza Maggiore**

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

## **2.10 Coordinamento dell'esercizio ferroviario**

### **2.10.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario**

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

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

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

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

- la marcia dei treni;

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

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

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

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

Il GI provvede a monitorare l'andamento dei treni e le anomalie di circolazione che si verificano e mette a disposizione delle IF le relative risultanze.

### **2.10.2 Esecuzione di lavori sull'infrastruttura ferroviaria**

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

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

Qualora, in conseguenza di tali lavori si debba procedere alla soppressione, parziale o totale, della traccia, l'IF corrisponderà unicamente il canone di utilizzo della traccia parziale effettivamente utilizzata. È comunque facoltà dell'IF rifiutare le variazioni al programma originario chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate senza che ciò dia luogo a imputazione di disdette come da paragrafo 2.9.

Nei casi in oggetto il GI non sarà tenuto a corrispondere a IF somma alcuna.

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

Nel caso di utilizzo parziale della traccia programmata l'IF corrisponderà comunque a GI il canone per la traccia effettivamente utilizzata.

È comunque facoltà dell'IF rifiutare le variazioni al programma originario chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate senza che ciò dia luogo a imputazione di disdette come da paragrafo 2.9;

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

### **2.10.3 Gestione della circolazione perturbata**

Il GI assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con l'IF.

In presenza di cause perturbative, ossia di eventi idonei a incidere sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, il GI sarà tenuto ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie opportune per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità.

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali verranno proposti verbalmente dal referente accreditato di GI al referente accreditato di IF che, in tempo reale o al massimo entro trenta minuti nei casi particolarmente complessi, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero formulare proposte alternative.

In caso di mancato accordo il referente accreditato del GI potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative, il GI e le IF sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessari o utili a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse, nonché ad assumere verso la propria clientela le conseguenti iniziative di informazione.

Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari il GI realizzerà, d'intesa con l'IF, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate. A riguardo l'IF assumerà i relativi obblighi informativi verso le parti interessate ed in particolare verso il Richiedente titolare di accordo quadro relativo alla capacità inerente i servizi interessati.

In caso di mancato accordo il GI potrà comunque provvedere alla soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti su linee di altre reti, il referente accreditato del GI, avente giurisdizione su stazioni di collegamento reti, acquisirà con la massima sollecitudine le informazioni utili, provvedendo ad informare il referente accreditato dell'IF riguardo la linea interessata, le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

Le conseguenze economiche dei provvedimenti suindicati sono disciplinate secondo i criteri del paragrafo 2.9.2.

#### **2.10.4 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti di esercizio**

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

In caso di incidenti gravi l'Organismo Investigativo (OI) del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti indaga al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione degli incidenti.

L'OI può inoltre avviare indagini in presenza di incidenti o inconvenienti che in condizioni diverse avrebbero potuto determinare incidenti gravi.

La natura di dette indagini, nonché le competenze, gli obblighi e le responsabilità delle parti (ANSF, Gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dell'art. 19 del d.lgs. 162/2007, al quale si fa espresso rinvio.

##### ***Indagini dell'ANSF***

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

Il GI e le IF devono fornire la massima collaborazione al personale incaricato dall'ANSF di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.3.1 del Decreto n.1/2009 dell'ANSF.

##### ***Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e delle IF***

Il GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSF in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario (definiti dall'art.5.3 del Decreto n.1/2009 dell'ANSF, al quale si fa espresso rinvio), hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.

Nel caso in cui in uno stesso evento siano coinvolti più operatori, ciascuno di essi dovrà svolgere un processo di valutazione autonomo, garantendo comunque lo scambio tra gli operatori coinvolti degli elementi utili all'indagine.

Le relazioni d'indagine concluse dovranno essere rese immediatamente consultabili all'ANSF ed agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore dovrà valutare la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'ANSF, potrà intervenire allo scopo di indurre gli operatori ad una conclusione univoca delle indagini disponendo nel caso necessario la riapertura delle stesse.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.3.2 del Decreto n.1/2009 dell'ANSF.

In attesa del riassetto normativo sugli accertamenti da parte dell'ANSF in materia di d'incidenti/inconvenienti che hanno o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario e della successiva formalizzazione da parte del GI della relativa procedura d'attuazione prevista dal punto 5.3.2, 2<sup>^</sup>cpv, del Decreto ANSF 01/2009 sulla base della ancora vigente Disposizione GI n. 55/2003 il GI dispone, a seconda della tipologia di evento verificatisi, i previsti accertamenti.

