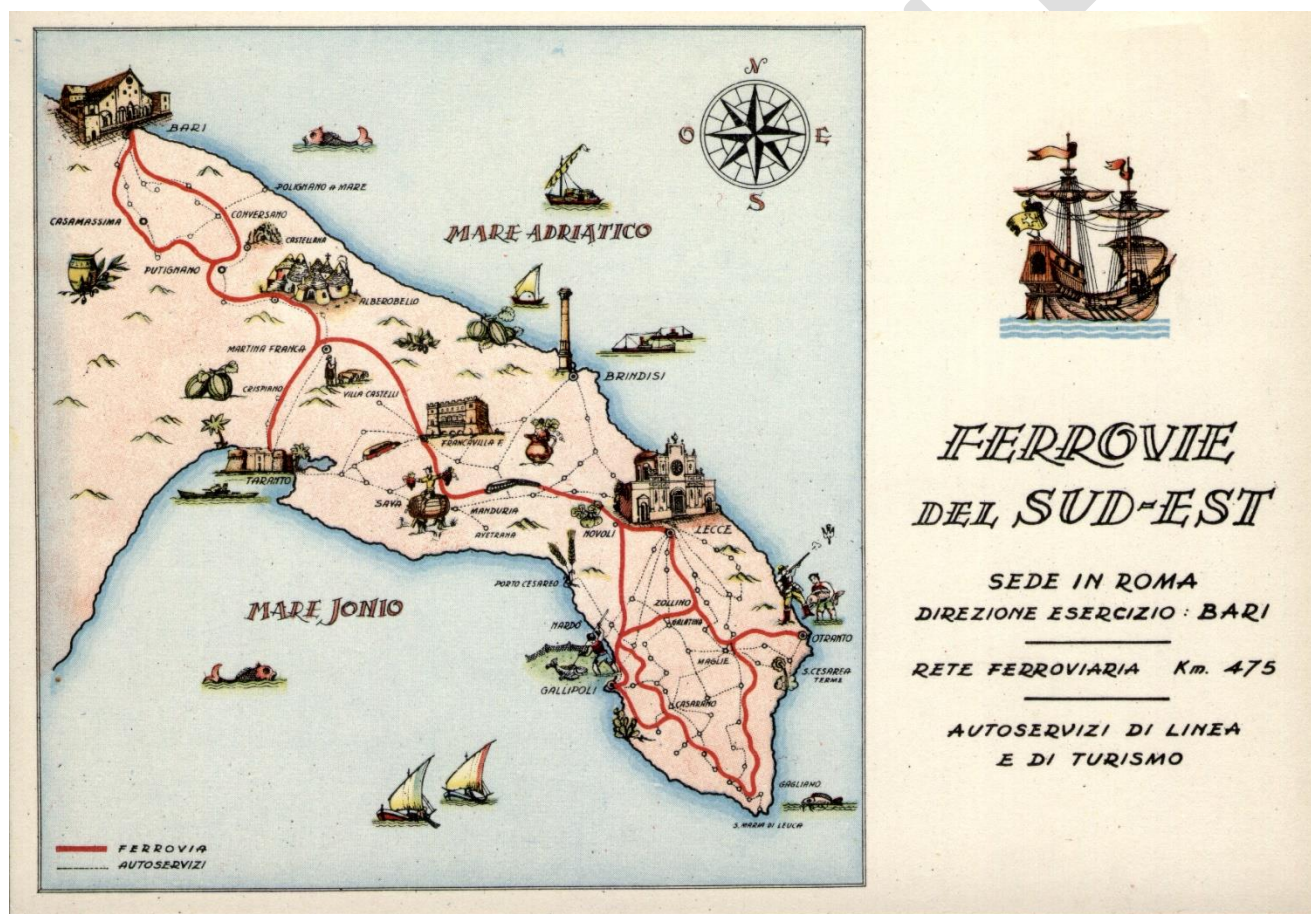


Prospetto Informativo Rete 2024



1952 – Cartolina postale

Edizione Settembre 2022

PIR 2024

Disposizione AD 186 del 30 settembre 2022

Tabella riepilogativa delle modifiche al PIR 2024

Modifiche generali	Par.
Nuovi inserimenti/Eliminazioni	Par.
Introduzione	1.1
Quadro Giuridico - Fonti Regionali e Delibere Regolatorie	1.3
Quadro Giuridico - Contratto di Servizio	1.3.1
Assicurazioni - Responsabilità Civile verso Terzi	2.3.1.3
Regole di gestione	2.4.2
Regole di gestione – Stazioni Rilevanti per la determinazione della puntualità	2.4.2
Regole di gestione – Treni merci	2.4.2
Trasporti Eccezionali	2.5
Trasporti Merci Pericolose	2.6
Sistemi di esercizio e controllo della marcia	3.3.3.4
Restrizioni di traffico – Merci pericolose	3.4.3
Scali Merci – Disponibilità di infrastruttura atte a effettuare servizio merci	3.6.2
Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito - Utilizzo servizi in stazione	5.3.1
Tariffe e Performance Regime – Introduzione e Tariffe	6.1 e 6.2
Modifiche	Par.

SOMMARIO

Allegati.....	5
CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI.....	6
1.1. INTRODUZIONE	6
1.2. OBIETTIVO	6
1.3. QUADRO GIURIDICO.....	7
1.4. STATUS GIURIDICO	10
1.5. STRUTTURA DEL PIR.....	10
1.7. REDAZIONE DEL PIR, DISTRIBUZIONE	12
1.8. CONTATTI	12
1.9. GLOSSARIO DEI TERMINI.....	12
CAPITOLO 2 - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA.....	19
2.1. INTRODUZIONE	19
2.2. CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO	19
2.3. CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: disposizioni di dettaglio e altre regole stabilite dal GI	20
2.4. REGOLE DI ESERCIZIO	31
2.5. TRASPORTI ECCEZIONALI	40
2.6. TRASPORTI MERCI PERICOLOSE.....	40
2.7. COMPATIBILITÀ TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI	40
2.8. PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE.....	40
CAPITOLO 3 - CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA	42
3.1. INTRODUZIONE	42
3.2. ESTENSIONE DELLA RETE.....	42
3.3. DESCRIZIONE DELLA RETE	42
3.4. RESTRIZIONI DI TRAFFICO.....	43
3.5. ORARIO DI ESERCIZIO E FASCE DI MANUTENZIONE	44
3.6. STRUTTURE ATTE A SERVIZI	44
3.7. UTILIZZAZIONE DELLA RETE	45
CAPITOLO 4 - ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ	46
4.1. INTRODUZIONE	46
4.2. DESCRIZIONE DEL PROCESSO.....	46
4.3. TEMPISTICA PER LE RICHIESTE DI TRACCE E SERVIZI	47
4.4. PROCESSO DI ALLOCAZIONE.....	51
4.5. ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA	54
4.6. REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE/CONTRATTUALIZZAZIONE/ UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ	54
CAPITOLO 5 - SERVIZI	58
5.1. INTRODUZIONE	58
5.2. PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO	58
5.3. IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO	60
5.4. SERVIZI COMPLEMENTARI	61
CAPITOLO 6 – TARIFFE E PERFORMANCE REGIME.....	63
6.1. INTRODUZIONE	63
6.2. TARIFFE.....	63
6.3. CORRISPETTIVI ECONOMICI PER MANCATA DESIGNAZIONE/ CONTRATTUALIZZAZIONE/UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ	65
6.4. PERFORMANCE REGIME	65

Allegati

- 1- Descrizione dell'infrastruttura
- 2- Caratteristiche d'impianto
- 3- Fasce di manutenzione
- 4- Tabella di utilizzo della capacità delle linee
- 5- Contratto tipo di utilizzo dell'infrastruttura
- 6- Schema di Fideiussione – Polizza RCT
- 7- Descrizione Impianti di Servizio (Modello standard RailNetEurope – RNE)
- 8- CMQ Servizi Responsabilità del GI

BOZZA FINALE

CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI

1.1. INTRODUZIONE

Ferrovie del Sud Est e Servizi automobilistici Srl, il cui capitale è integralmente detenuto da Ferrovie dello Stato Italiane, è una Società costituita nel 2000 con lo scopo di esercitare attività di impresa nel settore del trasporto di passeggeri a mezzo ferrovie e autolinee nell'ambito della Regione Puglia.

Tale assetto societario fa seguito alla operazione di trasferimento di partecipazione attuata in data 28 novembre 2016 con cui è stato perfezionato il trasferimento in capo a Ferrovie dello Stato Italiane della titolarità dell'intera partecipazione di Ferrovie del Sud Est e servizi Automobilistici Srl, precedentemente detenuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ferrovie del Sud Est è attualmente un operatore integrato che fornisce un servizio di trasporto pubblico locale su rotaia e gomma, tale servizio comprende sia le attività di esercizio che le attività di manutenzione dell'infrastruttura, degli impianti e del materiale rotabile.

La Società offre servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri sull'infrastruttura dalla medesima gestita, eroga, altresì, servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri mediante autobus sul territorio della Regione Puglia, assicurando il collegamento tra circa 130 comuni della regione pugliese.

Le attività sopra citate sono svolte da Ferrovie del Sud Est sulla base di un contratto di servizio pubblico sottoscritto con la Regione Puglia in data 21 dicembre 2009 al n. 011020 di repertorio del 29 dicembre 2009, il quale, a fronte dell'erogazione dei servizi sopra individuati da parte della Società, prevede il riconoscimento alla stessa di un corrispettivo annuale di servizio rivalutato annualmente al tasso di inflazione. La durata del contratto, inizialmente fissata in sei anni, è stata prorogata sino al 31 dicembre 2021 con Determinazione Dirigenziale n. 100/2014 e deliberazione della Giunta Regionale 1453 del 2013.

Con successiva Deliberazione di Giunta Regionale n. 2254 del 29.12.2021 è stato prorogato il Contratto di Servizio inerente al Servizio di gestione di infrastruttura ferroviaria poi oggetto di successiva modifica con D.G.R. n. 324 dell'11.3.2022 con cui al fine di *“garantire il mantenimento in esercizio ed in sicurezza ed efficienza delle reti ferroviarie regionali nonché di assicurare la realizzazione, oltre che degli investimenti in corso di esecuzione, dei lavori supplementari connessi agli interventi e investimenti individuati nella D.G.R. n. 2283 del 13/12/2021”* è stata disposta la modifica del Contratto di Servizio, ai sensi dell'art. 175 comma 1, lett. b), del D.lgs. n. 50/2016 e s.m.i. con estensione della durata sino al 31.12.2026 secondo le previsioni contenute nel precedente contratto di servizio agli stessi patti e condizioni.

FSE e la propria rete è stata inserita nell'elenco allegato al Decreto Ministeriale 5 agosto 2016, pertanto in attuazione dell'art.1 comma 6 del D. Lgs 112/2015 e ai sensi dell'art.10 comma 3 sono soggette all'applicazione del Decreto legislativo 50/2019 recante *“attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”*. Alla luce di questo nuovo panorama legislativo devono effettuare la separazione fra Gestore dell'Infrastruttura e Impresa Ferroviaria, dotarsi di un Sistema di Gestione della Sicurezza, acquisire le autorizzazioni e certificazione di sicurezza e attuare il monitoraggio dei propri processi connessi alla sicurezza dell'esercizio.

Il Gestore dell'Infrastruttura di FSE BUEI ha ottenuto in data 28 dicembre 2021 l'Autorizzazione di Sicurezza per il trasporto di passeggeri sull'infrastruttura di cui al Contratto di servizio con Regione Puglia.

In ossequio alle prescrizioni del D. Lgs n. 112 del 15.07.2015, così come modificato dal decreto legislativo 139 del 23 novembre 2018, il presente documento contiene tutte le informazioni necessarie relative alle caratteristiche ed alla capacità della Rete di FSE per i soggetti potenzialmente richiedenti l'accesso alla infrastruttura locale ed ai servizi connessi.

È stato approvato da parte di Regione Puglia con DGR 1252/2020 del 4.8.2020 l'Accordo Operativo trasmesso all'Autorità con nota AD/219 del 3.9.2020, inerente all'affidamento delle funzioni essenziali a RFI, in qualità di soggetto terzo, ai sensi dell'articolo 11, comma 11 del decreto legislativo 112/2015 e successive modifiche ed integrazioni.

FSE con nota AD/239 del 31.12.2021, ha comunicato a RFI ed a Regione Puglia che *“la gestione delle funzioni essenziali di cui all'art 3, co.1, lett. b-septies del Decreto Legislativo 112/2015, come declinate nel primo Accordo di cui sopra, è da intendersi prorogata sino alla data comunicata da Regione Puglia e, dunque, sino al venir meno dell'efficacia di Concessione oggetto di proroga”*.

1.2 OBIETTIVO

In conformità a quanto previsto dal D. Lgs. n. 112/15, così come modificato dal Decreto Legislativo 139 del 23 novembre 2018, che in attuazione della Direttiva UE 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, modifica la Direttiva 2012/34 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, relativa all'istituzione di uno spazio ferroviario europeo unico, il presente documento vuole conseguire l'obiettivo di fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell'offerta da parte degli stessi.

A tal fine, esso contiene un'esposizione:

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

1.3 QUADRO GIURIDICO

Fonti regionali

- Contratto di servizio con la Regione Puglia sottoscritto il 21/12/2009 n. 0110120 di repertorio del 29 dicembre 2009 e prorogato con Determinazione Dirigenziale n. 100/2014 e deliberazione della Giunta Regionale 1453 del 2013. In merito alle proroghe intervenute da parte di Regione Puglia si rappresenta:
 - **Gestione Infrastruttura:** con la Delibera di Giunta Regionale n. 324 avente ad oggetto "Contratti di gestione dell'infrastruttura ferroviaria - Modifiche ed integrazioni per lavori supplementari".
 - **Trasporto Ferroviario:** Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2232 del 29.12.2021, Regione Puglia ha deliberato di "...prorogare, senza soluzione di continuità, ai sensi dell'art. 92 co. 4-ter del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18 (convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27), sino al perfezionamento della suddetta procedura relativa all'affidamento del contratto di servizio pubblico di trasporto di persone per ferrovia, e comunque non oltre il 31.03.2023, il contratto di servizio rep. 011020 del 29.12.2009 in essere con Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l., relativamente ai servizi di trasporto ferroviario"
 - **Servizio di Trasporto Automobilistico:** Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2231 del 29.12.2021 Regione Puglia ha deliberato di "prorogare, senza soluzione di continuità, ai sensi dell'art. 92 co. 4-ter del Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18 (convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27), fino alla data di subentro del nuovo gestore del servizio di trasporto pubblico regionale locale automobilistico individuato dagli ATO di cui alla L.R. n. 24/2012 e comunque non oltre il 31/03/2023 i contratti di servizio di trasporto automobilistico, incluse le relative appendici contrattuali per l'esercizio dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico connessi all'emergenza COVID-19"

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 di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440 CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2007/58/CE del Parlamento e del Consiglio, che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione di 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 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; (vigente fino al 7 giugno 2023, data in cui verrà sostituito dal Regolamento UE 782/2021 del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario)

- Regolamento CE n. 913/210 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- Direttiva 2008/110/CE del Parlamento e del Consiglio, del 16 dicembre 2008 che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie);
- Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
- Direttiva 2012/34/EU del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio unico europeo;
- Regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta.
- Regolamento di Esecuzione UE 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione UE N. 870/2014;
- Regolamento UE 2016/545 della Commissione sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento UE 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento CE N. 881/2004;
- Direttiva UE 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea, recepita in Italia con il decreto legislativo 57/2019;
- Direttiva UE 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie recepita in Italia con il decreto legislativo 50/2019;
- Regolamento di esecuzione UE 2018/1795 che stabilisce la procedura ed i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio;
- Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento UE 2017/2177 della Commissione relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- Decisione delegata UE 2017/2075 della Commissione del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII alla direttiva 2012/34 UE del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.
- Regolamento di Esecuzione UE 2018/1795 che stabilisce procedura e criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'art 11 della direttiva 2012/34 UE del Parlamento e del Consiglio.
- Regolamento UE 782/2021 del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

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. 109/T del 3 novembre 1999 "Attuazione dell'art. 3, comma 1, lett. d) del D.Lgs 422/97;
- 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.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 trans europeo";
- D.M. n. 81/T del 19 marzo 2008 "Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria";
- Decreto ANSFISA n. 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche ed integrazioni) "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria";
- 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. 214 del 22 dicembre 2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici" (art. 37);
- Legge n. 27 del 24 marzo 2012 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" (artt. 36 e 37);
- D.P.R. 9 agosto 2013 "Nomina componenti Autorità dei Trasporti";
- D.M. 5 aprile 2013 "Definizione delle imprese a forte consumo di energia" (G.U. 18 aprile 2013);
- D. Lgs n. 70 del 17 aprile 2014 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";

- D.lgs. 112 del 15 luglio 2015 Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);
- D.M. 5 agosto 2016 “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 così come modificato dal Decreto Legislativo 139/2018, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione” (G.U. 15 settembre 2016)
- Legge 20 novembre 2017, n. 167 “Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea”
- D.L. 50/2017 convertito con legge del 21 giugno 2017 n. 96;
- Legge 16 novembre 2018 n. 130 recante “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 28 settembre 2018 n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze”
- D. Lgs 23 novembre 2018 n. 139 Attuazione della direttiva UE 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l’apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell’infrastruttura ferroviaria (GU Serie generale n. 297 del 22 12 2018);
- D.M. 16 aprile 2018 recante “Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”
- Decreto legislativo 50/2019 recante “attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie”

Delibere regolatorie

- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014) “Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96 del 13 novembre 2015 recante “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.16 dell’8 febbraio 2018 recante “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con Delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento.
- Delibera dell’Autorità n. 106/2018 recante “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 98/2018 del 11 ottobre 2018 recante “procedimento volto a definire misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione n. 130/2019 del 30 settembre 2019- Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”.
- ANSFISA - nota 9956/2016 del 16/09/2016 “Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell’esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”
- Delibera n. 119/2020, recante: “Prospetto informativo della rete 2021 presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022”;
- Delibera dell’Autorità n. 156/2020 recante «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della “Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell’art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell’art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione”».
- Delibera dell’Autorità n. 190/2020 recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l., nonché relative all’elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi”
- Delibera dell’Autorità n. 28/2021 recante “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami”
- Delibera 145/2021 del 4-11-2021 “Indicazioni e prescrizioni relative al PIR 2023 presentato da FSE, nonché relative alla proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi”.

1.3.1. Contratto di servizio

I servizi identificati dalle Regioni sono regolati da contratti di servizio che vengono affidati secondo la normativa vigente. In questo modo vengono formalizzati gli impegni reciproci tra la Regione e la società titolare dell'erogazione del servizio.

Per far fronte al programma dei servizi richiesti, FSE si è dotata, in ottemperanza alla legge regionale sulla disciplina del trasporto pubblico locale, di un apposito regolamento che determina in maniera trasparente e dettagliata i servizi erogati.

Il Contratto di servizio con la Regione Puglia, stipulato in data 21 dicembre 2009 per l'esercizio delle ferrovie ex art. 8 del Decreto Legislativo 422/97, della validità di sei anni, rinnovabile, salvo disdetta, disciplina gli obblighi reciproci e le modalità di esecuzione delle prestazioni di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico integrativo e/o sostitutivo esercitate dalla Società FSE sulle linee specificate nell'Allegato di riferimento e con i relativi programmi e orari. Il Contratto di Servizio, con scadenza al 31.12.2021, è stato prorogato con D.G.R. 2254 del 29.12.2021 che ha disposto di affidare provvisoriamente in proroga fino al 31.12.2022 tutti i contratti di servizio aventi scadenza il 31 12 2021. Da ultimo modificata con Delibera di Giunta n. 324 del 11-3-2022 avente ad oggetto "Contratti di gestione dell'infrastruttura ferroviaria", con la quale l'Ente affidante ha prorogato sino al 31 12 2026 la gestione del Servizio di infrastruttura, secondo le previsioni contenute nel precedente contratto di servizio agli stessi patti e condizioni.

1.4 STATUS GIURIDICO

1.4.1 Informazioni generali

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) viene redatto dal GI ai sensi dell'art. 14 del D. lgs 112/15 e successive modifiche ed integrazioni previa consultazione delle parti interessate, a seguito delle indicazioni e prescrizioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e pubblicato nei termini prescritti dall'art. 14, comma 5 del medesimo D.lgs 112/15 così come modificato dal Decreto Legislativo 139/2018.

1.4.2 Valore legale

Il PIR espone dettagliatamente i diritti e gli obblighi del GI e dei Richiedenti, con riguardo alla richiesta/assegnazione della capacità/tracce, all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e all'erogazione dei servizi ad essa connessi, nonché i canoni e i corrispettivi dovuti. Il Prospetto Informativo della Rete assume, anche ai fini di quanto previsto dagli artt. 6, comma 1, lett. c), 14 e 25 del D.lgs. 112/15 e successive modifiche ed integrazioni, valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra il GI e coloro che sottoscriveranno i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il PIR viene pubblicato nel sito internet di FSE e costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo ed a tali fini, fermo quanto previsto al successivo paragrafo 1.6.2, con la sottoscrizione dei medesimi contratti, il richiedente attesta una piena e incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute.

1.4.3 Ricorso all'Organismo di Regolazione

In conformità a quanto previsto nell'art. 37 comma 2, D.lgs. 112/15 e nell'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) per eventuali controversie inerenti l'interpretazione e/o l'applicazione del Prospetto Informativo della Rete, ogni Richiedente può adire l'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART), inoltrando la richiesta al seguente indirizzo e-mail: pec@pec.autorita-trasporti.it

Contatti:

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino

Telefono: +39 011.19212.500

indirizzo di posta elettronica PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

1.5 STRUTTURA DEL PIR

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

Capitolo 1 – Informazioni generali sulle caratteristiche del documento;

Capitolo 2 – Condizioni di accesso all'infrastruttura: descrive le modalità di accesso, di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite dal GI;

Capitolo 3 – Caratteristiche dell’infrastruttura: Illustra le principali caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità;

Capitolo 4 – Allocazione della capacità: descrive il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta;

Capitolo 5 – Servizi: descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo dell’infrastruttura, nonché quelli che il gestore fornisce all’impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi;

Capitolo 6 – Tariffe e Performance Regime: descrive le regole di rendicontazione applicate in fase di gestione del contratto di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e il sistema di calcolo e riscossione dei diritti connessi all’utilizzo della stessa, ivi compresi i servizi non inclusi nel canone di utilizzo.

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

1.6 VALIDITÀ DEL PIR E PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO

1.6.1 Periodo di validità

Il presente documento contiene:

- le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa che sono state applicate con riferimento all’orario di servizio in vigore dal 10/12/2023 al 14/12/2024;
- le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull’orario di servizio in vigore dal 10/12/2023 al 14/12/2024 che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di FSE e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all’esecuzione degli atti negoziali (Contratto di utilizzo).

1.6.2 Aggiornamento del PIR

Aggiornamento ordinario

Il PIR viene aggiornato a cura di FSE elaborando una prima bozza previa consultazione di tutti i soggetti interessati di cui all’art. 14, comma 1, del D.lgs. 112/15. Al termine della fase di consultazione GI invia la bozza del PIR aggiornato all’Organismo di Regolazione per eventuali ulteriori indicazioni e/o prescrizioni ai fini della pubblicazione del documento definitivo.

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

- a) entro il 30 giugno dell’anno Y-2, il GI predispone e pubblica la prima bozza del PIR Y, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente), comprensiva di una relazione contenente le motivazioni delle modifiche introdotte, e la sottopone all’esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che prevede come termine ultimo il 30 luglio dell’anno Y-2 per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione;
- b) entro il 20 agosto dell’anno Y-2, il GI pubblica le osservazioni ricevute da parte dei soggetti interessati;
- c) entro il 30 settembre dell’anno Y-2, il GI pubblica ed invia all’ART la bozza finale del PIR Y, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente) rispettivamente su richiesta dei soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente ad una relazione di accompagnamento che illustri i significati e le valutazioni sottostanti le modifiche introdotte, nonché le motivazioni sull’accoglimento o il rigetto delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione;
- d) entro la seconda settimana di dicembre dell’anno Y-2, il GI pubblica il PIR Y, che riguarda le condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l’orario di servizio decorrente da dicembre (Y-1) a dicembre (Y); la denominazione del documento dovrà essere “Prospetto Informativo della Rete Y”

- e) Il PIR Y entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell’anno Y-1

Gli obblighi di pubblicazione di cui sopra si intendono adempiuti con la pubblicazione sul sito web del GI.



Aggiornamento straordinario

Eventuali modifiche al presente documento che riguardano l'esercizio dell'orario dal 10/12/2023 al 14/12/2024 in conseguenza di cambiamenti del quadro normativo e/o regolamentare di riferimento nonché, per specifiche ragioni del GI adeguatamente motivata, formeranno oggetto di specifico aggiornamento e saranno incorporate nel presente PIR. Tali modifiche saranno riassunte in una tabella riepilogativa contenente le seguenti informazioni:

- data della modifica;
- data di validità;
- indicazione del paragrafo modificato;
- oggetto della modifica.

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

In particolare, potrà essere oggetto di modifica il quadro tariffario esposto al Cap. 6 in funzione del completamento della verifica di conformità della proposta tariffaria effettuata dall'Organismo di Regolazione.

1.7 REDAZIONE DEL PIR, DISTRIBUZIONE

Il presente documento, redatto in lingua italiana pubblicato in italiano e in inglese, è disponibile in formato elettronico gratuito sul sito internet del GI: www.fseonline.it. In caso di contrasto interpretativo tra le diverse versioni fa fede il testo in italiano.

1.8 CONTATTI

Per tutte le informazioni relative all'accesso alla rete è attiva la pagina "Contatti" nel sito internet www.fseonline.it.

Tutte le comunicazioni con l'organismo a cui sono stati affidati i compiti di svolgimento delle funzioni essenziali possono essere inoltrate a RFI sul sito www.rfi.it attraverso il seguente percorso: [Home](#)>[Offerta](#)>[Accesso alla rete](#)>[Contatti](#)

1.9 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

ANSFISA - Agenzia Nazionale Per La Sicurezza Delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali ed Autostradali
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

ALLOCATION BODY

soggetto terzo a cui è affidato lo svolgimento delle funzioni essenziali di cui all'art 3, comma 1, lett. b septies del Decreto legislativo del 15/07/2015 n. 112

AREA DI DEPOSITO

aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro

ARMONIZZAZIONE

processo di lavorazione delle richieste di tracce volto alla compatibilizzazione delle richieste pervenute

ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ

processo attraverso il quale vengono trattate le richieste e definita l'assegnazione di capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del GI.

AUTORITÀ PREPOSTA AL RILASCIO DELLE LICENZE

organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è l'organismo nazionale incaricato del rilascio delle licenze alle Imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano.

BUEI

Business Unit Esercizio Infrastruttura di FSE (GI)

BUTF

Business Unit Trasporto Ferroviario di FSE (IF)

CANONE DI UTILIZZO (PEDAGGIO)

corrispettivo dovuto da IF per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi.

CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA

potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo.

CAPACITÀ QUADRO

capacità di infrastruttura assegnata nell'ambito di un accordo quadro.

CARTA DEI SERVIZI DI F.S.E

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

CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

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

COMPOSIZIONE NORMALE DEI TRENI

composizione dei treni che garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia orario programmata nel 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 gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo.

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.

DEVIAZIONE

modifica del percorso del treno rispetto alla traccia assegnata.

DISDETTA

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

DURATA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

periodo che intercorre fra la data dell'effettuazione della prima traccia e l'ultima ed eventuali servizi connessi

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. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme dell'Unione europea vigenti e nel d.lgs n.112/15 così come modificato dal decreto legislativo 139/2018.

IMPIANTO

struttura funzionale atta ad assicurare l'arrivo e la partenza dei treni e, eventualmente, le operazioni tecnico-commerciali, nonché il loro stazionamento.

IMPIANTO DI SERVIZIO

impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 9 e 11 del d.lgs 112/15.

IMPIANTO RACCORDATO

impianto, di proprietà di soggetto diverso da GI, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'Infrastruttura Ferroviaria 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.

IMPRESE OPERANTI NEI SERVIZI DI TRASPORTO PASSEGGERI FERROVIARI

Imprese ferroviarie che effettuano servizi passeggeri o imprese che offrono servizi di trasporto ferroviario avvalendosi, per la trazione, di imprese ferroviarie o imprese che prestano ai passeggeri del trasporto ferroviario, sulla base di accordi commerciali con le imprese ferroviarie, servizi di informazione e biglietteria.

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

infrastruttura definita nell'allegato 1 del d.lgs n.112/15 e successive modifiche ed integrazioni.

INFRASTRUTTURA A CAPACITÀ LIMITATA

sezioni dell'infrastruttura ferroviaria che si caratterizzano per un grado di utilizzazione prossimo alla saturazione.

INFRASTRUTTURA SPECIALIZZATA

infrastruttura designata dal GI, previa consultazione delle parti interessate, su cui è possibile assegnare capacità in via prioritaria ad una determinata tipologia di traffico.

INFRASTRUTTURA SATURATA

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.

LICENZA

autorizzazione, valida su tutto il territorio dell'unione Europea, rilasciata dalle apposite autorità degli Stati membri a un'impresa, con cui viene riconosciuta la qualità di IF e viene legittimato l'espletamento di servizi di trasporto ferroviario; la licenza può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi.

LINEA FERROVIARIA

infrastruttura che collega almeno due località.

MANUTENZIONE PESANTE

attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio.

MERCI PERICOLOSE

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

MODIFICA TRACCE

variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso

MODULO DELLA LINEA

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

NORMATIVA D'ESERCIZIO VIGENTE

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

OPERATORE D'IMPIANTO

entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 d.lgs 112/15.

ORARIO CADENZATO

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

ORARIO DI SERVIZIO

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

ORGANISMO DI REGOLAZIONE

Autorità di regolazione dei trasporti istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che è anche l'organismo nazionale di regolazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

PERCORSO ALTERNATIVO

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

PERIODO DI CONTROLLO

periodo di tempo fissato per confrontare le capacità quadro e le restanti capacità inutilizzate al fine di informare i potenziali richiedenti di accordi quadro della capacità quadro indicativa assegnata e della capacità disponibile.

PIANO DI POTENZIAMENTO DELLA CAPACITÀ

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.

PROFITTO RAGIONEVOLE

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

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 DI STAZIONE

documento definito dal GI che rappresenta l'occupazione dei binari di stazione.

PROGRAMMA GIORNALIERO

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 dal GI ed affissi in tutte le stazioni/fermate dell'infrastruttura ferroviaria che illustrano il programma di arrivi/partenze della stazione/fermata interessata nonché i binari programmati per il ricevimento dei treni.

RACCORDATO

impresa titolare del contratto di raccordo.

RACCORDO

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

RETE

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

Impresa Ferroviaria titolare di licenza o un gruppo Internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica, quali le regioni e le provincie autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, 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 D'ORARIO

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

RICHIESTA PER UN ADEGUAMENTO INTERMEDIO

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

RICHIESTA PLURIENNALE

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

RIGETTO

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

SERVIZI

servizi forniti dal GI alle IF classificati ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. 112/15 e successive modifiche ed integrazioni.

SERVIZI REGIONALI

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

SERVIZIO DI TRASPORTO INTERNAZIONALE DI PASSEGGERI

servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno stato membro e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi; il treno può essere unito ad altro convoglio e/o anche scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origine e destinazioni diverse, purché le carrozze attraversino almeno una frontiera.

SCALO MERCI TERMINALE PER MERCI PERICOLOSE

scali ferroviari ove si svolgono operazioni di terminalizzazione di trasporti di merci pericolose

SGS

Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza di FSE

SISTEMA DI CONTROLLO DELLE PRESTAZIONI (*Performance Regime*)

meccanismo di monitoraggio delle prestazioni (ex. art. 21, D. Lgs. n.112/15 e successive modifiche ed integrazioni) basato sugli scostamenti maturati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura durante il loro tragitto.

SOPPRESSIONE

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

STAZIONAMENTO

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

TABELLONI ARRIVI E PARTENZE

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

TIPOLOGIA DI SERVIZIO

individuata in relazione alle differenti esigenze/segmenti di mercato cui si rivolge:

- mobilità locale e regionale viaggiatori (compresi i treni interregionali);
- mobilità media/lunga percorrenza viaggiatori;
- trasporto merci

TITOLO AUTORIZZATORIO

Titolo rilasciato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, su richiesta delle Imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento dei servizi sul territorio nazionale a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate ai sensi dell'art 7 della legge 10 ottobre 1990 n 287, in conformità a quanto previsto all'art 3 comma 1, lettera r) del decreto legislativo 112/2015 come modificato dal Decreto legislativo 23 11 2018 n. 139.

TRACCIA ORARIA o TRACCIA

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

TRATTA ELEMENTARE

porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario contigui.

TRENO SPECIALE

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

VALORE DEL CONTRATTO

valore del pedaggio, della corrente di trazione e di tutti i servizi valorizzati nel contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

CAPITOLO 2 - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

2.1 INTRODUZIONE

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

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

2.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

2.2.1 Chi può richiedere l'accesso

Le richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria possono essere presentate in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, dai Richiedenti appartenenti ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15 così come modificato dal decreto legislativo 139/2018, 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.

2.2.2. Richiesta di tracce orarie e servizi finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura

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

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

- a) essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare; in caso la licenza risultasse sospesa all'atto della presentazione della richiesta di tracce o durante il processo di allocazione, l'IF dovrà produrre la licenza entro i termini prescritti sotto riportati.
- 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, del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto della richiesta. Qualora sia necessaria l'estensione del certificato di sicurezza unico l'IF è tenuta a produrlo entro i termini di cui al par. 2.3.1.1.

L'IF che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto certificato entro la scadenza per la presentazione delle osservazioni al progetto orario inviato nel mese di agosto secondo la tempistica riportata nel par. 4.3.2. 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 unico relativo alle linee oggetto di richiesta.

Nel caso di richieste di tracce, sia per l'orario successivo a quello in vigore ovvero per il corso d'orario, che insistono su linee/impianti la cui attivazione è prevista nel corso dell'orario successivo a quello in vigore, l'IF è tenuta a produrre il certificato di sicurezza entro 5 giorni lavorativi dall'avvio del servizio. Al fine di consentire il rispetto delle tempistiche indicate, il GI fornirà alle IF, anche in formato provvisorio, tutta la documentazione necessaria per l'ottenimento del certificato di sicurezza almeno quattro mesi prima dell'avvio del servizio. Quanto previsto al precedente e al presente capoverso trova applicazione anche nei casi in cui l'IF sia già titolare del contratto di utilizzo.