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

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

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

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

### **2.10.5.1 - Principi generali**

- All'atto della stipula del Contratto di Utilizzo, in relazione al programma di esercizio e alle linee sulle quali ha richiesto di effettuare il servizio, l'IF è obbligata a consegnare al GI un documento, con l'individuazione degli impianti ferroviari ove dispone di locomotive di riserva, diesel ed elettriche, aventi caratteristiche di prestazione adeguate al tipo di trasporto da svolgere, nonché di impianti ove IF medesima dispone un mezzo di soccorso attrezzato (carro gru, carro soccorso, altro). Quanto riportato al presente capoverso non si applica in caso di servizi aventi carattere occasionale.
- Il numero di mezzi di soccorso richiesti come dotazione dal GI alle IF dovrà essere rapportato sia all'estensione delle tratte esercite sia alla quantità delle tracce assegnate, e non potrà costituire per le IF un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato.
- L'IF che espleta servizi deve disporre di almeno una locomotiva diesel o elettrica dislocata nell'impianto che viene definito dal GI in sede di assegnazione di capacità ed anteriormente alla stipula del contratto. GI può in questa sede definire le eventuali ulteriori prescrizioni specifiche che si rendono necessarie.
- Qualora l'IF dichiari in sede di richiesta di assegnazione di capacità, di utilizzare almeno la doppia trazione diesel in composizione ai propri treni, e lo confermi in fase negoziale, può essere esonerata dalla dichiarazione riguardante le locomotive di riserva di cui sopra, fermo restando le adempienze relative al mezzo di soccorso attrezzato.
- Il numero e la dislocazione dei mezzi di soccorso attrezzati sono definiti da GI in sede di assegnazione di capacità e anteriormente alla stipula del contratto.
- Tutti i mezzi utilizzati per le operazioni di sgombero dell'infrastruttura (locomotive di riserva e mezzi di soccorso) devono essere autorizzati del GI.
- L'IF è tenuta a garantire la disponibilità delle locomotive di riserva e dei mezzi di soccorso in qualunque momento con le modalità previste dalla normativa vigente.

- L'IF deve inoltre dichiarare la competenza tecnica del personale impiegato ed il modulo dell'equipaggio dei mezzi di soccorso attrezzati.
- L'IF deve altresì dichiarare i nominativi e le relative responsabilità dei propri referenti cui il GI deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero. I nominativi dei referenti sono indicati in allegato al contratto specifico; qualsiasi variazione a detto elenco nominativo deve essere tempestivamente comunicata al GI a cura dell'IF.
- La mancata disponibilità di locomotive di riserva o del relativo personale di condotta, in caso di necessità, determina l'addebito del prezzo corrisposto per l'operazione affidata a terzi o altre IF, maggiorato a titolo di penale del 100%.
- In tutte le ipotesi in cui, sia in conseguenza di incidenti di esercizio sia per qualsiasi altra causa, si rendesse necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura ferroviaria dal materiale rotabile trainato e/o trainante, il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse a tal fine necessarie, indipendentemente dal soggetto che ne ha la normale disponibilità. A tal fine, preventivamente all'attivazione del nuovo orario, definisce il quadro organizzativo per l'utilizzazione ottimale ed efficace delle risorse.
- L'IF, ancorché non coinvolta nell'incidente d'esercizio ovvero estranea alla causa di ingombro dell'infrastruttura ferroviaria, è obbligata, su richiesta del GI, ad adoperarsi con ogni mezzo a disposizione per la liberazione dell'infrastruttura ferroviaria medesima.
- L'ordine di sgombero non potrà coinvolgere mezzi di trazione di treni dedicati al trasporto di viaggiatori che, per comprovate necessità, non possano attendere il completamento delle operazioni di sgombero.
- L'onere economico delle operazioni di sgombero, soccorso e recupero sarà posto a carico del soggetto che ha determinato l'impedimento alla circolazione oltre a quanto dovuto ai fini dell'applicazione del sistema di controllo delle prestazioni di cui al paragrafo 6.6.
- I corrispettivi delle prestazioni sono esposti nel capitolo 6 del presente documento.
- Qualora la causa dell'ingombro dell'infrastruttura ferroviaria sia imputabile a GI ovvero ad una IF diversa da quella a cui l'ordine di sgombero viene impartito, l'IF che provvede allo sgombero sarà remunerata, previa richiesta per iscritto, direttamente dal GI, sulla base dei prezzi indicati nel capitolo 6. Il GI si rivarrà quindi sull'IF cui è imputabile l'ingombro dell'infrastruttura ferroviaria.
- Qualora l'ordine di sgombero venga impartito all'IF che ha determinato l'ingombro e questa non dia corso all'ordine del GI, questi provvederà tramite terzi ovvero altre IF, addebitando all'IF responsabile il prezzo corrisposto per l'operazione medesima maggiorato, a titolo di penale, del 100%. In caso di rifiuto all'ordine di sgombero da parte di altra IF, questa sarà tenuta al versamento al GI di una somma pari al 50% del prezzo suindicato.
- La successione degli ordini di sgombero impartiti dal GI alle IF sarà dettata da principi di carattere logistico al fine di massimizzare l'efficacia dell'intervento per il più sollecito ripristino della circolazione.

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

- Al verificarsi di una fermata in linea di un convoglio dovuta ad inconvenienti che presuppongano la necessità del soccorso, il personale di macchina attraverso le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, deve, qualificandosi, dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermare il numero del treno e la tipologia di materiale rotabile, e fornire le informazioni disponibili sul tipo di anomalità che ha determinato la fermata, informando altresì se sono interessati o meno gli impianti di Trazione Elettrica, se esiste la disponibilità di un pantografo efficiente e la eventuale necessità di condizionamento del pantografo.  
Queste informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento.
- L'operatore della circolazione deve comunicare il preavviso di soccorso al Referente accreditato per la circolazione di GI, che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale. Per le operazioni di ripristino della circolazione e di recupero del treno può essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione, non appena il personale di macchina abbia assolto gli obblighi di cui al successivo capoverso), l'immediato avvicinamento alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea, di uno dei seguenti mezzi:

- a) locomotiva diesel o elettrica di riserva, dichiarata disponibile dall'IF al momento, ovvero ubicata nelle località previste dal PIR;
  - b) locomotiva diesel o elettrica di altra IF ai sensi di quanto riportato al precedente punto a) o idoneo mezzo di altra IF dislocato più vicino al luogo dove si è verificato l'evento;
  - c) treno a seguito presente in linea, da utilizzare per la spinta fino alla più vicina stazione preenziata;
  - d) locomotiva di manovra idonea per prestazione.
- Il personale di macchina che abbia dato preavviso di soccorso deve, **entro 15 minuti**, qualora i motivi permangano, richiedere la locomotiva di soccorso o, qualora possa autonomamente riprendere la marcia, deve trasmettere disdetta all'operatore di circolazione di GI segnalando eventuali condizioni di degrado e attendere il nulla osta alla ripresa della marcia.

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

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

posto di servizio:

- “spinta” o “traino” del materiale del treno che richiede il soccorso con altro treno in servizio commerciale che, sulla base delle indicazioni fornite dall'IF al GI, risulti con il primo tecnicamente compatibile;
- “spinta” o “traino” del materiale del treno che richiede il soccorso mediante invio dalla sede di dislocazione del materiale di riserva che, sulla base delle indicazioni fornite dall'IF al GI, risulti con il primo tecnicamente compatibile;
- utilizzo del mezzo diesel solo nei casi di:
  1. indisponibilità della linea elettrica;
  2. non accoppiabilità con i materiali dei treni in servizio commerciale in circolazione;
  3. indisponibilità dichiarata a GI dall' IF interessata del materiale di riserva nella sede prevista;
  4. presenza di tratti acclivi superiori al 15 per mille.

### ***2.11 Processo di accettazione del materiale rotabile***

Ai fini delle presenti condizioni generali, per processo di accettazione del materiale rotabile si intendono le attività finalizzate alla messa in servizio dello stesso sulla Rete Ferrovie del Gargano srl.

La messa in servizio del materiale rotabile sull'infrastruttura è subordinata al rilascio dell'autorizzazione alla circolabilità da parte di Ferrovie del Gargano srl. Tale autorizzazione può indicare eventuali limitazioni o interdizioni conseguenti alla interazione dei rotabili e le caratteristiche dell'infrastruttura.

Per il rilascio della circolabilità la documentazione deve comprendere anche il “Manuale di Emergenza e Recupero” ed il “Piano di manutenzione”.

La registrazione dei rotabili nelle banche dati di Rete Ferrovie del Gargano srl costituisce condizione necessaria per lo svolgimento del servizio.

Le procedure relative al processo al fine del rilascio della circolabilità sono acquisibili mediante richiesta formale alla Direzione Esercizio di Ferrovie del Gargano srl.

Per l'ottenimento della circolabilità l'IF deve fornire a FdG la documentazione attestante:

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

## ***2.12 Processo di accettazione del personale***

Le imprese ferroviarie utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, verifica e formazione treni) compreso negli elenchi del Certificato di Sicurezza posseduto ed inserito nelle banche dati di ANSF.

Tale personale deve possedere ed esibire al personale ANSF preposto ai controlli un documento attestante la propria identità e di autorizzazione allo svolgimento delle mansioni nel formato previsto dalle disposizioni vigenti.

Il personale delle IF deve utilizzare nelle comunicazioni con il GI la lingua italiana.

## ***2.13 Gestione delle stazioni di collegamento reti***

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

## Capitolo 3

### Caratteristiche dell'infrastruttura

Il capitolo descrive le principali caratteristiche delle linee e degli impianti che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria FdG, con la finalità di fornire alle imprese ferroviarie tutti gli elementi necessari affinché le stesse siano in grado di pianificare la loro offerta e richiedere le relative tracce orarie.

Informazioni di maggior dettaglio sono oggetto di specifiche pubblicazioni di servizio che saranno fornite alle imprese assegnatarie di tracce orarie e, a richiesta, alle altre imprese.

#### 3.1 Definizioni

Le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria descritte di seguito si riferiscono all'infrastruttura ferroviaria FdG gestita in concessione da Ferrovie del Gargano srl e sono valide dal momento di entrata in vigore del presente documento e per tutta la sua validità.

I cambiamenti alle caratteristiche dell'infrastruttura che generano aumenti o restrizioni di capacità, nel corso di validità del presente documento, sono eventualmente descritti al punto 3.3 di questo capitolo; eventuali variazioni alle date di attivazione saranno comunicate dal GI in conformità a quanto previsto nei capitoli 2 e 6 per le sole parti di interesse economico.

I punti di comunicazione tra l'infrastruttura FdG e le reti limitrofe sono:

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

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

RFI, gestore della rete ferroviaria italiana:

**Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 ROMA

tel. 0644101(centralino)

<http://www.rfi.it>

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

**Ferrovie del Gargano srl - Direzione Esercizio**

tel: +39 (0) 0882 228911

fax: +39 (0) 0882 225307

e-mail: [def@fergargano.it](mailto:def@fergargano.it)

pec: [def.fergargano@legalmail.it](mailto:def.fergargano@legalmail.it)

#### 3.2 Descrizione della rete

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

##### 3.2.1 Dati geografici e caratteristiche linea

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

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

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

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

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

Dalla Planimetria 1 sono deducibili:

- Nome località;
- Progressive chilometriche;
- Numero binari.