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 e successive modifiche ed integrazioni.

Il Richiedente potrà designare l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di GI, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto. All'atto della designazione l'IF dovrà essere in possesso della documentazione di cui al precedente punto 1, lett. a) e b), nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta, fatto salvo quanto previsto, relativamente al possesso del certificato di sicurezza unico, in caso di linee/impianti di futura attivazione riportato al precedente punto 1.

2.2.3 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:

MIMS - Ministero Infrastrutture Mobilità e Sostenibilità

Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

Via Caraci, 36 – ROMA 00157

sito web: www.mit.gov.it

e-mail: dtgfe@mit.gov.it

2.2.4 Certificato di Sicurezza Unico

Il Certificato di Sicurezza è rilasciato da:

- dall'European Railway Agency (ERA) in tutti i casi di IF che effettuano servizi ferroviari in più di uno stato membro dell'UE;
- dall' ANSFISA - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali ed Autostradali o da ERA (la decisione è a scelta delle IF) nei casi di IF che effettuano servizi ferroviari solo in Italia e fino alle stazioni di confine.

Tutte le domande e le relative informazioni, le fasi delle pertinenti procedure ed i rispettivi risultati riguardanti il rilascio o l'aggiornamento del certificato di sicurezza unico sono veicolate attraverso lo sportello unico (One stop shop – OSS) contattabile tramite l'indirizzo internet: <https://oss.era.europa.eu>

2.2.5 Obblighi di presentazione di garanzia e assicurazioni

Gli obblighi in capo alle Imprese Ferroviarie relativamente alla presentazione di una garanzia, nonché la stipula di una polizza assicurativa, sono rispettivamente disciplinati ai par. 2.3.1.2 e 2.3.1.3.

2.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI: disposizioni di dettaglio e altre regole stabilite dal GI

Si specifica che al momento il GI ha scelto di non sottoscrivere AQ con i richiedenti capacità.

2.3.1. Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

Le imprese ferroviarie titolari di Licenza e Certificato di Sicurezza unico idonei ad effettuare servizi passeggeri che dovranno stipulare specifici contratti di utilizzo dell'infrastruttura per la tipologia di trasporto.

Vengono presi a riferimento gli indicatori di qualità e gli standard previsti nel CdS, in essere con Regione Puglia, anche per le altre tracce e servizi al di fuori del CdS con i relativi monitoraggi e verifiche.

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

L'IF, ottenuta la disponibilità delle tracce e dei servizi, secondo la procedura di cui al Capitolo 4 del presente documento, al fine di stipulare il contratto di utilizzo dell'infrastruttura, atto formale di assegnazione di tracce orarie e servizi, provvede a produrre la seguente documentazione:

- copia autentica della Licenza idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare (o dichiarazione di immutata validità e caratteristiche della licenza), a firma del legale rappresentante;
- certificato di sicurezza;
- copia autentica del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;

- dichiarazione sostitutiva della certificazione di iscrizione alla C.C.I.A. secondo lo schema che verrà indicato da GI. Tale dichiarazione dovrà contenere anche l'indicazione della procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità per la stipula e sottoscrizione di atti negoziali;
- dichiarazione di copertura rilasciata dalla Compagnia assicurativa secondo il format indicato dal GI in allegato al presente PIR o copia della polizza assicurativa (la copia deve essere accompagnata da attestazione di conformità all'originale) conformi a quanto previsto nel paragrafo 2.3.1.3 del presente documento;
- elenco degli indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative a: richieste di nuove tracce e servizi, 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, sistemi informativi, verifiche servizi erogati rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, dislocazione dei mezzi di riserva/soccorso.

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

- a) di almeno 45 giorni solari per contratti relativi al successivo orario di servizio (salvo la fattispecie di IF designata da un richiedente non IF, nel cui caso i documenti andranno presentati entro 20 giorni solari);
- b) di almeno 15 giorni solari per contratti in corso di orario.

La documentazione eventualmente mancante dovrà essere presentata entro il termine perentorio di 15 giorni solari antecedenti l'avvio dell'orario di servizio.

GI, acquisita la documentazione completa, provvede ad inviare all'IF la proposta di contratto, comprensiva di tutti gli allegati tecnici ed economici, con l'indicazione del termine per la restituzione della medesima proposta sottoscritta in segno di integrale accettazione che dovrà intervenire entro 5 giorni solari prima rispetto all'attivazione del servizio.

2.3.1.2 Garanzia

In aderenza al Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione sono riportati nel sito internet di FSE, i valori soglia di rating del credito richiesti alle IF.

L'IF che non disponga di rating, ovvero qualora il rating del credito dell'IF (fornito da una agenzia specializzata) sia inferiore alle soglie riportate sul sito di FSE, è tenuta a prestare idonea fideiussione (bancaria o assicurativa) a parziale garanzia del pagamento dei corrispettivi tutti e di ogni altra somma dovuta in base al Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti dall'inadempimento del Contratto stesso.

L'importo della fideiussione deve essere pari al valore del pedaggio e servizi stimato su una mensilità del programma di esercizio oggetto del contratto da garantire.

Sono esonerate dal prestare la fideiussione le IF che, ancorché non dispongano di un rating, ovvero se il proprio rating sia inferiore alle soglie pubblicate sul sito di FSE abbiano stipulato un contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per almeno due orari di servizio immediatamente precedenti a quello di riferimento, sempre che risulti regolare il pagamento di tutte le fatture. 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.

Sono esonerate dal prestare la garanzia le IF che espletano servizi pubblici locali in base a contratto di servizio con la Regione Puglia.

Nell'ipotesi in cui l'IF è tenuta alla presentazione della fideiussione, la stessa può scegliere, in alternativa, di corrispondere al GI una somma pari all'importo di pedaggio e servizi stimato su una/due mensilità del programma di esercizio a seconda dei due casi suesposti.

2.3.1.2.1 Modalità di costituzione e contenuti della fideiussione

La costituzione della fideiussione ovvero il versamento della/delle mensilità del programma di esercizio dovrà avvenire 30 giorni lavorativi dopo la stipula del contratto.

Se nel periodo di validità della fideiussione si verifichi un “*downgrading*” dell'istituto fideiubente, l'IF, entro 60 giorni dalla richiesta di GI, dovrà sostituire la banca/compagnia assicurativa garante con un soggetto che risponde ai requisiti richiesti dal GI.

Nella fideiussione dovrà essere prevista una scadenza non inferiore a 180 (centottanta) giorni solari successivi alla scadenza del contratto. La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato da GI ed autenticata ai sensi di legge. La stessa:

- dovrà essere “a semplice richiesta”;

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

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte di GI della garanzia di cui sopra, 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, sempre che all'atto della cessazione del Contratto non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di GI.

2.3.1.3 Assicurazioni

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

- **Responsabilità Civile verso terzi**, a garanzia di tutte le attività svolte dal GI e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: massimale di 100/Mln di Euro per sinistro e per anno.
- **Responsabilità Vettoriale**, da attivare solo qualora venga effettuato, anche su tratte limitate, il servizio inerente a lavorazioni effettuate da Ditte Esterne: massimale superiore a 10/Mln di Euro per sinistro e per anno.

IF si obbliga a stipulare a propria cura e spese, e si impegna a mantenerle operanti, con le caratteristiche minime indicate, per tutto il periodo di validità del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, le sottoindicate polizze assicurative:

- **Responsabilità Civile verso Terzi**, a garanzia dei danni sofferti dal GI, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale per singola IF non inferiore a 100 Mln di Euro per sinistro e per anno.

Sottolimiti ammessi:

- danni indiretti € 10 Mln;
- danni a terzi da incendio € 2 Mln;
- inquinamento accidentale € 2,5Mln. Per le IF il cui certificato di sicurezza consente il trasporto di merci pericolose, esplosivi e/o comunque sostanze chimiche il sottolimito non potrà essere inferiore a € 7,5 Mln.

I requisiti (rating) delle Compagnie assicuratrici sono pubblicati sul sito di FSE.

Detta polizza dovrà essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza posseduto dall'IF, nonché per tutte le attività svolte dall'IF stessa sull'infrastruttura ferroviaria e negli impianti di GI.

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 che dichiari:

- la copertura è operativa anche per le attività di cui al presente contratto;
- siamo a conoscenza del presente articolo;
- le condizioni di polizza rispettano completamente le clausole previste in PIR.

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

3. essere in lingua italiana, eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa dovranno essere interamente tradotte a cura della Compagnia stessa o dovranno riportare un visto di corrispondenza/accettazione

da parte della Compagnia emittente se tradotte da altri soggetti. In ogni caso di contestazione/contenzioso fa fede il testo in italiano;

4. fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali (es. CIV, RIV, AIM, Regolamento CE n. 1371/2007) e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel presente Capitolo 2; va previsto l'obbligo del contraente di aggiornare l'assicuratore sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte del contraente non dovrà comportare decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;

5. in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, se ne dovrà prevedere il reintegro entro 5 giorni solari dalla richiesta della Compagnia;

6. prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 cod. civ. verso le persone delle quali l'Assicurato deve rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;

7. prevedere che la Compagnia si impegni, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità, ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati (anche se avanzata direttamente nei confronti dell'assicurata), fermo restando che il contratto di assicurazione non ha natura di contratto autonomo di garanzia. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

Quanto previsto ai precedenti punti da 1) a 5) si applica anche alla polizza di Responsabilità Civile verso terzi sottoscritta dal GI.

Ai fini della copertura assicurativa RCT l'IF ha facoltà:

- di sottoscrivere e produrre singolarmente una polizza assicurativa per l'intero importo del massimale richiesto (100 Mln)
o, alternativamente:
- di ripartire su più "livelli" (layer) la quota prevista per il massimale richiesto (100 Mln), con la possibilità di ripartire proporzionalmente tra le polizze la quota prevista per i sottolimiti ammessi. L'IF può presentare anche una o più polizze collettive, sottoscritte con altre IF

2.3.1.4 Obblighi di IF alla cessazione del contratto

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

Nel caso in cui IF non ottemperi a tali disposizioni, 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 2.3.1.2.

2.3.1.5 Limitazioni al servizio in caso di morosità

In caso di mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 10% del valore del contratto di utilizzo in vigore, salvo il caso in cui il credito sia assistito dalla garanzia di cui al par. 2.3.1.2 o da piano di rientro garantito da fideiussione, GI provvederà ad inviare formale diffida ad adempiere assegnando un termine non inferiore a 10 giorni solari. Nel caso di mancato pagamento entro il termine predetto, GI non procederà ad istruire e a rilasciare tracce eventualmente richieste in gestione operativa dall'IF inadempiente. In caso di mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto trova applicazione quanto disciplinato al successivo paragrafo 2.3.1.6 punto b).

Ai fini della determinazione degli importi di cui ai precedenti capoversi saranno prese in considerazione fatture, non onorate alla naturale scadenza, riferite al contratto in vigore e/o al contratto sottoscritto per l'orario di servizio precedente.

2.3.1.6 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:

- a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- b) mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto di utilizzo in vigore, salvo il caso in cui il credito sia assistito dalla garanzia di cui al par. 2.3.1.2 o da piano di rientro garantito da fideiussione; ai fini della determinazione del predetto importo saranno prese in considerazione fatture,

- non onorate alla naturale scadenza, riferite al contratto in vigore e/o eventualmente al contratto sottoscritto per l'orario di servizio precedente;
- c) mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della "Garanzia" i cui al paragrafo 2.3.1.2;
 - d) 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 2.3.1.3;
 - e) grave violazione di uno qualsiasi degli obblighi incombenti su IF, ai sensi del paragrafo 2.3.2.3;
 - f) violazione grave e reiterata degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura di cui al paragrafo 2.4.4.3;
 - g) violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma della capacità;
 - h) revoca della licenza o del certificato di sicurezza, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, revoca del titolo autorizzatorio;
 - i) modifica della licenza o del certificato di sicurezza nonché quando richiesti del titolo tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui la modifica della licenza o del certificato di sicurezza nonché, quando richiesti, del titolo autorizzatorio siano tali da consentire a IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento;
 - j) 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. e/o anche attraverso l'utilizzo della casella PEC aziendale segreteria@pec.fseonline.it.

Con specifico riferimento all'ipotesi di risoluzione di cui alla precedente lett. b), GI invierà all'IF interessata formale contestazione del mancato versamento degli importi dovuti, comunicando nella stessa lettera: a) la diffida all'IF ad adempiere entro 30 giorni; b) l'espressa riserva del diritto di dichiarare risolto di diritto il contratto in forza della clausola risolutiva espressa decorso infruttuosamente il termine indicato al precedente punto a).

In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, sia che essa avvenga ai sensi dell'art. 1456 cod. civ., sia ai sensi di altre disposizioni del presente PIR o di legge, IF sarà tenuta a riconoscere a 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 a GI fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine GI acquisirà l'importo della garanzia costituita ai sensi del par. 2.3.1.2, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

2.3.1.7 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 di IF dell'obbligo a versare il corrispettivo pattuito.

Tuttavia, qualora la sospensione della licenza sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere al GI quanto previsto al paragrafo 4.6.3 in caso di disdetta comunicata sino a 5 giorni, per ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione.

Ove, peraltro, 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.

2.3.1.8 Pagamento

GI emetterà le fatture di acconto mensili, corrispondenti all'85% della valorizzazione mensile del contratto, entro il giorno 30 del mese di riferimento.

GI emetterà trimestralmente le fatture a conguaglio con le seguenti scadenze:

- I° trimestre entro il giorno 30 del mese di maggio;
- II° trimestre entro il giorno 30 del mese di settembre;
- III° trimestre entro il giorno 30 del mese di ottobre;
- IV° trimestre entro il giorno 30 del mese di febbraio dell'anno successivo a quello di riferimento.

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

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

Verranno fatturati a conguaglio i servizi diversi da quelli relativi al Pacchetto Minimo di Accesso.

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

2.3.2.1 Obblighi Comuni

Per la buona esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le parti sono tenute a collaborare scambiandosi ogni informazione e 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; al riguardo IF garantisce che il proprio personale possieda piena conoscenza della suddetta lingua in modo da poter assicurare, sia nelle normali condizioni di operatività sia in caso di loro perturbazioni, la piena ottemperanza alle disposizioni scritte e/o orali in materia di sicurezza, nonché lo scambio di qualsivoglia informazione.

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

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.

2.3.2.2 Obblighi di GI

È obbligo del GI:

- mettere a disposizione delle Associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle IF l'infrastruttura ferroviaria, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento. Il GI presta i servizi, nei limiti ivi previsti, di cui al capitolo 5 nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza ed equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione di rete, nonché 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 condivide con le imprese interessate i provvedimenti di esercizio necessari per la ripartizione della capacità residua.
GI deve altresì assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri;
- 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;
- rispettare le disposizioni e prescrizioni impartite dall'ANSFISA e dall'ART;
- disporre di un sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- Elaborare un indicatore significativo della propria performance di puntualità da calcolarsi con cadenza mensile e per segmento di mercato secondo il criterio:
 - La puntualità GI che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili al Gestore dell'infrastruttura e il numero totale dei treni circolati (indicando con Ng_i il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause GI e con Nc il numero di treni circolati, la puntualità GI è pari a $(Nc - Ng_i) / Nc * 100$).

Pubblicare, in apposito allegato sul sito internet nella sezione relativa al PIR dell'anno di riferimento, entro il 31 marzo di ogni anno il livello di obiettivo di tale indicatore previsto per l'orario che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché quello registrato a consuntivo relativamente all'ultimo orario di servizio concluso;

- Elaborare un indicatore significativo della performance di puntualità delle IF da calcolarsi con cadenza mensile e per segmento di mercato in riferimento al CdS in vigore, secondo il criterio:
 - La puntualità IF che è il rapporto tra il numero di treni della IF arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili alla Impresa ferroviaria e il numero totale dei treni della IF circolati (indicando con Nif il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause IF e con Ncif il numero di treni della IF circolati, la puntualità IF è pari a $(Ncif - Nif) / Ncif * 100$).

Pubblicare, in apposito allegato sul sito internet nella sezione relativa al PIR dell'anno di riferimento, entro il 31 marzo di ogni anno il livello di obiettivo previsto per l'orario che inizia nel successivo mese di dicembre, nonché quello registrato a consuntivo relativamente all'ultimo orario di servizio concluso;

- Il sistema di monitoraggio applicato consente di valorizzare l'indicatore di puntualità $\%OS_{(0.5)}$ come definito dalla Misura 7 dell'All. A alla delibera ART n. 16/2018 e di fornire l'indicazione dei treni soppressi e parzialmente soppressi;
- È garantito agli Enti affidanti titolari di CdS l'accesso alle informazioni di interesse in esso contenute;
- Rispettare le condizioni minime di regolarità e puntualità dei servizi OSP in conformità a quanto richiesto dal CdS con Regione Puglia, in cui sono previsti adeguati indici di regolarità e puntualità.