Dalla Planimetria 2 sono deducibili:

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

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

### 3.2.2 Trasporti eccezionali

Nel caso di trasporti eccezionali occorre fare richiesta a:

**Ferrovie del Gargano srl - Direzione Esercizio**

tel: +39 (0) 0882 228911

fax: +39 (0) 0882 225307

e-mail: [def@fergargano.it](mailto:def@fergargano.it)

pec: [def.fergargano@legalmail.it](mailto:def.fergargano@legalmail.it)

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

### 3.2.3 Sistemi di sicurezza e sistemi di comunicazione

La presenza o meno dell'attrezzaggio tecnologico verso il mezzo di trazione e del mezzo di trazione è deducibile dall'Allegato 1.

Il sistema di esercizio della linea dell'infrastruttura ferroviaria FdG, è del tipo CTC con Controllo Centralizzato del Traffico in cui opera il Dirigente Centrale Operativo e DU con Dirigente Unico, ed è deducibile dall'allegato 1.

Il regime di circolazione in uso sulle linee dell'infrastruttura ferroviaria FdG è deducibile dall'Allegato 1. Bca è da intendersi con Blocco Elettrico Conta-assi.

L'attrezzaggio della linea dell'infrastruttura FdG con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) è deducibile dall'Allegato 1.

Il sistema di comunicazione fra il personale di terra e dei treni deve avvenire con telefonia mobile GSM.

### ***3.3 Restrizioni di traffico***

#### **3.3.1 Restrizioni ambientali**

N.A.

#### **3.3.2 Restrizioni in galleria**

N.A.

#### **3.3.3 Restrizioni sui ponti**

N.A.

#### **3.3.4 Tratti di linea dedicati al trasporto merci**

N.A.

#### **3.3.5 Merci pericolose**

N.A.

### **3.3.6 Altre restrizioni**

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

### **3.4 Orario di esercizio**

Il periodo di abilitazione delle linee e degli impianti è di regola come dall'allegato 2.

Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori dei suindicati periodi comporta per l'IF l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo.

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 precedenza.

### **3.5 Strutture atte a servizi**

#### **3.5.1 Rifornimento Carburante**

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

#### **3.5.2 Platea di lavaggio e fosse di visita**

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

#### **3.5.3 Rifornimento idrico e Preriscaldamento / Climatizzazione**

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

### **3.6 Informazioni sugli sviluppi dell'infrastruttura**

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

## **Appendici ed Allegati**

## Contratto Tipo di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria\*

### Tra

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

### E

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

### PREMESSO

- a) che GI, in base a quanto stabilito nel D.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000, è concessionario della gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale ed in tale qualità espleta le funzioni di cui al D. Lgs. n. 112/15;
- b) le comunicazioni terra treno avviene tramite il servizio di telefonia mobile GSM;
- c) che IF, è in possesso di licenza/e n..... (acquisita da GI ai propri atti (prot.n.\_\_\_\_) ai fini dell'effettuazione di servizi per ferrovia, rilasciata/e da ..... ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;
- d) che IF è in possesso di titolo autorizzatorio di cui all'art. 3, comma 1, lettera r) del D.Lgs n. 112/15 (acquisita da GI ai propri atti (prot.n.\_\_\_\_), rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per effettuare i servizi di trasporto ferroviario (specificare tipologia di servizi ove indicata nel titolo autorizzatorio) ..... sull'infrastruttura ferroviaria nazionale [*solo qualora il possesso di tale titolo è richiesto dalla normativa vigente*];
- f) che IF è in possesso di certificato di sicurezza n. .... rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e valido a tutto il.....;
- g) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto relativo alla capacità resa disponibile con l'Accordo Quadro stipulato in data....., da ....., (richiedente) con GI;
- h) che in data.... IF ha presentato al GI richiesta di tracce secondo le modalità e le tempistiche previste nel Prospetto Informativo della Rete (d'ora in poi PIR);
- j) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce oggetto dello stesso ed indicate in Allegato 1;
- k) che IF ha presentato un piano di pagamento per un importo di euro\_\_\_\_\_ interamente garantito da fidejussione [*bancaria o assicurativa*];
- l) che IF dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente obbligandosi alla relativa osservanza anche in relazione a tutto quanto concerne le condizioni e modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei relativi servizi - quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), edizione vigente, elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall'art. 14 del D.Lgs. n. 112/15,

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

### ARTICOLO 1

#### Premesse e allegati

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

- Allegato 1 - Programma tracce orarie:
- parte A: Sintesi Economica – Importo stimato del contratto,

- parte B : Programma tracce orarie –tratte di confine;
- parte C : Estratto tracce Programma con criticità di circolazione (Tracce in IPO);
- parte D : .....( Tracce apertura IPO) ;
  - Allegato 2A – Servizi richiesti per il servizio di trasporto passeggeri;
  - Allegato 2B – Servizi richiesti per il servizio di trasporto merci;
  - Allegato 2C - Servizio di manovra;
  - Allegato 3 – Elenchi referenti accreditati di GI ed IF;
  - Allegato 4 – Dislocazione locomotive/convogli di riserva e di eventuali mezzi di soccorso attrezzati;

## **ARTICOLO 2**

### **Oggetto**

1) L'utilizzo delle tracce orarie, elencate nell'Allegato 1 [SPECIFICARE SE SU SUPPORTO INFORMATICO], e dei servizi di cui al capitolo 5 del PIR, elencati negli Allegati 2A e 2B, nonché delle eventuali ulteriori tracce e servizi di cui al successivo comma 3 costituisce l'oggetto del presente contratto. Su motivata richiesta di IF o di GI -in presenza di rilevanti variazioni degli scenari tecnici e economici sulla base dei quali è stato determinato il contenuto dell'Allegato 1 quest'ultimo allegato, previo accordo tra le Parti, potrà essere oggetto di aggiornamento. In tal caso il testo aggiornato dell'allegato 1 sarà datato e sottoscritto dalle Parti e diverrà efficace dalla data di sottoscrizione.

2) IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i servizi oggetto del presente contratto ai fini dell'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di ..... (internazionale merci /internazionale passeggeri/ nazionale passeggeri lunga percorrenza/ nazionale passeggeri breve percorrenza /nazionale merci)

3) IF, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di cui sopra, ovvero per attività strettamente correlate al mantenimento delle competenze legate alla validità del Certificato di Sicurezza, potrà avanzare durante il corso di validità del presente contratto:

a) richieste di assegnazione di ulteriori tracce rispetto a quelle elencate in Allegato 1, nonché la fornitura di ulteriori servizi, non previsti nell'allegato 2, che GI erogherà secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti al Capitolo 5 del PIR.

GI darà seguito a tali richieste sulla base della capacità disponibile e secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti dal PIR, dal certificato di sicurezza e dalle ulteriori disposizioni tecniche e regolamentari vigenti;

b) richieste di variazioni (modifica del percorso e qualsiasi altra variazione consentita al paragrafo 2.5 del PIR) e/o di disdetta delle tracce elencate in Allegato 1 e/o assegnate da GI a seguito delle richieste di IF di cui alla precedente lettera a). GI darà seguito a tali richieste di variazioni e/o disdette secondo le procedure, i termini e le condizioni previsti al paragrafo 2.5 del PIR, ivi inclusa l'applicazione delle eventuali penalità. Rimane ferma l'applicazione di quanto previsto dal paragrafo 2.5 nei casi di mancata utilizzazione delle tracce in assenza di preventiva disdetta.

4) GI, durante il corso di validità del presente contratto, potrà sopprimere totalmente o parzialmente ovvero apportare variazioni ad una o più tracce elencate nell'Allegato 1 o assegnate a IF ai sensi del precedente punto 3, lett.a), per esigenze legate alla esecuzione di lavori sull'infrastruttura o alla regolarità della circolazione, secondo le procedure, i termini, le condizioni di cui al paragrafo 2.4 e seguenti del PIR.

## **ARTICOLO 3**

### **Corrispettivi e modalità di pagamento**

1) IF dovrà corrispondere al GI i canoni per l'utilizzo delle tracce orarie oggetto del presente contratto ed i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi oggetto del medesimo contratto. Tali canoni e corrispettivi sono stabiliti nel capitolo 6 del PIR o, qualora non determinati, verranno calcolati sulla base delle disposizioni normative e regolamentari, richiamate nel PIR al capitolo 6, e loro successive modifiche ed integrazioni.

2) Le modalità ed i termini di pagamento delle somme di cui al comma 1 sono descritti nel paragrafo 6.5 del PIR (e in Appendice al Capitolo 6).

3) Le penalità per le disdette effettuate da IF e per le soppressioni -operate da GI delle tracce orarie oggetto del presente contratto nonché quelle relative ai ritardi (Performance Regime) sono regolate ai sensi di quanto stabilito, rispettivamente, ai paragrafi 4.6.3 2, 2.4.3 e nell'Appendice al Capitolo 6 del PIR – parte C.

## **ARTICOLO 4**

### **Licenza, Titolo Autorizzatorio e Certificato di sicurezza**

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del Certificato di Sicurezza (IF è tenuta ad informare tempestivamente GI, provvedendo comunque a sospen-

dere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto interessate, ferme le ulteriori conseguenze previste dal paragrafo 2.3.2.6 del PIR.

## **ARTICOLO 5**

### **Assicurazione e Garanzia**

- 1) GI dichiara di avere in corso e si impegna a mantenere l'efficacia delle coperture assicurative di cui al paragrafo 2.3.2.3 del PIR.
- 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 paragrafo 2.3.2.3 del 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 al paragrafo 2.3.2.3 del PIR per tale tipo di dichiarazione) è già stata trasmessa da IF e acquisita agli atti del GI.
- 3) Fermo quanto previsto al comma precedente e fermi gli obblighi di comunicazione verso il GI che la Compagnia di Assicurazioni dovrà assumere nella polizza ai sensi di quanto previsto al paragrafo 2.3.2.3 del PIR, IF è tenuta ad informare tempestivamente GI del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività delle su citate polizze, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal paragrafo 2.3.2.6 del PIR.
- 4) IF si impegna a prestare la garanzia di cui al paragrafo n. 2.3.2.2 del 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 paragrafo 2.3.2.2 del PIR.

## **ARTICOLO 6**

### **Utilizzo del servizio GSM**

Le IF per poter utilizzare le tracce orarie oggetto del presente contratto deve avvalersi del servizio di telefonia GSM.

## **ARTICOLO 7**

### **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 8**

### **Responsabilità**

1. Per tutto quanto concerne ritardi, disdette e soppressioni, nonché con riferimento a tutti gli eventi che comportino un non ottimale utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto, GI ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti al precedente articolo 3, comma 3.
2. IF si impegna a sollevare e tenere indenne GI da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima.