In attesa del perfezionamento del contratto per l'utilizzo dei sistemi informativi in uso sull'Infrastruttura Nazionale (PIC – Piattaforma Integrata di Circolazione), attualmente viene effettuato il monitoraggio del sistema di circolazione attraverso la rilevazione puntuale degli indicatori di regolarità e puntualità. Tali sistemi, analoghi a quanto attualmente in uso sull'IFN, saranno operativi dal Gennaio 2022.

Per l'accesso alle informazioni di circolazione è necessario rivolgersi al GI nazionale RFI in quanto proprietario del sistema PIC.

2.3.2.3 Obblighi di IF

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dall'ANSFISA, dall'ART e dal GI;
- utilizzare per l'espletamento del servizio materiale rotabile trainante e trainato omologato e immatricolato;
- utilizzare detto materiale rotabile coerentemente alle modalità d'uso indicate dal fabbricante e ad eventuali limitazioni/prescrizioni stabilite in sede di ammissione tecnica, al profilo di destinazione dello stesso e nel rispetto delle disposizioni e procedure emanate dall'IF e partecipate ad ANSFISA all'interno del processo di immatricolazione;
- svolgere il servizio sulla infrastruttura ferroviaria nel rispetto del quadro normativo in vigore, compresa la nota ANSFISA 9956 del 23-09-2016 e del Certificato di Sicurezza rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ANSFISA;
- garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da GI, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità;
- assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni, ancorché GI ne abbia ammesso la circolazione sull'infrastruttura ferroviaria;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del certificato di sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a 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 a GI senza ritardo ogni vicenda e circostanza idonea ad incidere sulla situazione accertata mediante il rilascio del certificato di sicurezza unico, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da 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;
 - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
 - massa rimorchiata;
 - massa assiale;
 - percentuale di massa frenata;
 - lunghezza del convoglio;
 - completa funzionalità dei sistemi tecnologici di bordo ridondati;
- consentire, senza oneri per il GI, l'accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale del GI preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura;
- mettere, qualora strettamente necessario, a disposizione del GI e su richiesta motivata di quest'ultimo, i dati registrati dai dispositivi ZTE (zone tachigrafiche elettroniche dei registratori cronologici degli eventi di condotta) e JRU (Juridical Recorder Unit);
- svolgere, in accordo con il GI, le esercitazioni pratiche congiunte di soccorso dei treni di cui al par. 2.4.4.1.

Qualora, a fronte di richieste di IF venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, IF sarà tenuta - a propria cura, onere e responsabilità - a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell'infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto. Il GI non assume alcun obbligo di custodia, e pertanto non è responsabile per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti il materiale rotabile, ovvero le attrezzature di proprietà di IF, ovvero le merci trasportate da IF, in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti di GI.

2.3.2.4 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione

IF è tenuta a comunicare a GI tutte le informazioni inerenti le tracce da programma, come previsto dalla normativa vigente e nello specifico:

- variazioni al programma di circolazione ed al programma di erogazione dei servizi;
- degradi al materiale rotabile, ivi incluse eventuali condizioni di sovraffollamento che comportino riduzioni di velocità o eccessivi tempi di sosta in occasione delle fermate per il servizio viaggiatori;
- la composizione dei treni viaggiatori ed il relativo orientamento del materiale;
- Informazioni di carattere commerciale da declinare alla clientela.

La comunicazione delle suddette informazioni deve avvenire per mezzo dei sistemi informatici delle IF.

2.3.2.5 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità

1. Entro 24 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione tramite il proprio sito web del programma dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità per l'orario (indicando il periodo in cui avranno luogo) che rientrano nelle seguenti casistiche:

- a) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi con deviazione/cancellazione di almeno il 30% dell'offerta programmata nella sezione interessata dai lavori.
- b) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi di un binario su rete a maggior interesse commerciale.

Il GI invia il programma delle indisponibilità precedentemente descritte entro 24 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Per le indisponibilità di durata superiore a 30 giorni consecutivi che prevedono la deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata, il GI fornisce su richiesta durante la consultazione un'ipotesi alternativa dell'indisponibilità.

Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione, prevedendo eventualmente incontri ad hoc.

Per le restrizioni di capacità di cui al punto 2, il GI prima dell'entrata in vigore dell'orario invia a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti il programma delle indisponibilità aggiornato per una seconda fase di consultazione, provvedendo successivamente a pubblicare il prospetto modificato tramite il proprio sito web a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute nella seconda consultazione con i Richiedenti.

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

2. Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il proprio sito web:

- a) provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 1, anche a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute dalle consultazioni con i Richiedenti;
- b) pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori;
- c) aggiorna i fabbisogni di capacità per manutenzione valide per tutta la durata dell'Orario, con la relativa periodicità. La scelta del periodo, notturno o diurno, viene effettuata dal GI in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale), con l'obiettivo di massimizzare la capacità delle linee interessate tenendo anche in considerazione la possibilità di utilizzo di itinerari alternativi.

Il GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 12 mesi dall'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF e Stakeholders, in particolare per le indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2 b).

Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività.

3. Entro 12 mesi dall'entrata in vigore dell'orario il GI fornisce, attraverso il proprio sito web, lo scenario consolidato e il modello di esercizio dei lavori infrastrutturali maggiormente rilevanti di cui ai precedenti punti 2a) e 2b), al fine di permettere ai Richiedenti di formulare richieste di capacità adeguate allo scenario infrastrutturale. Le richieste di capacità pervenute a seguito della pubblicazione sul proprio sito web entro la scadenza prevista al par. 4.3.2 del PIR saranno trattate nell'ambito del processo di armonizzazione finalizzato al progetto orario seguente.

4. Entro 6 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il proprio sito web:

- a) rende noto le date e le modalità delle restrizioni di capacità relative ai programmi di indisponibilità pubblicati con le modalità di cui ai precedenti punti 1 e 2;
- b) pubblica i programmi di indisponibilità, che prevedono la deviazione/cancellazione dell'offerta programmata nella tratta infrastrutturale interessata dai lavori in una misura percentuale superiore al 10% e inferiore alle soglie di cui ai precedenti punti, prevedendo incontri ad hoc per la consultazione delle IF coinvolte.

Il GI è tenuto a pubblicare anche ogni altra riduzione di capacità di impatto inferiore ai casi al di sotto delle soglie sopra riportate, che sia nota e consolidata con ragionevole certezza al momento della pubblicazione del PIR.

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

Inoltre, il gestore dell'infrastruttura, come riportato nel punto 14 della Decisione Delegata 2017/2075, può decidere di non applicare le tempistiche riportate nei punti precedenti se:

- a) la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- b) i termini delle restrizioni non rientrano nel controllo del gestore dell'infrastruttura;
- c) l'applicazione di tali periodi sarebbe inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio;
- d) vi è un consenso tra tutti i richiedenti interessati.

In tali casi e nel caso di qualsiasi altra restrizione di capacità che non sia sottoposta a consultazione conformemente ad altre disposizioni del presente allegato, il gestore dell'infrastruttura consulta senza indugio i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati.

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

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

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

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

- a) con un anticipo di 60 giorni per treni viaggiatori;
- b) con un anticipo di 15 giorni per circolazioni di servizio;

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

10. I provvedimenti d'orario (VCO) saranno consegnati dal GI:

- a) Con un anticipo di 30 giorni rispetto la prima circolazione per i treni di cui al punto 9a);
- b) Con un anticipo di 10 giorni rispetto la prima circolazione per treni al punto 9b);

11. Entro 7 giorni dal ricevimento delle nuove tracce è facoltà delle IF richiedere delle modifiche qualora la traccia rilasciata si discosti da quanto concordato in fase di comunicazione come previsto al punto 9 per elementi emersi nella fase di predisposizione dei provvedimenti d'orario.

12. E' facoltà di GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura che rivestono carattere di sicurezza, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, garantendo, dove possibile, un preavviso alle IF di almeno 7 giorni lavorativi.

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

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

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

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

2.3.2.6 Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/responsabilità di GI

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

- a) nel caso in cui GI non ottemperi a uno degli obblighi di cui al par. 2.3.2.5 punti 2-8 e qualora l'esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione di tracce.
- b) in tutti gli altri casi in cui sia stata accertata la responsabilità di GI medesimo in ordine alla soppressione (totale o parziale) di una o più tracce contrattualizzate.

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

In caso di necessità di deviazione/modifica del percorso programmato, riconducibile a motivi non imputabili alle IF, la rendicontazione della traccia, effettuata a seguito della modifica del percorso, viene calcolata sulla base del valore del canone relativo al percorso originariamente programmato sempre che lo stesso risulti essere meno oneroso rispetto a quello effettivamente utilizzato. È, comunque, facoltà dell'IF rifiutare le variazioni al programma originario chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo alle conseguenze economiche di cui al paragrafo 4.6.3

Qualora siano necessari interventi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane, e/o altre calamità naturali, tali interventi dovranno essere prontamente comunicati alle IF senza che ciò comporti penali, né altre somme a qualsiasi titolo dovute da parte del GI.

Per lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per GI di fornire le informazioni di cui al par. 2.3.2.5 punto 9, le conseguenze economiche saranno a carico di IF che le ha originate.

2.3.2.7 Informazione e cooperazione con il GI

L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con il GI e, ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie al controllo dei rischi connessi con il servizio svolto (D. Lgs. 50/2019). Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSFISA.

In applicazione dell'art. 4 del Regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che deve essere applicato dalle Imprese Ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza, dai Gestori dell'Infrastruttura in possesso di un'autorizzazione di sicurezza e dai Soggetti Responsabili della Manutenzione, al fine di consentire agli altri operatori ferroviari di adottare all'interno del proprio SGS le azioni correttive necessarie, in presenza di un rischio per la sicurezza dell'esercizio ferroviario non adeguatamente mitigato secondo gli obiettivi precedentemente fissati, l'IF e GI si impegnano a:

- individuare nell'ambito del proprio SGS le eventuali idonee misure mitigative atte a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario;
- comunicare agli altri operatori ferroviari coinvolti ed interessati, in modo chiaro ed esaustivo, le informazioni del caso tra le quali almeno:

- la descrizione del pericolo fonte del rischio non adeguatamente mitigato;
- la causa dello stesso con il relativo effetto;
- il valore residuo del rischio valutato come non accettabile;
- il criterio di accettazione utilizzato per tale valutazione;
- la/le mitigazioni già messe in atto.

L'interlocutore per il GI, per lo svolgimento delle attività suddette, è il Legale Rappresentante ovvero il proprio Responsabile SGS. L'interlocutore per la IF è il proprio Legale Rappresentante/Amministratore Delegato ovvero il proprio Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, qualificato da ANSFISA e comunicato al GI – che cura l'aggiornamento dei loro indirizzi nell'ambito delle attività di emanazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio riguardanti i rapporti di interfaccia con le Imprese Ferroviarie.

2.3.2.8 Sciopero

Nel caso di proclamazione di sciopero del personale di IF o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, IF è tenuta a comunicare tempestivamente al GI le informazioni relative alla proclamazione, alla durata, alla rimodulazione e/o alla revoca dello sciopero stesso; successivamente dovrà comunicare al GI il programma dei treni che è in grado di assicurare. Dette comunicazioni devono essere fornite in ottemperanza alla normativa di settore vigente, nel rispetto dei modi e dei tempi ivi previsti, nonché in applicazione di specifiche delibere interpretative/operative emesse dalla Commissione di Garanzia dell'attuazione sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali. Per gli aspetti legati all'informazione al pubblico l'IF dovrà:

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

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

Nel caso di sciopero del personale di GI o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, GI è tenuto a comunicare alle IF, la durata della possibile astensione dal lavoro e la situazione di indisponibilità prevista delle linee. Dette comunicazioni dovranno essere fornite in ottemperanza alla normativa di settore vigente, nel rispetto dei modi e dei tempi ivi previsti, nonché in applicazione di specifiche delibere interpretative/operative emesse dalla Commissione di Garanzia dell'attuazione sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali;

Nei casi di sciopero del personale di GI/IF eventuali variazioni apportate dalle parti al programma giornaliero, ivi compresi i servizi connessi con lo stesso, non comporteranno l'imputazione di penali né di altre somme a qualsiasi titolo dovute.

Le misure adottate dal GI medesimo, relativamente all'effettuazione degli annunci all'utenza, sono conformi alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 e alle disposizioni del regolamento UE 782/2021 che entrerà in vigore, in sostituzione del citato regolamento CE 1371 /2007 a partire dal 7 giugno 2023, nonché a quelle della delibera dell'Autorità ART n. 106/2018.

2.4 REGOLE DI ESERCIZIO

2.4.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario

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.

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

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

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

- la marcia dei treni;
- la gestione delle 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 di binari di stazione da parte di treni accantonati;
- l'autorizzazione di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- l'autorizzazione delle effettuazioni di treni a brevissimo tempo, con l'assegnazione delle relative tracce orarie.

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

- i turni dei materiali, ivi comprese le eventuali operazioni di manovra propedeutiche al ricovero/piazzamento del treno;
- l'assegnazione e la distribuzione del personale dei treni;
- la richiesta di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- la richiesta di effettuazione e la predisposizione dei treni a brevissimo tempo;
- la richiesta di variazione al programma di servizi d'impianto.

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

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

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.

2.4.2 Regole di gestione

L'attività di regolazione della circolazione ha lo scopo di ridurre gli effetti delle interferenze e gli scostamenti ai treni, con il fine ultimo della minimizzazione dei ritardi complessivi. In coerenza con la missione del Gestore e nel rispetto dell'obiettivo primario sopra esplicitato, in caso di interferenze di circolazione determinate dallo scostamento di uno o più treni dalla propria traccia oraria assegnata, al fine della riduzione della propagazione dei ritardi sulla rete, si definiscono di seguito i principi di gestione da utilizzare per la risoluzione delle interferenze.

Fascia pendolare 6.00-9.00, 12.30-15.30 e 17.00-20.00 (dal lunedì al sabato)

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

Fascia giornaliera Inizio servizio-6.00, 9.00-12.30, 15.30-17.00 e 20.00-Fine servizio (dal lunedì al sabato)

Principi di gestione	Tipologia di servizi
1	Treni Speciali
2	Treni passeggeri a mercato
3	Treni Regionali
4	Treni merci (1)
5	Servizi tecnici

* Le circolazioni di servizio programmate da orario, funzionali all'effettuazione di un treno commerciale (con tempi di ribattuta minori di 30'), hanno la stessa valenza del treno corrispondente.

(1) L'Autorizzazione di Sicurezza del GI BUEI di FSE prevede il solo trasporto di passeggeri.

I principi gestionali espressi definiscono le linee guida per la gestione della circolazione in condizioni normali e lievemente perturbate (in assenza di anomalie significative). All'insorgere di un'anomalia rilevante che determini

la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle IF.

In caso di interferenze tra treni con gli stessi principi gestionali dovranno essere attivate le seguenti regole in ordine di priorità:

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

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

1. minimizzare i ritardi per i treni con priorità di gestione;
2. ripristinare la successione programmata anche in relazione alle possibili conseguenze sui maggiori poli attrattivi;
3. favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata.

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

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

- per il segmento Passeggeri arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 5':

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

$$\text{puntualità GI} = (NC - N_{gi}) / NC$$

dove:

NC = numero dei treni circolati

N_{gi} = numero dei treni arrivati a destino con un ritardo superiore a 5' per ritardi dovuti a cause attribuite a GI

La puntualità con la quale il GI misura le performance dell'IF, è calcolata per segmento di mercato e per mese attraverso la seguente formula:

$$\text{puntualità IF} = (NC_{if} - N_{if}) / NC_{if} * 100.$$

dove:

NC_{if} = numero dei treni circolati dell'IF

N_{if} = numero dei treni arrivati a destino con un ritardo superiore a 5' per ritardi dovuti a cause attribuite a IF

L'IF è tenuta ad utilizzare la traccia oraria in conformità al programma oggetto del contratto di utilizzo e nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia medesima indicate al paragrafo 2.3.2.3.

L'IF, prima della messa in circolazione del treno, è tenuta a comunicare al GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degni prestazionali di velocità.

Qualora il GI emani note interne, linee guida, specifiche o altri documenti esplicativi delle regole di gestione, prima della relativa entrata in vigore ne mette a conoscenza le Imprese Ferroviarie, l'Autorità e, nel caso siano interessati anche servizi soggetti a OSP, le rispettive Amministrazioni affidanti.

Stazioni rilevanti per la determinazione della puntualità

Le linee e le stazioni della rete FSE non possono essere definite ai sensi della misura 7 dell'allegato A della delibera n. 16/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti poiché nel contratto di servizio in essere con l'EA non sono

specificati i valori soglia in funzione dei bacini di riferimento per la determinazione delle tipologie di linea e di stazione, come specificato nella citata delibera.

Nell'allegato 4 alla procedura "Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e Performance Regime" sono elencate le stazioni rilevanti, individuate in base ai criteri applicabili (stazioni in capoluoghi di provincia, nodi e/o interscambi) della Delibera n. 16/2018 e altre stazioni valutate come importanti in termini di dati storici di traffico viaggiatori.

La rilevazione della puntualità nelle stazioni definite rilevanti di cui all'allegato 4 della procedura di Performance Regime potrà effettuarsi con l'attivazione dei sistemi tecnologici di rilevazione e attribuzione delle causali di ritardo.