### **ARTICOLO 8 bis (per contratti aventi per oggetto servizi passeggeri)**

#### **Key Performance Index del GI**

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

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

Il raggiungimento dei KPI sarà valutato attraverso indagini di *customer satisfaction* a cura di una società specializzata individuata da RFI attraverso procedura ad evidenza pubblica.

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, il Gestore procederà a destinare la quota parte del residuo penali del Performance Regime, generata dal traffico viaggiatori e attribuite a consuntivo a favore del Gestore; prioritariamente a beneficio del miglioramento dei servizi erogati in quelle stazioni rispetto alle quali non è stato conseguito il target contrattualizzato.

Gli interventi di miglioramento e l'entità della somma ad essi destinati saranno comunicati all'IF interessata e all'ART entro 30 giorni dall'intervenuta rendicontazione dei KPI.

## **ARTICOLO 9**

### **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 paragrafo 2.3.2.6 "Risoluzione del Contratto" del PIR.

## **ARTICOLO 10**

### **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 11**

### **Cessione del Contratto**

- 1) È fatto divieto ad IF di cedere a terzi il presente contratto ovvero di consentire, in qualsiasi altro modo, a terzi l'utilizzazione in tutto o in parte delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto.
- 2) La violazione dei divieti di cui al comma precedente ha come conseguenza la risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal paragrafo 2.3.2.6 del 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 [SPECIFICARE QUALE] e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.
- 5) Le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto - laddove richiesto dalla materia trattata - di quanto previsto dall'art. 14, comma 1, del D.Lgs. n. 112/15, GI, nel corso della vigenza del presente contratto, potrà, previa comunicazione a IF ed adeguata pubblicazione, apportare al PIR modifiche ed integrazioni sulla base

delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti -ART) o di altre Autorità competenti in materia ove ciò risulti dalle stesse indicazioni/prescrizioni.

6) Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214), o altri provvedimenti normativi/regolamentari di interesse del GI, potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di GI oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il GI procederà tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati nn. 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum modificativo/integrativo del presente contratto che, ferma la rigorosa aderenza delle modifiche/integrazioni ai provvedimenti sopra menzionati, IF dovrà sottoscrivere senza ritardo.

Bari,

Firma

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

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

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

#### **Sintesi Economica**

**IMPRESA FERROVIARIA --(Cod. Cliente - ...)**

**Orario.....**

Riferimento Programma del.....

**PEDAGGIO + Servizi**

tr*km programmati intero periodo				
		<b>Totali</b>	Acconto mensile	
<b>A</b>	Pedaggio su programmato (esclusa energia)			Acconto 85% Valore mensile
<b>B</b>	Pedaggio tratte di confine			

	(programmato)			
<b>C</b>	Inoltro materiale			
<b>D</b>	Pedaggio totale (esclusa energia) <b>A+B+C</b>			
<b>E</b>	Energia Elettrica per Trazione su programmato			Acconto 85% Valore mensi- le

<b>SERVIZI</b>			
<b>F</b>	<b>TOTALE SERVIZI</b>		

<b>G</b>	Importo stimato contratto <b>D+E+F</b>		
	Importo garanzia a contratto % <b>G</b>		
	Tetto franchigia % <b>A</b>		

# Accordo Quadro Tipo

## TRA

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

## E

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

## PREMESSO

che il Decreto Legislativo n. 112/15, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2015 prevede, all'art. 22.5, che il GI e un richiedente possano concludere un Accordo Quadro per l'utilizzo di capacità di infrastruttura per un periodo superiore a quello di un orario di servizio; indica nell'art. 23.1 che l'Accordo Quadro, non specifica il dettaglio delle tracce orarie, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente; definisce nell'art. 3.1.cc b. come richiedente, oltre alle imprese ferroviarie o loro associazioni internazionali, anche persone fisiche o giuridiche con interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, nonché le regioni e le province autonome limitatamente ai servizi di propria competenza;

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

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

Che il Richiedente dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente, obbligandosi alla relativa osservanza, quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete [SPECIFICARE QUALE] (nel seguito P.I.R.) elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall'art. 14 del D.Lgs. n. 112/15;

le parti convengono quanto segue:

## ARTICOLO 1

### Premesse

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

## ARTICOLO 2

### Oggetto

L'oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria -specificamente individuata nell'Allegato A espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

I. Tipologia del servizio di trasporto;

II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;

III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, peso assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose;

IV. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione;

V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in trkm);

VI. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

GI, *rebus sic stantibus* e nel rispetto di quanto stabilito dal PIR (cfr. paragrafo 4.4.2 punto 2), si impegna a rendere concretamente disponibile la capacità al Richiedente. Il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzarla in termini di tracce orarie secondo quanto precisato al successivo art. 4. Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, GI si impegna a comunicare al Richiedente la data definitiva di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un'informativa di massima 24 mesi prima della medesima data.

Nel caso in cui la nuova capacità consenta una significativa variazione dell'offerta, ovvero a seguito di maggiori esigenze di capacità manifestate dal Richiedente oltre il limite indicato all'articolo 8 del presente Accordo Quadro potrà provvedersi, previa verifica della capacità disponibile, ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A che avrà efficacia dal primo orario di servizio utile. A tal fine nell'Allegato D sono riportate le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'All. A.

Il GI, in conformità a quanto stabilito nel paragrafo 2.4.3 del 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" -desumibili dal PIR WEB- che a lavori di "minore rilevanza", al fine di consentire una eventuale più coordinata riprogrammazione dei servizi di trasporto.

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

GI assicura che la capacità di infrastruttura oggetto del presente Accordo è compatibile con il livello quantitativo previsto dalla regolamentazione vigente.

### **ARTICOLO 3**

#### **Periodo di disponibilità della capacità**

La disponibilità della capacità oggetto del Accordo è assicurata per una durata di anni....., pari a ..... orari di servizio (*superiore ad uno e non oltre ..... orari di servizio*), a decorrere dal .....(*data di attivazione del primo orario di servizio utile*) fino al .....(*ultimo giorno di validità dell'ultimo orario di servizio utile*).

### **ARTICOLO 4**

#### **Obblighi del Richiedente**

Il Richiedente, qualora non sia una IF, si obbliga a che la capacità indicata in Allegato A sia utilizzata dalla IF alla quale affiderà l'effettuazione dei servizi di trasporto.

Il Richiedente si impegna a designare formalmente a GI entro il..... (*9 mesi prima dell'attivazione del primo orario di servizio oggetto dell'Accordo*) l'IF avente titolo ad utilizzare -in termini di tracce orarie - la capacità oggetto del presente Accordo per il periodo ..... (*validità del 1° orario di servizio oggetto dell'Accordo*) e a confermare formalmente a GI tale nominativo, ovvero comunicarne formalmente la variazione, almeno 9 mesi prima dell'attivazione di ciascuno degli orari di servizio successivi al primo.

Per ogni anno di vigenza del presente Accordo, il Richiedente (se IF) dovrà:

1. prima procedere a richiedere tracce corrispondenti alla capacità di cui all'Allegato A nel rispetto dei termini e di quant'altro previsto al paragrafo 2.3.1 del PIR e fatto salvo quanto previsto dal successivo art.8 nonché i servizi di cui all'All. B;
2. successivamente procedere alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI avente ad oggetto le tracce comunicate da GI ai sensi di quanto previsto dal paragrafo 4.4.5 del 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 sarà 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 (secondo quanto pubblicizzato nel PIR Web con riferimento alla capacità assegnata con Accordo Quadro), il GI richiederà ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro in essere di retrocedere parte della capacità indicata nell'Allegato A nella misura massima del 10%, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla richiesta del nuovo entrante. Tale retrocessione potrà essere

praticata per una sola volta nel corso di esecuzione dell'Accordo Quadro. *[clausola che trova applicazione per i soli Accordi Quadro sottoscritti in una data successiva all'aggiornamento del PIR edizione vigente].*

## **ARTICOLO 5**

### **Garanzia**

Il Richiedente ha costituito una garanzia [bancaria o assicurativa] per l'importo di €..... ai fini e secondo le modalità previste dal paragrafo 2.3.1.1 del P.I.R., e ha fornito a GI tutta la relativa documentazione.

## **ARTICOLO 6**

### **Informazioni e Riservatezza dei dati**

Per ciascun anno di durata del presente Accordo GI fornirà al Richiedente il P.I.R., alle condizioni ivi fissate. GI assicura al Richiedente per tutto il periodo di validità dell'Accordo e ad ogni cambio orario la fornitura su supporto informatico dell'orario e del canone di accesso relativi ai servizi ferroviari che utilizzeranno la capacità oggetto del presente Accordo, per esclusivo uso di pianificazione e controllo.

GI dichiara che nulla osta a che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità ed alle soppressioni dei treni oggetto del contratto di utilizzo che sarà stipulato - secondo quanto disciplinato al successivo art.8 dall'IF designata, siano da quest'ultima resi disponibili al Richiedente nell'ambito dei relativi rapporti contrattuali intercorrenti tra la medesima IF e il Richiedente stesso. Tali dati ed informazioni verranno, infatti, forniti da GI esclusivamente all' IF designata.

Il Richiedente e GI, fermo quanto disposto dall'art. 23, comma 9, del D.lgs. n. 112/15, si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi ed a ritenere strettamente confidenziali dati, informazioni, documenti e studi di cui vengano a conoscenza in relazione alla conclusione ed all'esecuzione dell'Accordo, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa vigente, e si impegnano ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

## **ARTICOLO 7**

### **Riduzione temporanea della capacità**

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura GI, fermo restando quanto previsto nel P.I.R. nei riguardi dell'IF eventualmente designata, darà contestuale informazione al Richiedente delle variazioni dei parametri di cui all'Allegato A, senza che ciò dia luogo a indennizzi/risarcimenti di qualsivoglia natura.

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

## **ARTICOLO 8**

### **Contrattualizzazione della capacità con l'Impresa**

La capacità individuata nei suoi termini generali in allegato A sarà assegnata annualmente da GI, in termini di tracce orarie, al Richiedente (se IF) o all' IF designata per ciascun orario di servizio, attraverso la stipula del contratto di utilizzo, nel rispetto delle procedure e delle scadenze previste nel PIR, capitolo 4.

Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a GI, nel rispetto delle scadenze indicate nel PIR, richieste di variazioni rispetto alla capacità indicata nell'Allegato A di norma nei limiti del  $\pm 10\%$  dei trkm, fatto salvo quanto previsto nel PIR, paragrafo 2.3.1, lett. c). 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 paragrafo 2.3.1.3 del Prospetto Informativo della Rete, [SPECIFICARE QUALE].

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo Quadro si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GI da inoltrarsi a mezzo PEC.