Treni Pendolari

Si considerano "pendolari" i treni in afflusso nella fascia mattutina (6.00 – 9.00) e in deflusso nella fascia pomeridiana (12.30 - 15.30) a servizio delle maggiori città ed i relativi treni corrispondenti, individuati dal GI, anche attraverso il coinvolgimento degli enti titolari dei rispettivi contratti di servizio, tra i treni che assumono particolare rilevanza dal punto di vista delle frequentazioni.

Tali treni vengono qualificati ad ogni cambio orario, ovvero in caso di entrata in vigore di un significativo numero di riprogrammazioni dei servizi, tra i treni OSP regionali.

Treni Merci

P.M.

L'Autorizzazione di Sicurezza del GI BUEI di FSE prevede il solo trasporto di passeggeri.

2.4.3 Gestione della circolazione perturbata

In presenza di cause perturbative, ossia di eventi che riducono la capacità dell'infrastruttura, incidendo sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, 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.

Nella gestione di possibili conflitti di circolazione GI, nel rispetto delle finalità sopra richiamate, adotta i provvedimenti atti a garantire complessivamente il maggior contenimento possibile dei ritardi per i treni interessati.

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali, le deviazioni, verranno proposti verbalmente dal referente accreditato di GI al referente accreditato di IF che, entro 30 minuti o al massimo entro 60 minuti nei casi particolarmente complessi, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero formulare proposte alternative, implementando le proposte di variazione condivise del programma di esercizio nei sistemi informativi per la gestione della circolazione.

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

In relazione alle cause perturbative, GI e IF sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessari o utili a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse, nonché ad assumerne verso la propria clientela le conseguenti iniziative di informazione in conformità Regolamento (CE) 1371/2007 ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari GI realizzerà, d'intesa con IF, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate. A riguardo IF assumerà i relativi obblighi informativi verso le parti interessate.

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

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti sull'infrastruttura ferroviaria, GI provvederà ad informare IF relativamente alle tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino e le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

In caso di particolari condizioni climatiche per forti nevicate, trombe d'aria, incendi, esondazione di fiumi (o altra calamità naturale ivi incluse le eruzioni vulcaniche ed i terremoti), il GI stabilisce tempestivamente le regole di

circolazione che le IF dovranno rispettare. In particolare, potranno essere previste deviazioni e/o limitazioni di velocità, dandone contestuale comunicazione alle IF coinvolte.

Regole operative di utilizzo della capacità residua nel caso di circolazione perturbata

In presenza di cause perturbative che determinino la perdita della traccia programmata sulle linee interessate, qualunque sia l'origine che le ha determinate, GI assumerà i provvedimenti di circolazione necessari a limitare la propagazione degli effetti indotti.

2.4.4 Sgombero dell'infrastruttura

2.4.4.1 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva

1. In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno sull'infrastruttura ferroviaria, per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile, il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. A tal fine, GI stabilisce la modalità più idonea per lo sgombero dell'infrastruttura in ragione del contesto derivante dal verificarsi dell'evento e della effettiva disponibilità dei mezzi di riserva/soccorso.

2. Per assicurare lo sgombero dell'infrastruttura ogni IF deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di locomotive o convogli di riserva secondo quanto di seguito specificato:

- a) L'IF che svolge attività di trasporto merci e/o passeggeri deve disporre di locomotive di riserva, diesel o elettrica, avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio.

La disponibilità di locomotive/convogli di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta ubicati nelle località definite in sede di assegnazione delle tracce, per i quali sia stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale.

La disponibilità di locomotive/convogli di riserva potrà essere altresì garantita anche in forma consorziata con altre IF, al fine di ottimizzare i costi e garantire una maggiore efficienza delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.

3. Qualora IF dichiarino, in sede di richiesta di assegnazione di capacità, di voler utilizzare treni viaggiatori in doppia composizione, GI e IF devono concordare appositi piani di contingenza, da redigere prima dell'entrata in servizio, che contengono anche modalità integrative di soccorso/sgombero dell'infrastruttura nei punti di criticità.

Ai fini della predisposizione dei piani di contingenza, IF dovrà comunicare:

- a) la prestazione massima delle locomotive del proprio sistema di soccorso specificando l'adeguatezza al traino/spinta dell'intero convoglio;
- b) in caso di degrado di uno dei convogli del treno in doppia composizione, se la prestazione dell'altro è tale da garantire il traino/spinta dell'intero treno.

L'IF sarà, inoltre, tenuta a comunicare anche l'eventuale esistenza di punti singolari del percorso nei quali l'acclività della linea, desunta dai Fascicoli Linea, sia tale da far considerare la prestazione delle locomotive del sistema di soccorso o del singolo convoglio, di cui ai precedenti punti a) e b), insufficiente per la trazione del treno in doppia composizione. Tali dichiarazioni devono essere relative all'intero percorso dei treni in doppia composizione, sia sulle linee programmate che su quelle affiancate (comprese interconnessioni).

4. Qualora IF dichiarino 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.

5. Prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, e comunque entro i termini di cui al 2.3.1.1., l'IF è obbligata a consegnare a GI un documento con l'indicazione:

- della dislocazione esatta di locomotive/convogli di riserva, diesel ed elettriche secondo i criteri definiti nel presente paragrafo,

- della tipologia del locomotore (comprensiva dei dati identificativi e tecnico/prestazionali) e relative dotazioni, la tipologia di materiali rotabili che possono essere soccorsi, comprovando eventuali accordi con altre IF in ordine alla disponibilità comune dei mezzi e l'IF responsabile del locomotore;
- dei convogli che possono essere accoppiati con quelli di altra IF, dando evidenza delle necessarie autorizzazioni e/o condizioni tecniche, ove presenti o in fase di autorizzazione;
- dei nominativi dei propri referenti cui GI deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero;
- i tempi necessari per la messa a disposizione per l'invio in linea a seguito della formale richiesta da parte del GI (comprensivo dell'eventuale montaggio di maschere di accoppiamento in funzione del materiale rotabile da soccorrere).

Quanto sopra, previa verifiche ed eventuali ulteriori disposizioni di GI, sarà indicato in allegato al contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

6. GI ha facoltà di effettuare verifiche periodiche atte ad accertare la conformità di quanto contrattualmente dichiarato in ordine al dislocamento dei materiali di cui al precedente punto 4.

7. Ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, GI richiederà l'intervento dei mezzi funzionali allo scopo in disponibilità dell'IF che ha determinato l'ingombro ai sensi di quanto previsto nel presente paragrafo. GI potrà altresì richiedere l'intervento dei mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento o di altre IF qualora il ricorso a tali mezzi sia ritenuto da GI più idoneo ed efficace allo scopo.

8. L'IF estranea alla causa di ingombro, a cui GI richieda l'intervento, è in ogni caso obbligata ad adoperarsi con i mezzi rientranti nella sua disponibilità per la liberazione dell'infrastruttura qualora l'IF che ha causato l'evento non ottemperi all'ordine di sgombero impartito da GI, ovvero negli altri casi in cui GI ne chieda l'intervento ai fini di un efficace e tempestivo ripristino della circolazione, ovvero per limitare eventuali disagi ai viaggiatori.

9. Nell'ipotesi prevista al precedente punto 7, l'onere economico delle operazioni di sgombero sarà posto a carico del soggetto responsabile dell'evento. In tali casi, previa richiesta scritta dell'IF intervenuta, GI provvederà a remunerare direttamente tale ultima, rivalendosi sull'IF responsabile dell'evento. GI provvederà direttamente a remunerare l'IF intervenuta anche nei casi in cui la causa di ingombro sia imputabile al GI medesimo.

10. I corrispettivi delle prestazioni erogate sono esposti nel capitolo 6 del presente documento.

11. In caso di ingiustificato rifiuto all'ordine di sgombero da parte di IF estranea all'ingombro, questa sarà tenuta al versamento a GI del costo dell'operazione di sgombero maggiorato, a titolo di penale, del 100%, salvo quanto previsto al successivo paragrafo 2.4.4.2.

12. Le IF e il GI svolgono, con periodicità e modalità adeguate, tra essi concordate, esercitazioni pratiche congiunte di soccorso di treni fermi per anomalie in linea o su binari critici di stazione, con l'impiego di locomotori e/o materiali di riserva e sulla base di scenari appositamente predisposti; durante ogni esercitazione sono svolte tutte le procedure previste per la gestione delle anomalie di cui trattasi, con particolare riferimento a quelle di preparazione al traino del materiale rotabile da soccorrere, aggancio da parte del locomotore di soccorso, sfrenatura del convoglio da soccorrere e movimentazione del complesso di rotabili.

2.4.4.2 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei

Nei casi di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei, il GI interviene onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura.

L'IF responsabile dell'evento si fa carico di tutti gli oneri connessi all'intervento.

2.4.4.3 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva

1. Al verificarsi di fermata sull'infrastruttura ferroviaria di un treno dovuta ad eventi che presuppongano una richiesta di locomotive/convogli di riserva, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, deve dare immediato preavviso verbale di richiesta di

locomotiva di soccorso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, e fornire le informazioni disponibili sul tipo di anomalia che ha determinato la fermata, comunicando altresì se sono interessati gli impianti di trazione elettrica, se esiste la disponibilità di un pantografo efficiente e la eventuale necessità di condizionamento del pantografo. Il preavviso verbale di richiesta di locomotiva di soccorso e le notizie correlate potranno anche essere fornite dalla sala operativa dell'Impresa proprietaria del treno al Coordinatore Movimento con giurisdizione sulla località di fermo del treno. Queste informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento. La formalizzazione della richiesta della locomotiva di soccorso dovrà invece avvenire secondo le modalità previste dalla normativa in vigore

2. Il Referente accreditato per la circolazione del GI, che riceva un preavviso di richiesta di locomotiva di soccorso, si attiva immediatamente e stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale.

Ai fini del recupero del treno deve essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione, nel caso di treno fermo in linea l'immediato avvicinamento alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea, di uno dei seguenti mezzi:

- a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località previste, ovvero altro mezzo di trazione dato disponibile al momento dalla medesima IF;
- b) locomotiva/convoglio di riserva di altra IF, tenendo conto sia della dislocazione dei mezzi rispetto al luogo in cui si è verificata la fermata del treno, sia dei tempi di intervento comunicati dall'IF alla quale è richiesto il soccorso;
- c) treno della stessa IF o di altra IF a seguito in linea, compatibile per l'aggancio, da utilizzare per la spinta fino alla più vicina stazione presenziata;
- d) locomotiva di manovra idonea per prestazione.

Ai fini del recupero del treno fermo in stazione la cui posizione tuttavia pregiudica il regolare espletamento dei servizi programmati nella stazione stessa, deve essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione, l'immediato avvicinamento alla stazione stessa di uno dei seguenti mezzi:

- a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località previste, ovvero altro mezzo di trazione dato disponibile al momento dalla medesima IF;
- b) locomotiva/convoglio di riserva di altra IF, tenendo conto sia della dislocazione dei mezzi rispetto al luogo in cui si è verificata la fermata del treno, sia dei tempi di intervento comunicati dall'IF alla quale è richiesto il soccorso;
- c) locomotiva di manovra idonea per prestazione.

3. Il personale di macchina che abbia dato preavviso di sgombero, entro 15 minuti deve richiedere la locomotiva/convoglio di riserva o, qualora possa autonomamente riprendere la marcia, comunicarlo all'operatore di circolazione del GI, informando anche di eventuali condizioni di degrado.

4. All'atto della richiesta di sgombero l'IF deve segnalare la necessità di trasbordo dei viaggiatori, comunicando all'operatore di circolazione di GI la sussistenza delle condizioni di fattibilità del trasbordo medesimo, nonché il materiale (dislocato o in circolazione) che intende utilizzare allo scopo.

5. Dal momento della formale comunicazione dell'IF della disponibilità del mezzo per il trasferimento, il GI provvederà alla più sollecita circolazione del mezzo stesso dandone la massima priorità.

Nell'ambito delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva trovano applicazione anche le seguenti disposizioni.

a) Richiesta di soccorso

L'IF ha l'obbligo di:

- comunicare a GI il "preavviso di soccorso" quando, al momento dalla fermata in linea, si prefiguri la possibilità di una richiesta di locomotiva di soccorso, al fine di attivare i provvedimenti operativi preventivi all'attuazione del soccorso. Il GI provvederà in ogni caso alla gestione dei treni a seguito in relazione alla prevalenza dei flussi. In ogni caso, il preavviso di soccorso dovrà essere comunicato al GI entro 15 minuti dall'arresto del treno;

- richiedere formalmente la locomotiva di soccorso entro 15 minuti dall'arresto del treno ovvero dare conferma della "richiesta di soccorso" entro 15' dal preavviso di soccorso comunicando al GI:
- lo stato di efficienza del sottosistema di bordo (SSB);
- lo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo;
- il numero dei viaggiatori a bordo del treno ed eventuali situazioni di emergenza per gli stessi (necessità di trasbordo, presenza di persone con criticità sanitarie, mancanza di servizi di climatizzazione, ecc.).

Il GI potrà attivare la procedura di soccorso, ordinando formalmente l'immobilizzazione del convoglio quando:

- siano trascorsi 15' dall'arresto del treno e non sia stato comunicato né il preavviso di soccorso, né una richiesta formale di soccorso;
- siano trascorsi 15 minuti dal preavviso di soccorso senza la conferma formale della richiesta di soccorso.

b) Modalità di effettuazione del soccorso

In assenza di una richiesta di trasbordo da parte dell'IF interessata, la circolazione dei treni nella tratta avverrà in relazione alla prevalenza dei flussi.

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.

Per i punti 2, 3 e 4 può essere valutato l'utilizzo di uno specifico mezzo elettrico disponibile in una località limitrofa al punto della richiesta riserva.

c) Modalità di effettuazione del trasbordo

In presenza di una richiesta di trasbordo da parte dell'IF, la circolazione avverrà mediante l'instradamento dei treni interessati sulla linea convenzionale. Al fine di consentire al GI l'adozione di provvedimenti equi, trasparenti e non discriminatori, minimizzando al contempo l'indisponibilità della tratta di linea, l'IF interessata -tenendo comunque conto della reale situazione della circolazione e dei tempi di intervento- dovrà effettuare il trasbordo secondo le seguenti modalità indicate in ordine di priorità:

- treno a seguito;
- invio materiale di scorta.

2.4.4.4 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei

Fermi restando i tempi di preavviso e di richiesta soccorso di cui al precedente paragrafo 2.4.4.3, al verificarsi di fermata sull'infrastruttura ferroviaria di un treno dovuta ad un guasto bloccante che presupponga la necessità di sgombero attraverso mezzi di soccorso attrezzati, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo, o presenti lungo la linea, o di altro tipo, deve dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, fornendo altresì le informazioni disponibili sul tipo di guasto bloccante verificatosi ovvero sullo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo ovvero su situazioni di emergenza per i viaggiatori che si trovino a bordo treno.

Le suddette informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento e di attuare provvedimenti atti a minimizzare i disagi per i viaggiatori.

L'operatore della circolazione deve comunicare il preavviso di sgombero al Referente accreditato per la circolazione del GI, che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale.

Ai fini del recupero del treno deve essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione del GI, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea; nel caso che il treno fermo sia in stazione con conseguenze sulla regolarità degli altri servizi programmati deve essere richiesto, a cura del Referente per la circolazione del GI, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione stessa.

Il GI provvederà alla più sollecita circolazione del mezzo stesso dandone la massima priorità ovvero differire l'intervento del carro soccorso tenendo conto delle ripercussioni sulla circolazione dei treni dovute sia all'inconveniente stesso sia a quelle derivanti dalle operazioni di recupero.

Nel caso che il carro soccorso più vicino al luogo in cui si è verificato l'evento sia già impegnato, il GI ordinerà l'intervento di altro carro soccorso, nel rispetto delle zone di azione supplementari.

In caso di ordine di sgombero con mezzo attrezzato il GI garantirà la partenza del mezzo:

- entro 20 minuti dalla richiesta se in orario di officina;
- entro 60 minuti dalla richiesta se fuori dall'orario di officina.

2.4.4.5 Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso, materiale di riserva o mezzi di soccorso attrezzati

La mancata disponibilità dichiarata al GI di locomotive/convogli di riserva e/o di mezzi di soccorso attrezzati ovvero l'ingiustificato rifiuto dell'IF all'ordine di sgombero impartito dal GI, costituiscono inadempimento del contratto di utilizzo. Il manifestarsi di tali fattispecie in almeno due occasioni costituisce grave inadempimento contrattuale. Al verificarsi del grave inadempimento contrattuale, così come sopra indicato, GI fornirà una dettagliata relazione all'ART e potrà dichiarare risolto il contratto di utilizzo.

2.4.5 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'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 (ANSFISA Gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dal D. Lgs. 50/2019; al quale si fa espresso rinvio.

Indagini dell'ANSFISA

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

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

Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e delle IF

Il GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSFISA in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario (definiti dall'art. 5.4 nell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 di ANSFISA, al quale si fa espresso rinvio), hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.

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

In attesa del riassetto normativo sugli accertamenti da parte dell'ANSFISA in materia d'incidenti/inconvenienti che hanno o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario e della successiva formalizzazione da parte del GI della relativa procedura d'attuazione prevista dal punto 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto ANSFISA n.4/2012 - 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'ANSFISA ed a trasmetterne copia alle eventuali IF coinvolte nell'evento.

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

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

2.5 TRASPORTI ECCEZIONALI

P.M.