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

**ARTICOLO 10**  
**Disposizioni finali**

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

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale dell'Accordo stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo divengano invalide o inapplicabili, saranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali l'Accordo è stato stipulato.

Eventuali modifiche ed integrazioni, previa intesa tra le parti, saranno 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), [SPECIFICARE QUALE], pubblicato da GI, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione di cui in premessa ed in allegato. A tal fine, le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto laddove richiesto dalla materia trattata- di quanto previsto dall'art. 14, comma 1, del D.lgs. n. 112/15, GI, nel corso della vigenza del presente Accordo, potrà apportare al PIR modifiche, integrazioni ed aggiornamenti. Tali modifiche, integrazioni e del PIR, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente, troveranno immediata applicazione anche ai fini del presente Accordo.

Il testo del presente Accordo sarà, pertanto, automaticamente adeguato in relazione alle modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR cui sopra si è fatto riferimento.

**ARTICOLO 11**  
**Foro Competente**

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

**ARTICOLO 12**  
**Spese dell'Accordo**

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

Il presente Accordo consta di..... pagine

**ARTICOLO 13**  
**Allegati**

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

Allegato A – Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura

Allegato B – Servizi forniti da GI su richiesta di IF

Allegato C – Stima pedaggi medi

Allegato D – Linee guida per aggiornamento Allegato A

Per Rete Ferroviaria Italiana Per il Richiedente

Per Ferrovie del Gargano

.....

Per il Richiedente

.....

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

LOCALITA'	BINARI	MASSA ASSIALE	VEL. MAX KM/H	ASCESA MAX LINEA	REGIME CIRCOLAZIONE	REGIME ESERCIZIO	SISTEMA DI TERRA	SISTEMA DI BORDO
<b>S. SEVERO RFI</b> – APRICENA CITTA'	semplice	25 t/asse	140	22‰	Bca	CTC - DCO	SCMT	SCMT Dispositivo Vigilante Uomo Morto
APRICENA CITTA' - <b>S. SEVERO RFI</b>			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 – <b>PESCHICI CALENELLA</b>	semplice	20 t/asse	60	25‰	Giunto Telefonico	DU	-	Dispositivo Vigilante Uomo Morto
<b>PESCHICI CALENELLA</b> - VICO S. MENAIO			60	29‰				

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

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

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

## *Allegato 1 al capitolo 3 Linea Foggia - Lucera*

LOCALITA'	BINARI	MASSA ASSIALE	VEL. MAX KM/H	ASCESA MAX LINEA	REGIME CIRCOLAZIONE	REGIME ESERCIZIO	SISTEMA DI TERRA	SISTEMA DI BORDO
<b>FOGGIA RFI</b> - P. M. VACCARELLA	semplice	20 t/asse	145	26‰	Bca	CTC - DCO	SCMT	SCMT Dispositivo Vigilante Uomo Morto
P. M. VACCARELLA - <b>FOGGIA RFI</b>			145	20‰				
P. M. VACCARELLA - <b>LUCERA</b>	semplice	20 t/asse	145	12‰	Bca	CTC - DCO	SCMT	SCMT Dispositivo Vigilante Uomo Morto
<b>LUCERA</b> - P. M. VACCARELLA			145	1‰				

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

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

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

LOCALITA'	Numero <sup>1</sup> - (capacità min e max)  BINARI	Orario abi- litazione	Presenza					
			Platea lavaggio	Fossa di ispe- zione	Rifornimento idrico	Preriscaldamento climatizzazione	Sottopasso pe- donale	Accessibilità disabili
<b>S. SEVERO RFI</b>	2 – (422-423)	=====	■	■	■	□	■	■
SCALO FRALES	=====	=====	□	□	□	□	□	□
APRICENA CITTA'	2 – (230-185)	=====	□	□	□	□	□	■
<b>S. NICANDRO G.CO</b>	2 – (225-225)	=====	□	□	□	□	□	■
<b>CAGNANO V.NO</b>	2 – (160-160)	=====	□	□	□	□	□	■
<b>CARPINO</b>	2 – (150-150)	=====	□	□	□	□	□	■
<b>ISCHITELLA</b>	2 – (145-145)	=====	□	□	□	□	□	■
<b>RODI G.CO</b>	2 – (260-260)	=====	□	□	□	□	□	■
<b>VICO S. MENAIO</b>	2 – (130-130)	=====	□	□	□	□	□	■
<b>PESCHICI CALENELLA</b>	2 – (95-135)	=====	□	■	■	□	□	■

- Presente  
□ Non presente

<sup>1</sup> Numero dei binari di circolazione: 2(1°binario-2°binario).

## Allegato 2 al capitolo 3 Linea Foggia - Lucera

LOCALITA'	Numero <sup>2</sup> - (capacità min e max)  BINARI	Orario abi- litazione	Presenza					
			Platea lavaggio	Fossa di ispe- zione	Rifornimento idrico	Preriscaldamento climatizzazione	Sottopasso pe- donale	Accessibilità disabili
<b>FOGGIA RFI</b>	2 - (155-160)	00:00 -24:00	■	■	■	□	■	■
P. M. VACCARELLA	2 - (150-130)	=====	□	□	□	□	□	■
<b>LUCERA</b>	3 - (230-185- 150)	=====	□	□	■	□	□	■

- Presente
- Non presente

<sup>2</sup> Numero dei binari di circolazione: 2(1°binario-2°binario).