L'Autorizzazione di Sicurezza del GI BUEI di FSE prevede il solo trasporto di passeggeri.

2.6 TRASPORTI MERCI PERICOLOSE

P.M.

L'Autorizzazione di Sicurezza del GI BUEI di FSE prevede il solo trasporto di passeggeri.

Il GI non dispone di impianti idonei per il trasporti di merci pericolose.

2.7 COMPATIBILITÀ TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI

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

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

Con riferimento al comma b), in via transitoria, tale utilizzo è subordinato al rilascio della circolabilità accordata dal GI ovvero alla valutazione da parte del GI delle verifiche di compatibilità treno-tratta effettuate dalle Imprese Ferroviarie. In conformità al DM. 5-8-2016 per continuità aziendale e nel rispetto dei provvedimenti in materia di sicurezza cui alla nota ANSFISA n. 9956 del 26-9-2016, il GI ha emanato la procedura per la concessione della circolabilità. Inoltre, il GI ha elaborato e trasmesso ad ANSFISA, con nota BUEI/765 del 23 ottobre 2020, una verifica della propria infrastruttura con riferimento ai punti del decreto ANSFISA 1/2016 del 13-12-2016 alla verifica della compatibilità veicolo/rete.

Attualmente il GI non richiede alcun corrispettivo per l'istruttoria delle pratiche di rilascio della circolabilità.

2.8 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

Le IF devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento e preparazione dei treni) compreso negli elenchi del Certificato di Sicurezza posseduto e inserito nelle banche dati di ANSFISA, ovvero personale addetto alla sicurezza appositamente individuato dall'IF, il cui nominativo è stato comunicato ad ANSFISA. Il personale con mansioni di sicurezza è tenuto a possedere ed esibire al personale di ANSFISA preposto ai controlli un documento attestante la propria identità e di autorizzazione allo svolgimento delle mansioni nel formato previsto delle disposizioni vigenti.

Il personale dell'IF è tenuto ad utilizzare nelle comunicazioni con il GI la lingua italiana.

BOZZA FINALE

CAPITOLO 3 - CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE

Il capitolo descrive le principali caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria FSE, 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 e i servizi connessi.

In particolare, la Società si occupa della gestione e manutenzione di una infrastruttura ferroviaria di circa 474 km, interconnessa a quella nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che si sviluppa in otto linee ferroviarie, specificatamente Bari - Taranto, Mungivacca - Putignano, Martina Franca - Lecce, Novoli - Gagliano, Casarano - Gallipoli, Lecce - Gallipoli, Zollino - Gagliano e Maglie - Otranto, di proprietà della Regione Puglia.

Il dettaglio delle informazioni fornite nel capitolo 3, quali ad esempio le caratteristiche delle linee e degli impianti, è contenuto negli allegati 1 (*Descrizione dell'Infrastruttura*) e 2 (*Caratteristiche d'impianto*).

3.2 ESTENSIONE DELLA RETE

3.2.1 Estensione

L'infrastruttura ferroviaria FSE è costituita dalle seguenti linee:

- Bari – Taranto km 112,630
- Mungivacca – Putignano km 43,412
- Martina Franca – Lecce km 102,588
- Novoli – Gagliano km 74,194
- Casarano – Gallipoli km 22,003
- Lecce – Gallipoli km 52,961
- Zollino – Gagliano km 46,502
- Maglie – Otranto km 18,271

3.2.2 Località di collegamento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale con le reti regionali

Le stazioni/località di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e quella FSE sono:

- Bari Centrale
- Taranto F.S.
- Francavilla Fontana
- Lecce

3.3 DESCRIZIONE DELLA RETE

3.3.1 Dati geografici

Le informazioni relative alle linee facenti parte della infrastruttura FSE sono deducibili dall'Allegato 1 (*Descrizione dell'Infrastruttura*).

Lo scartamento delle linee della infrastruttura FSE è di 1435 mm.

3.3.2 Caratteristiche della linea

3.3.2.1 Sagoma

La sagoma limite è della tipologia (EN 15273) G1

3.3.2.2 Limiti per massa assiale

La classifica delle linee rispetto alla massa assiale è deducibile dalla seguente tabella:

Classificazione (categoria)	Massa per asse	Massa per metro corrente
B2	18,0 t	6,4 t/m

Eventuali limitazioni particolari in caso di carichi superiori al limite di carico ammesso saranno comunicate a richiesta alle IF interessate in fase di programmazione.

3.3.2.3 Pendenza delle linee

La pendenza massima della linea, espressa in millesimi, distintamente nei due sensi di marcia della tratta è riportata nei Fascicoli Linea/Fascicoli Orario disponibili sul sito aziendale.

3.3.2.4 Velocità delle linee

Le velocità di fiancata (di linea), nei suoi valori minimo e massimo per ciascun rango di velocità ammesso nella tratta sono riportati nei Fascicoli Linea/Fascicoli Orario disponibili sul sito aziendale. Attualmente per le misure minime attuate con nota ANSFISA prot. 9956/2016 la velocità massima delle linee sprovviste del Sistema di Controllo Marcia Treno è limitata a 50 km/h.

Si specifica inoltre che con l'implementazione degli interventi programmati esplicitati nel PAIT, la velocità delle linee verrà progressivamente portata a regime.

3.3.2.5 Lunghezza massima dei treni

Il modulo della linea, che rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni viaggiatori e merci, che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato) è riportata nei Fascicoli Linea/Fascicoli Orario.

3.3.2.6 Sistema di alimentazione

I sistemi di alimentazione presenti sulla rete del Gestore sono:

- a) TE a corrente continua a 3000 V sulla linea Mungivacca - Putignano e sui tratti Bari – Mungivacca e Putignano – Taranto RFI della linea Bari - Taranto;
- b) TD, linea non elettrificata (Trazione Diesel).

3.3.3 Sistemi di sicurezza e sistemi di comunicazione

3.3.3.1 Sistemi di segnalamento

L'attrezzaggio tecnologico delle linee è deducibile dall'Allegato 1.

3.3.3.2 Sistemi di controllo della circolazione

Il regime di circolazione in uso sulle linee della infrastruttura ferroviaria è deducibile dall'Allegato 1.

3.3.3.3 Sistemi di comunicazione

Per memoria

3.3.3.4 Sistemi di esercizio e di controllo della marcia – (Misure minime 9956 ANSFISA

Sistemi di esercizio

Il sistema di esercizio delle linee della infrastruttura ferroviaria è deducibile dall'Allegato 1. Con la simbologia utilizzata CTC è da intendersi con Controllo Centralizzato del Traffico in cui opera il Dirigente Centrale Operativo, DL con Dirigenza locale.

Sistemi di controllo della marcia

La linea Mungivacca – Putignano è attrezzata con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT).

Sulle restanti linee il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) è in fase di implementazione.

3.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO

3.4.1 Linee dedicate

Sulla rete FSE non vi sono linee dedicate.

3.4.2 Restrizioni ambientali

Per memoria

3.4.3 Merci Pericolose

P.M.

L'Autorizzazione di Sicurezza del GI BUEI di FSE prevede il solo trasporto di passeggeri.

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

3.4.4 Restrizioni in galleria

Per memoria

3.4.5 Restrizioni sui ponti

Per memoria

3.4.6 Altre restrizioni

Per memoria

3.5 ORARIO DI ESERCIZIO E FASCE DI MANUTENZIONE

Periodo abilitazione linee Periodo apertura linee

Il periodo di normale abilitazione delle linee e degli impianti è di 19h, dal lunedì al sabato. L'orario effettivo di abilitazione delle linee è desumibile dal Fascicolo Orario.

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

Per le stazioni in regime di Telecomando le ore indicate si riferiscono all'orario di abilitazione del posto centrale con D.C.O.

Nelle stazioni rette da Dirigente Movimento (D.M.), sulle linee esercitate a Dirigenza Locale (D.L.), durante il periodo di disabilitazione non è possibile effettuare operazioni di manovra, incroci e precedenza.

Le fasce di manutenzione sono riportate nell'Allegato 3.

3.6 STRUTTURE ATTE A SERVIZI

3.6.1 Stazioni passeggeri

Le informazioni relative alle stazioni passeggeri di FSE riguardanti:

- Nome;
- Posizione geografica

sono deducibili dall'Allegato 2.

Disponibilità di infrastrutture atte a effettuare servizio per passeggeri.

Il modulo della composizione dei treni viaggiatori che possono effettuare la fermata nelle località della rete corrisponde alla lunghezza di 110 m.

L'accessibilità alle stazioni/fermate per le persone con disabilità e a ridotta mobilità (PMR)

È garantita tramite la richiesta con un preavviso di 48 ore al numero verde 800 079 090 (lun - ven 6.30 – 19.30 sab - dom e festivi 6.30 - 13.30).

3.6.2. Scali merci

Disponibilità di infrastrutture atte a effettuare servizio merci.

P.M.

L'Autorizzazione di Sicurezza del GI BUEI di FSE prevede il solo trasporto di passeggeri.

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

Gli impianti dotati di aree funzionali ad attività di composizione/scomposizione del materiale rotabile tramite la messa a disposizione di almeno due binari sono riportati nell'allegato 2.

3.6.4 Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile

Il GI offre il servizio di sosta nei binari secondari dell'infrastruttura ferroviaria, ove presenti, e nei binari di circolazione con esclusione delle stazioni telecomandate, compatibilmente con le esigenze legate alla progettazione dell'orario ed ai vincoli normativi.

3.6.5 Centri di manutenzione

Gli impianti funzionali alla manutenzione dei mezzi sono di esclusiva competenza di FSE.

Gli impianti si trovano presso le stazioni di Lecce e Bari*.

*Poiché la stazione di Bari Sud Est sarà oggetto di futura dismissione per la realizzazione del nodo Bari e del PRG stazione Bari Centrale RFI, l'impianto di Bari nel corso dell'OGS 2023-2024 potrebbe non essere più disponibile.

3.6.6 Platea di lavaggio

Per memoria

3.6.7 Preriscaldamento, climatizzazione ed utilizzo alimentazione REC per manutenzione e pulizia dei treni viaggiatori e rifornimento idrico dei treni

Per memoria

3.6.8 Rifornimento Carburante

Gli impianti funzionali all'approvvigionamento di combustibile sono di esclusiva competenza di FSE.

Detti impianti si trovano nelle stazioni di Martina Franca, Lecce e Gallipoli.

3.6.9 Modello standard RNE per la descrizione di impianti di servizio

Il modello è reperibile sul sito aziendale - www.fseonline.it - nella sezione:

L'Azienda>Gestore dell'Infrastruttura>Impianti di servizio

3.7 UTILIZZAZIONE DELLA RETE

L'infrastruttura ferroviaria FSE è suddivisa in linee gestite prevalentemente a binario unico con capacità dipendente dalle distanze esistenti tra gli impianti con binari di precedenza. L'utilizzazione della rete può avvenire fino a saturazione delle linee in funzione delle possibilità di programmazione degli incroci lungo la linea.

In caso di raggiungimento della soglia di capacità limitata oraria o giornaliera l'AB conduce un'analisi finalizzata alla valutazione puntuale della capacità commerciale, al piano di trasporto dato ed elabora proposte di ottimizzazione dell'utilizzo della capacità.

In caso di raggiungimento della soglia di saturazione, anche in un'unica fascia oraria, l'AB dichiara satura la tratta interessata preventivamente rispetto alle procedure previste nella dichiarazione di saturazione.

CAPITOLO 4 - ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

4.1 INTRODUZIONE

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, potranno essere soggetti ad adeguamento ai sensi di quanto sarà contenuto nei 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).

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

I contenuti relativi al presente capitolo sono formulati, per le parti di competenza, da RFI Spa, nelle sue funzioni di AB.

4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO

1. GI rende pubblico sul proprio sito internet istituzionale (dandone comunicazione anche via posta elettronica certificata a tutti i soggetti interessati) il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie e dei servizi, con riferimento alla data di attivazione dell'orario di servizio ed a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.

2. l'IF deve presentare, all'AB, le richieste di tracce e servizi extra PMdA, indicando all'atto della richiesta:

- le specifiche dei servizi commerciali
- l'ipotesi di turno del materiale rotabile collegati all'insieme delle tracce richieste;
- eventuali manovre, necessarie per il ricovero/piazzamento del treno
- per i servizi passeggeri OSP il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata.

Le richieste devono essere inviate all'AB attraverso la piattaforma di comunicazione denominata ASTROIF.

Le IF possono richiedere le credenziali di accesso alla piattaforma ai seguenti indirizzi e-mail:

astroif@rfi.it; rfi-dce-dco@pec.rfi.it

3. Le richieste per la fruizione dei servizi extra PMdA vengono inviate al GI per la trattazione e verifica di fattibilità.

4. In caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite, l'AB dà comunicazione formale alla IF entro 10 giorni lavorativi decorrenti:

- i) dalla data di avvio del processo di allocazione per le richieste di tracce e servizi per l'orario successivo,
- ii) dalla data di presentazione per le richieste di tracce e servizi in corso d'orario. È facoltà della IF integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione di GI pena decadenza della stessa.

5. L'AB, previo esame delle richieste e ottenuto il nulla osta dal GI per l'assegnazione dei servizi extra PMdA correlati, procede all'assegnazione delle tracce orarie e dei servizi applicando ove necessario i principi che disciplinano la procedura di coordinamento indicati nel paragrafo 4.4.4, e i criteri di priorità indicati nei paragrafi 4.4.5.3 e 4.4.6, comunicando all'IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.

6. Il diritto di utilizzo delle tracce e dei servizi si concretizza mediante la stipula di appositi accordi amministrativi tecnici e finanziari fra GI e IF, denominati contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

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

Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica

Qualora un Richiedente intenda effettuare un nuovo servizio ferroviario passeggeri, non disciplinato da CdS pubblico, ha l'obbligo di informare il Gestore dell'infrastruttura, l'Allocation Body e l'ART, riguardo a tale nuovo servizio, almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio cui la richiesta di capacità si riferisce.

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

4.3 TEMPISTICA PER LE RICHIESTE DI TRACCE E SERVIZI

4.3.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'Accordo Quadro

Per memoria

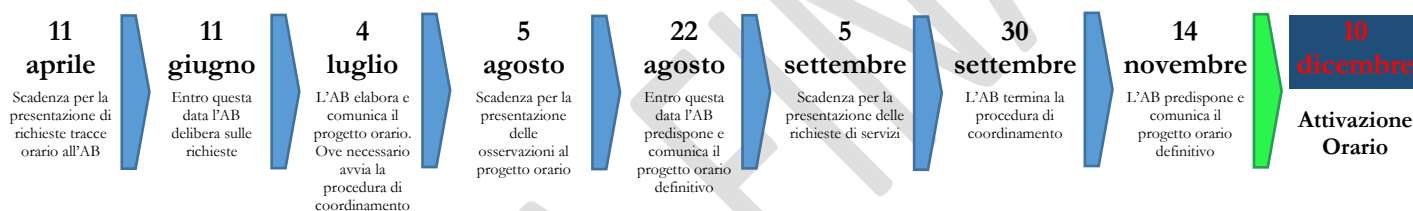
4.3.2 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario 10 dicembre 2023 – 14 dicembre 2024

I richiedenti possono avanzare all'AB, secondo le modalità previste al paragrafo 4.2., richiesta di tracce orarie e servizi per l'orario di servizio successivo a quello in vigore, a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione corrispondente con la scadenza per la presentazione di richieste tracce orarie all'AB".

La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo l'avvio del processo di allocazione, fissato con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario. Tutte le richieste relative ad un orario di servizio, pervenute entro la scadenza stabilita nel presente paragrafo, vengono trattate dall'AB a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa.

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

L'assegnazione di tracce orarie e servizi accessori richiesti entro il suddetto termine è basata sulla seguente tempistica:



L'accettazione del progetto orario definitivo, che deve essere comunicata dalle IF entro 5 giorni solari dalla comunicazione dell'AB, comporta:

1. per il richiedente (non IF) l'obbligo a designare un'IF che espletterà per suo conto il servizio, pena l'applicazione di quanto previsto al paragrafo 4.6.1;
2. per l'IF l'obbligo a sottoscrivere il contratto di utilizzo, pena l'applicazione di quanto previsto al paragrafo 4.6.2.

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

4.3.3 Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'adeguamento intermedio

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

- la scadenza per la richiesta di tracce e servizi è fissata con anticipo di almeno 4 mesi rispetto alla data di adeguamento che verrà resa nota con la procedura di cui al paragrafo 4.2;
- entro i 30 giorni dalla scadenza per la richiesta di tracce l'AB predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 15 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura.
- In caso di osservazioni da parte delle IF, l'AB predispone il progetto orario definitivo entro 60 giorni solari dall'attivazione dell'adeguamento intermedio.

Tutte le richieste pervenute entro ciascuna delle scadenze sopra indicate vengono trattate dall'AB a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa.

Le richieste di tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell'orario in corso di validità che vengono presentate dalle IF oltre la scadenza fissata saranno trattate, dopo l'esame delle richieste pervenute nei termini prescritti, secondo l'ordine cronologico di presentazione. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte dell'AB avverrà al più tardi entro 15 giorni solari dall'attivazione dell'adeguamento.

Le richieste presentate a meno di 3 mesi dalla data di attivazione e rigettate prima dell'attivazione dell'adeguamento, saranno nuovamente trattate successivamente all'attivazione dell'adeguamento, alla stregua delle richieste in corso d'orario.

L'assegnazione di tracce orarie e servizi accessori richiesti entro il suddetto termine è basata sulla seguente tempistica:



Tempistica di presentazione delle richieste per l'adeguamento intermedio per l'orario in vigore dal 10 dicembre 2023 – 14 dicembre 2024

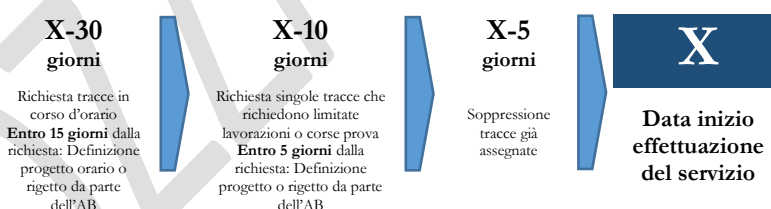
La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

4.3.4 Tempistica per richieste in corso d'orario

Richieste in programmazione oraria

Salvo quanto indicato per il caso di adeguamento intermedio, le richieste di tracce/servizi in corso d'orario devono essere avanzate con un anticipo:

- di almeno 30 giorni solari rispetto alla data di effettuazione del servizio per richieste con più di due tracce (escluse le tracce tecniche collegate). La definizione del progetto orario o il rigetto della richiesta da parte dell'AB avverrà entro 15 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta;
- di almeno 10 giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione della traccia/ servizio, se la richiesta riguarda fino a due tracce (escluse le tracce tecniche collegate), ovvero per corse prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea, e sempre che l'IF sia già in possesso di un contratto di utilizzo per servizi analoghi. In questo caso l'accettazione o il rigetto delle tracce da parte dell'AB avverrà entro 5 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;
- di almeno 5 giorni lavorativi rispetto alla data programmata di attuazione del provvedimento nel caso di richieste concernenti la soppressione di tracce/servizi già assegnate/i.



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

L'accettazione delle richieste in corso d'orario e l'attivazione di variazioni di tracce orarie nuove o modificate sono sospese nei 15 giorni solari antecedenti e nei 15 giorni solari susseguenti alla data di attivazione dell'orario di servizio o di un suo adeguamento intermedio.

Richieste in gestione operativa

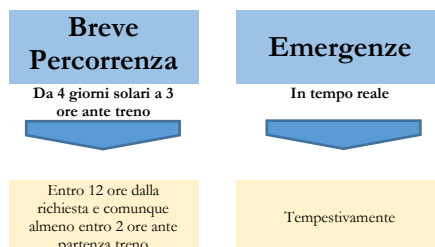
Richieste tracce orarie

Le richieste di tracce in gestione operativa sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza, e debbono essere avanzate dai referenti accreditati dell'IF titolare di contratto presso i referenti accreditati dell'AB, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di accesso, rispettando la seguente tempistica:

- da 4 giorni solari a 3 ore ante partenza treno;
- in tempo reale in caso di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico).

La risposta dell'AB, previa verifica di fattibilità e nulla osta da parte del GI, avverrà rispettando la seguente tempistica:

- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 2 prima dell'orario per richieste in gestione operativa;
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di tracce in tempo reale.



Richieste servizi

Le richieste di servizi in gestione operativa (assegnazione di nuovi servizi e/o variazioni dei servizi programmati comprese le variazioni ai turni materiali) sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace e devono essere avanzate dai referenti accreditati dell'IF presso i referenti accreditati dell'AB, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Per l'effettuazione della richiesta l'IF dovrà rispettare la seguente tempistica:

- da 4 giorni solari a 3 ore ante orario previsto per l'erogazione del servizio;

La risposta dell'AB, previa verifica di fattibilità e nulla osta da parte del GI, avverrà rispettando la seguente tempistica:

- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 2 ore prima dell'orario richiesto per l'erogazione di un servizio non programmato;
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di servizi in tempo reale.

Trattazione delle richieste in programmazione oraria e gestione operativa

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

Le richieste presentate in gestione operativa, riguardo l'effettuazione della medesima traccia, non potranno, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

4.3.5 Variazioni al programma giornaliero

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

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

4.3.5.1 Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria

4.3.5.1.1 Variazioni in corso d'orario

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata e degli eventuali servizi connessi non dovuta all'applicazione delle regole dettate dal presente documento in materia di gestione della circolazione perturbata ed effettuazione di lavori sull'infrastruttura viene, nei termini del relativo accoglimento, formalizzata con la predisposizione a cura dell'AB di un provvedimento di variazione in corso d'orario.

4.3.5.1.2 Variazione in gestione operativa delle tracce e dei servizi contrattualizzati

È facoltà di IF titolare di contratto richiedere in gestione operativa (ovvero nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione), nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate e dei servizi.

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

- **Assegnazione di nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate**

E' facoltà di IF, tramite i propri referenti accreditati indicati in contratto, presentare richiesta formale di nuove tracce, nuovi servizi e/o variazioni delle tracce orarie e dei servizi contrattualizzati al referente accreditato dell'AB, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa, salvo comprovato guasto/indisponibilità del sistema stesso (in tale evenienza saranno accettate richieste formulate attraverso gli strumenti indicati dal referente accreditato di dell'AB). Il referente dell'AB, dopo opportuno esame della richiesta, provvederà all'assegnazione della stessa; l'eventuale rigetto deve essere sempre motivato.

- **Differimento in partenza**

Qualora il referente accreditato di IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione origine, intenda comunque utilizzare la traccia assegnata, dovrà comunicare formalmente la propria volontà al referente accreditato dell'AB, che potrà accettare la richiesta o rigettare la stessa, proponendo eventualmente una nuova traccia. L'AB potrà accogliere la richiesta solamente nel caso essa non implichi una riprogrammazione di altri servizi. Il rigetto sarà sempre motivato da parte dell'AB.

In caso di accettazione da parte dell'AB del differimento, il ritardo concordato in partenza rispetto all'orario programmato non genererà flusso economico da performance regime né sarà valorizzato ai fini dell'arrivo del treno entro soglia di puntualità

In caso di rigetto da parte dell'AB del differimento, il referente di IF potrà formalizzare la disdetta della traccia con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 4.6.3, eventualmente chiedendo una nuova traccia differita, o decidere di utilizzare la traccia originaria adoperandosi per superare i problemi connessi al ritardo.

Nel caso in cui il referente di IF non richieda il differimento e il treno parta entro 30 minuti dall'orario programmato, il ritardo accumulato in partenza genererà flusso economico secondo i meccanismi del performance regime.

In mancanza di specifica richiesta di differimento entro l'orario di partenza e qualora il treno non parta nei tempi riportati al precedente capoverso, il referente accreditato dell'AB considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità di IF con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 4.6.3.

In tal caso, qualora il referente di IF manifesti la volontà di effettuare comunque il servizio, il referente accreditato dell'AB potrà formulare l'ipotesi di nuova traccia, 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**

IF ha facoltà di variare la composizione del treno, con riferimento alla traccia assegnata, soltanto se tale variazione sia di carattere eccezionale e non sistematico e con le seguenti modalità operative:

- qualora la variata composizione sia conforme ai valori definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto, il referente accreditato di IF sarà tenuto, entro 2 ore dalla partenza del treno, a darne comunicazione al referente accreditato dell'AB;
- nell'ipotesi in cui la composizione del treno dovesse:
 - superare i valori definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto,
 - comportare riduzioni nella velocità massima o nel rango di circolazione a causa di degradi al materiale rotabile o cambio del materiale programmato
 - comportare una lunghezza del convoglio superiore a quella stabilita in sede di progettazione

IF dovrà chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica autorizzazione all'AB che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto dell'AB 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.

Qualora l'AB rilevi un utilizzo sistematico della variazione della composizione del treno segnala la fattispecie all'ART.

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 4.6.3. Il rigetto sarà sempre motivato da parte dell'AB.

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 dell'AB, ricevuta in tempo reale la comunicazione dal referente della 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 dell'AB si atterrà a quanto previsto dal punto precedente.

- **Richiesta fermate aggiuntive**

È altresì facoltà di IF richiedere, e dell'AB concedere, fermate aggiuntive per servizio viaggiatori o per operazioni tecniche, purché la composizione del treno rientri nella lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione. Nel caso di soste di un treno eccedente la lunghezza massima del marciapiede, 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 dell'AB che potrà accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità/condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione alla IF. In caso di rigetto è facoltà del referente dell'AB proporre una soluzione alternativa. Il rigetto sarà sempre motivato da parte dell'AB.

4.3.5.2 Esigenze del Gestore dell'Infrastruttura

L'AB ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce o servizi contrattualizzati, 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 AB-IF.

4.3.5.3 Causa di forza maggiore

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

4.4 PROCESSO DI ALLOCAZIONE

4.4.1 Processo di allocazione della capacità quadro

Per memoria

4.4.2 Processo di allocazione delle tracce e dei servizi

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

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

Le fasce orarie nelle quali potranno essere inseriti i servizi di trasporto merci sono individuate al di fuori delle fasce orarie "pendolari" definite al punto 2.4.2. La capacità disponibile per l'assegnazione di tracce orarie fra le IF che ne fanno richiesta è al netto della quota necessaria per manutenzione ed interventi infrastrutturali sotto esercizio, con riferimento a ciascuna tratta.

Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori del periodo di abilitazione indicato al punto 3.5 comporta per l'IF l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo. L'AB assicura, per quanto possibile, che la programmazione di tali tracce sia mantenuta invariata nelle fasi successive della definizione dell'orario di servizio.

4.4.3 Processo di armonizzazione

1) L'AB, al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario ed interessando le IF coinvolte, ai margini di flessibilità rispetto all'orario di partenza richiesto per singola traccia oraria nella misura massima di:

- a. ± 15 minuti per i servizi passeggeri regionali a committenza pubblica;
- b. I margini di flessibilità riportati in precedenza sono ridotti a ± 10 minuti nelle sole fasce pendolari. Riduzione applicata esclusivamente ai servizi passeggeri

I margini di flessibilità utilizzati nella fase di armonizzazione terranno debito conto delle esigenze di cadenzamento e delle coincidenze tra servizi.

2) Fatta salva l'osservanza dei principi richiamati al comma 1 del presente paragrafo, l'AB nella fase di armonizzazione di due o più tracce confliggenti procede al soddisfacimento delle stesse seguendo i criteri di cui al paragrafo 4.4.5.2.

3) È facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dall'AB.

4.4.4 Processo di coordinamento di tracce e servizi

Coordinamento tracce

Nel caso non risultasse possibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al paragrafo 4.4.3, L'AB avvia la procedura di coordinamento al fine di conciliare le richieste in conflitto, sentite le IF richiedenti e coinvolgendo, in caso di tracce ricomprese in contratti di servizio pubblico, anche le Amministrazioni pubbliche committenti. Durante la fase di consultazione l'AB trasmette, alle parti interessate, le seguenti informazioni:

- tracce ferroviarie richieste da tutte le IF sugli stessi itinerari;
- tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutte le altre IF sugli stessi itinerari;
- tracce ferroviarie alternative proposte sugli itinerari pertinenti;
- descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

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

GI all'atto della consegna del progetto orario comunica, unitamente alle tracce armonizzate, le proposte alternative oggetto di procedura di coordinamento.

Le IF potranno far pervenire motivate osservazioni e proposte di modifica entro 30 giorni, in concomitanza alle osservazioni al progetto orario. In assenza di osservazioni le proposte saranno ritenute accettate. In presenza di osservazioni l'AB le valuterà congiuntamente ai soggetti interessati, garantendo trasparenza, equità e non discriminazione nella determinazione finale dell'offerta di tracce. La procedura di coordinamento si concluderà al più tardi entro il 30 settembre.

Coordinamento servizi

Nel caso di richieste di servizi confliggenti, sentite le IF richiedenti, l'AB procede a conciliare quelle in conflitto. Durante la fase di consultazione l'AB entro il 30 settembre trasmette alle IF le proposte alternative, avviando la fase di coordinamento che si concluderà il 15 ottobre.

È facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dall'AB con riferimento alla procedura di coordinamento tracce e servizi.

4.4.5 Linee sature

4.4.5.1 Dichiarazione di saturazione

Qualora la proposta di modifica delle tracce, richieste per servizi di cui alle fattispecie del par. 4.4.3 p. 1), formulata dall'AB nell'ambito della procedura di coordinamento differisca, rispetto alla richiesta delle IF, di un valore pari o superiore a ± 16 minuti e almeno una delle IF interessate rigetti la proposta formulata dall'AB, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato e ne fornisce comunicazione all'ART e alle Imprese interessate.

Nel caso che l'AB dichiari saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato, anche per effetto di quanto illustrato al par. 3.7, e fintanto che non sia implementato l'intervento organizzativo e/o infrastrutturale volto ad eliminare la saturazione, alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al successivo paragrafo 4.4.5.2, tenendo conto anche di eventuale designazione dell'infrastruttura per determinati tipi di traffico.

4.4.5.2 Criteri di priorità delle tracce orarie

1. Nella assegnazione delle tracce orarie relativamente a richieste per un orario e/o per un adeguamento intermedio l'AB dà priorità:

- ai servizi di trasporto qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini, disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e lo Stato o le Regioni;

2. Le eventuali incompatibilità fra tracce orarie di pari priorità ai sensi del presente paragrafo, comma 1, sono disciplinate considerando prioritario il servizio finalizzato al traffico caratteristico della fascia oraria di interesse, nel modo seguente:

- i servizi di trasporto quantitativamente e qualitativamente necessari a soddisfare la mobilità dei cittadini disciplinati da appositi contratti di servizio da stipulare fra IF e Stato o Regioni sono prioritari rispetto agli altri servizi indicati al comma 1 nelle fasce orarie pendolari. Le fasce orarie sono individuate dalle 6.00 alle 9.00 e dalle 12.30 – 15.30;

3. Per le incompatibilità non risolte in applicazione delle regole di cui ai precedenti capoversi, la capacità sarà assegnata prioritariamente ai servizi che, nell'ordine:

- sono espletati con orari cadenzati anche se realizzati da più IF in base a specifici accordi commerciali, da documentare all'AB all'atto della richiesta di tracce e comunque stipulati nel rispetto dei principi sanciti dall'art. 101 del Trattato e della pertinente normativa nazionale;
- utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali;
- utilizzano tracce che segmentano in misura minore la linea sviluppando singolarmente il maggior numero di chilometri.

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

4. Nella ripartizione della capacità per richieste in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

5. Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva.

6. Le incompatibilità che dovessero verificarsi fra richieste di tracce da parte di diverse Imprese Ferroviarie nell'ambito della stessa tipologia di servizio saranno disciplinate con i criteri di priorità di cui ai precedenti commi 1, 3 e 4 del presente paragrafo. Con riferimento alla tratta di interesse, alla IF che risulterà prioritaria non potranno comunque essere assegnate tutte le tracce disponibili nell'arco della giornata per la tipologia del servizio richiesto, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva: è fissata all'80% la quota massima delle tracce disponibili che può essere assegnata alla IF risultata prioritaria.

7. I criteri di priorità di cui al presente paragrafo si riferiscono esclusivamente all'assegnazione della capacità integrata delle linee, degli impianti e degli scali terminali di proprietà di GI. I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla normativa d'esercizio vigente.

4.4.5.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento

1. Quando un'infrastruttura è stata dichiarata satura, l'AB esegue un'analisi della capacità, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa.

2. L'analisi della capacità in caso di infrastruttura satura mira a determinare le restrizioni di capacità di infrastruttura che impediscono di soddisfare adeguatamente le richieste, nonché a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste di capacità supplementari. L'analisi individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. L'AB può adottare misure che comprendono la modifica dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

L'analisi della capacità deve essere completata entro 6 mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata satura.

3. Entro 6 mesi dal completamento dell'analisi di capacità, di cui al precedente comma 2, l'AB presenta un piano di potenziamento della capacità.

Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata e deve indicare:

- i motivi della saturazione;
- il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
- i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
- le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche ai canoni di accesso.

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

4.4.6 Criteri di priorità servizi

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

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

4.4.7 Esito delle richieste

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

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

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

4.5 ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

Nella predisposizione dei programmi di esercizio per le restrizioni di capacità di cui ai punti 2, 3 e 4 del par. 2.3.2.5, nel caso siano necessarie cancellazioni o deviazioni su itinerari alternativi, il GI predisporrà i provvedimenti d'orario con l'obiettivo della massimizzazione dell'utilizzo della capacità e il mantenimento del maggior numero di tracce sulle tratte interessate dalle restrizioni, tenendo in considerazione eventuali esigenze peculiari quali circolazioni su linee a semplice binario o vincoli di terminalizzazione.

In caso di mancato accordo con le IF, il GI ripartirà la capacità disponibile applicando i criteri di cui al par. 4.4.5.2. Resta inteso che i programmi delle restrizioni di capacità programmate sono definiti e condivisi dal GI e dall'AB, nel rispetto delle previsioni di cui all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, come modificato dalla decisione delegata UE 2017/2075.

4.6 REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE/CONTRATTUALIZZAZIONE/UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ

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

È compito esclusivo dell'AB definire le regole e i criteri di quantificazione delle penali, da pubblicarsi nel PIR, da considerare nel rapporto contrattuale tra il richiedente capacità ed il GI, per la mancata designazione della IF che effettuerà la trazione e la mancata contrattualizzazione /utilizzo/messa a disposizione della capacità; le penali, negli importi così quantificati, sono poi rimosse e trasferite dalle /alle parti a cui spettano.

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

1. Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato qualora:
 - a. il richiedente (non IF) non provveda entro i termini di cui al par. 2.2.2 a designare l'IF che effettuerà i servizi di trasporto;
 - b. l'IF designata dal Richiedente (non IF) non provveda a sottoscrivere il contratto di utilizzo dell'infrastruttura.
2. Nell'ipotesi in cui le tracce non utilizzate per effetto del verificarsi dei casi *sub a)* e *b)* del punto 1 interessino, anche solo parzialmente:
 - sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature ai sensi del par. 3.7, l'aliquota su cui calcolare la penale di cui al capoverso n.1) è pari al 75%.
 - qualora al verificarsi dei casi *sub a)* e *b)* del punto 1 le tracce siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altro richiedente, le penali a carico del Richiedente (non IF) inadempiente (nelle ipotesi di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3) sono determinate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

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

Se il richiedente l'IF, per fatto ad essa imputabile, non contrattualizzi le tracce richieste, rese disponibili ed accettate, la stessa IF è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base dei valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato. In caso di tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature ai sensi del par. 3.7, la stessa IF è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 75% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base dei valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato. Nel caso di mancata contrattualizzazione di tracce oggetto di richieste avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 45% del canone indipendentemente dalla natura delle linee (a capacità limitata e non) interessate dalla disdetta, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolata sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base dei valori richiamati al precedente paragrafo calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato. Nell'eventualità l'IF comunichi la non contrattualizzazione di tracce e contestualmente richieda nuove tracce con le medesime caratteristiche di quelle rinunciate, in termini di tratte percorse e orari commerciali ma con variazione di giorni di circolazione e/o variazione di lunghezza del percorso, il GI applica un bonus sulla penale per mancata contrattualizzazione calcolando la differenza tra il pedaggio afferente le tracce non contrattualizzate e il pedaggio oggetto della nuove tracce richieste, entrambi valorizzati sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni (o 30 giorni per le fattispecie di cui sopra), a cui viene applicata la percentuale di penale corrispondente.

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

Il dettaglio dell'eventuale bonus viene fornito alle IF a valle della fase di contrattualizzazione.

4.6.3 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

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

Se l'IF -per fatto ad essa imputabile- nel corso di esecuzione del contratto non utilizzi, totalmente o parzialmente, le tracce contrattualizzate trovano applicazione le regole di seguito riportate:

A) la formalizzazione di disdetta da parte dell'IF -per fatto ad essa imputabile- di una o più tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature ai sensi del par. 3.7, comporterà il pagamento a carico dell'IF di una penale, calcolata esclusivamente su tali sezioni, pari:

- al 50% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione) qualora la disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo; nell'eventualità in cui la disdetta abbia ad oggetto la programmazione riferita all'intero orario di servizio, l'IF è tenuta a corrispondere al GI la penale anzidetta nella misura delle circolazioni programmate nei 60 giorni successivi alla disdetta stessa.

La penale di cui al precedente capoverso, è determinata prendendo in considerazione le circolazioni programmate nei 30 giorni successivi alla disdetta, qualora le tracce non utilizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF;

- al 60% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione) qualora la disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine;

B) La formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'IF -per fatto ad essa imputabile- di una o più tracce che interessino linee/impianti non compresi tra quelle dichiarati a capacità limitata:

- non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo;
- la corresponsione dell'IF a GI di una somma pari al 30% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione), o parte di esso (a seconda che la disdetta sia totale o parziale), nel caso la formalizzazione della disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine.

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

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

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

Qualora, per causa imputabile all'IF assegnataria, una traccia venga utilizzata dalla medesima IF per un periodo di almeno tre mesi al di sotto del 30% rispetto al programma di esercizio e qualora la stessa confligga con una o più tracce oggetto di nuova richiesta di altra IF, la traccia sottoutilizzata deve considerarsi rientrante nella disponibilità del Gestore.

Percentuali del canone da corrispondere al GI			
	Tracce	Tracce o fasce orarie su linee a capacità limitata/sature	In aderenza ad un Accordo Quadro
Mancata designazione/contrattualizzazione dell'IF	50% del canone dei primi 60 gg.	75% del canone dei primi 60 gg.	N/D
	<i>Se le tracce vengono successivamente riallocate: calcolo penale su 30 gg.</i>		N/D
Mancata contrattualizzazione delle tracce	50% del canone dei primi 60 gg.	75% del canone dei primi 60 gg.	N/D
	<i>Se le tracce vengono successivamente riallocate: calcolo penale su 30 gg.</i>		N/D
Mancata utilizzazione delle tracce	Per disdette entro 5 gg.		N/D
	0%	50% del canone dei primi 60 gg.	N/D
		<i>Se riallocate, su 30 gg.</i>	N/D
	Per disdette da 4 gg. fino all'ora di partenza		N/D
	30% del canone dei primi 60 gg.	60% del canone dei primi 60 gg.	N/D
	100% del canone in caso di mancata formalizzazione della disdetta		N/D

4.6.4 Franchigia sulle penali di cui al par. 4.6.3

All'atto della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura verrà calcolata, a favore di IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio lordo del singolo contratto, con esclusione dell'eventuale fornitura di corrente di trazione. Qualora una IF sottoscriva più di un contratto, stante l'impossibilità per una IF di sottoscrivere un contratto avente per oggetto servizi passeggeri e merci, la franchigia non è cumulabile. Tale franchigia non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto

Per i servizi di trasporto viaggiatori, la franchigia è determinata in via progressiva secondo i seguenti scaglioni:

- 3% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 2 milioni di euro;
- 2% per i contratti di utilizzo con importo compreso tra 2 milioni e 4 milioni di euro;
- 1% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 4 milioni di euro.

Le somme eventualmente imputate da GI all'IF ai sensi del paragrafo 4.6.3, calcolate da GI su base mensile e comunicate a IF, verranno progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che eccede le somme dovute da GI alla stessa IF per provvedimenti di soppressione e/o deviazione tracce, e non daranno luogo ad esborsi monetari fino ad esaurimento della stessa.

La franchigia si estingue alla scadenza del Contratto e non può comunque essere utilizzata a compensazione di somme a qualsiasi altro titolo dovute.

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

CAPITOLO 5 - SERVIZI

5.1 INTRODUZIONE

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

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

a) Pacchetto minimo di accesso

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

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

nonché i servizi disponibili e regolati da FSE non direttamente gestiti dal GI.

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

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

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria, ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- Aree per l'approvvigionamento di combustibile.

c) Servizi complementari

Qualora FSE in qualità di operatore di impianto di servizio fornisca i sottoindicati servizi complementari, questi ultimi sono forniti a richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- Fornitura corrente di trazione;
- Assistenza a persone con disabilità e ridotta mobilità (PMR);
- Parking

5.2 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO

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

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

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

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

Diritto di utilizzo della capacità assegnata

Comprende tutte le attività necessarie ad assicurare:

- con riferimento alle linee:
 - la disponibilità per la circolazione;
 - la qualità, intesa come caratteristiche prestazionali dell'infrastruttura necessarie per poter utilizzare la traccia oraria assegnata.
- con riferimento alle stazioni viaggiatori:
 - la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali nei limiti temporali:
 - nelle stazioni origine/destino;
 - per la traccia oraria assegnata per tutte le altre stazioni di transito.

Eventuali deroghe che comportano il superamento dei limiti, relativamente alle stazioni origine/destino, determinate da esigenze di GI nella pianificazione complessiva dell'orario, ovvero da necessità tecnico/organizzative e commerciali dell'IF strettamente connesse al cadenzamento dei servizi, non dovranno in ogni caso pregiudicare la capacità dell'impianto e verranno formalizzate con la comunicazione del progetto orario, ovvero nel programma di stazione, con riferimento ai servizi merci, la disponibilità dei binari di arrivo e partenza per il tempo risultante dal programma di stazione.

Uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi

Comprende l'uso degli scambi e binari di raccordo necessari per la fruizione della traccia oraria.

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

Comprende, nei limiti temporali degli orari di apertura delle linee e degli impianti quali risultano dal capitolo 3:

- l'ordinato inoltro dei treni nel rispetto degli itinerari per essi previsti e la comunicazione di particolari situazioni di circolazione (rallentamenti, interruzioni/deviazioni, limitazioni di velocità, etc);
- le misure adottate, relativamente agli obblighi informativi nei confronti dei passeggeri, sono conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018. Si precisa inoltre che il GI mette a disposizione delle IF, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi anche ai treni di altre IF, al fine di consentire a tutte le IF di fornire ai propri passeggeri nel corso del viaggio informazioni in merito alla circolazione dei treni relativamente all'orario programmato e all'eventuale ritardo.

Nelle stazioni e nelle fermate gli strumenti di comunicazione disponibili sono:

- Monitor informativi sugli orari dei treni alimentati dinamicamente e attualmente installati sugli impianti di: Casamassima, Castellana Grotte, Conversano, Gagliano, Manduria, Martina Franca, Nardò C.le, Noci, Noicattaro, Putignano e Adelfia. In fase di completamento sugli impianti di: Campi, Bagnolo, Tricase, Poggiardo, Seclì, Casarano, Presicce, Taviano, Zollino, Nardò Città, Bari Sud Est, Locorotondo, Sammichele, Turi, Valenzano, Alberobello, Crispiano, Maglie, Otranto e Gallipoli.
- Bacheche con i quadri orario in tutte le stazioni.
- il segnalamento ovvero le indicazioni sulle condizioni di libertà o occupazione dell'infrastruttura da impegnare e sul distanziamento dei treni, nonché sui limiti di velocità delle tratte previste.

Uso del sistema di alimentazione elettrica, ove disponibile

Comprende l'utilizzazione di:

- linea aerea di contatto per la trazione elettrica;
- sottostazioni ed attrezzature per trasformazione dell'energia elettrica;
- impianti per la distribuzione di energia elettrica per il tempo necessario all'utilizzo della traccia oraria, ivi compresi i tempi tecnici per la salita e discesa dei passeggeri e le manovre di ricovero e garaggio per/da i binari di stazionamento/sosta dei rotabili.

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

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

- relativamente al programma, la traccia oraria di dettaglio e le informazioni ad essa connesse (numero treno, classifica treno, origine/destinazione, itinerario, fermate, orari, binari di arrivo e partenza negli impianti, giorni di circolazione);
- relativamente al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra con le relative cause.

Per quanto riguarda le informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità viene reso disponibile alle IF titolari di contratto di utilizzo l'accesso ai sistemi informativi di GI, con un numero di utenze/conessioni di rete incluse nel PMdA.

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

5.3.1 Utilizzo servizi in stazione

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'utilizzo di spazi adeguati per i servizi di biglietteria, e delle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario.

Dove viene svolto il servizio

Nelle stazioni elencate nell'Allegato 1 e specificatamente nelle principali stazioni riportate sul sito web www.fseonline.it alla pagina L'Azienda>Gestore dell'Infrastruttura>Piano Stazioni

Il servizio viene gestito tramite la struttura competente di FSE (Patrimonio e Stazioni).

Formalizzazione

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

5.3.2 Aree di composizione e scomposizione treni comprese le aree di manovra

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'utilizzo di spazi per composizione e scomposizione treni comprese le aree di manovra.

Dove viene svolto il servizio

Nelle stazioni dotate di aree idonee.

Il servizio viene gestito dal GI nelle aree di stazione.

Formalizzazione

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

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

Descrizione del servizio

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

Dove viene svolto il servizio

Nelle stazioni dotate di aree idonee.

Il servizio viene gestito dal GI nelle aree di stazione.

Formalizzazione

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

5.3.4 Aree per l'approvvigionamento di combustibile

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa in disponibilità, ad uso non esclusivo, di aree, individuate tra quelle destinate alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, funzionali all'approvvigionamento di combustibile in prestazione in proprio da parte delle IF tramite il ricorso all'utilizzo di autobotti proprie o di loro fornitori

Dove viene svolto il servizio

Nelle stazioni dotate di aree idonee e negli spazi di pertinenza dei depositi.

Il servizio viene gestito da FSE.

Formalizzazione

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

5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI

Con riferimento ai servizi di cui alla lett. c) del precedente paragrafo 5.1, ove disponibili, FSE fornisce detti servizi secondo regole e modalità di seguito indicate.

Salvo specifica indicazione, il perimetro e le caratteristiche degli impianti in cui FSE eroga i servizi sono riportati al par. 3.6, le modalità e tempistiche per le richieste sono riportate al par. 4.3.2, 4.3.3 e 4.3.4.

5.4.1 Fornitura corrente di trazione

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella fornitura di energia elettrica per la trazione del materiale rotabile su rete alimentata a 3Kv.

Dove viene svolto il servizio

Le linee elettrificate sono deducibili dall'Allegato 1.

FSE assocerà l'utilizzo della corrente di trazione alle tracce richieste dalle IF sull'infrastruttura ferroviaria elettrificata.

Formalizzazione

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

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

Descrizione del servizio

Le "persone a mobilità ridotta", sono ricevute nel primo marciapiede della stazione, evitando l'attraversamento dei binari e accolte dal capotreno che segue le operazioni di imbarco a bordo, con l'ausilio della pedana mobile disponibile sui treni garantiti con materiale rotabile idoneo (ETR e ATR). Il servizio di assistenza è erogato in tutte le stazioni FSE raggiunte dai treni garantiti con materiale rotabile idoneo (ETR e ATR). Il servizio si concretizza nell'accoglienza, accompagnamento ed imbarco sul treno nella stazione di partenza, nelle operazioni di discesa dal treno, accompagnamento all'uscita o ad altro treno nella stazione di arrivo, anche attraverso la messa in disponibilità di sedie a ruote per i trasferimenti"

Per usufruire dell'assistenza è necessario prenotare 48 ore prima del servizio desiderato, telefonando al numero verde 800 07 9090 (dal lunedì al venerdì, dalle ore 6:30 alle 19:30; il sabato, domenica e festivi, dalle ore 6:30 alle 13:30). Tutte le richieste, pervenute al numero verde sotto le 48h di anticipo, vengono sempre e comunque trattate nel limite delle possibilità gestionali dell'azienda. Negli orari dei treni, esposti al pubblico in tutte le stazioni e consultabili nel sito web www.fseonline.it, è riportata l'indicazione dei treni garantiti con materiale rotabile idoneo al trasporto delle "persone a mobilità ridotta". A partire dal 7 giugno 2023 - nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 782/2021, con specifico riferimento a quanto disposto dall'art. 24, "Condizioni alle quali è fornita l'assistenza", e fatte salve le eventuali disposizioni nazionali applicative - il termine applicabile per la richiesta di assistenza per PMR sarà di 24h prima del viaggio, invece dell'attuale termine di 48h sopra riportato.

In ottemperanza a quanto previsto dalla Delibera n. 106 del 25 ottobre 2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, FSE si impegna a riconoscere un indennizzo ai viaggiatori con disabilità e a mobilità ridotta che utilizzano servizi di trasporto sottoposti ad obbligo di servizio pubblico (OSP), nel caso in cui:

- non siano rispettati i tempi di ripristino comunicati o rettificati dal gestore della stazione in presenza di attraversamenti momentaneamente non idonei a sedie a ruote nelle stazioni gestite da FSE, quando il treno non può essere ricevuto sul 1 marciapiede;
- una corsa indicata sull'orario pubblicato come fruibile da utenti con disabilità o a mobilità ridotta, venga resa con materiale non idoneo o sostituita con autoservizio sostitutivo o integrativo non accessibile o non idoneo.

Nel caso in cui una corsa indicata sull'orario pubblicato come fruibile da utenti con disabilità o a mobilità ridotta, venga resa con materiale non idoneo o sostituita con autoservizio sostitutivo o integrativo non accessibile o non idoneo, l'utente con disabilità o a mobilità ridotta, che abbia già acquistato un titolo di viaggio utilizzabile per la corsa interessata ha diritto, oltre al rimborso del biglietto, ad un indennizzo di €15,00. L'indennizzo può essere

richiesto tramite il sito web aziendale, presso tutte le biglietterie di Ferrovie del Sud Est e per posta, alla Direzione Aziendale, ufficio Commerciale e Customer Care.

5.4.3 Parking

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite pantografi in presa, per un periodo di tempo pari o superiore a 1 ora e mezza (1h e 30min), con l'attivazione della modalità di stazionamento "parking" su rete alimentata a 3Kv.

Dove viene svolto il servizio

Negli impianti dove è autorizzata la sosta attrezzati con linea di contatto ad eccezione degli impianti interessati da attività manutentive programmate o assoggettati a vincoli ambientali e/o tecnologici.

Formalizzazione

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

CAPITOLO 6 – TARIFFE E PERFORMANCE REGIME

6.1 INTRODUZIONE

I corrispettivi del pacchetto minimo di accesso (PMdA) e dei servizi in esso non ricompresi valutati nel presente documento, vengono definiti in conformità a quanto previsto dall'art. 13 del D.lgs. n.112/15 e, precisamente, al par. 5.1.

I canoni di accesso all'infrastruttura PMdA e le tariffe di tutti i servizi extra PMdA, forniti nell'ambito di impianti gestiti direttamente dal GI, nonché quelle relative ai servizi offerti sempre dal GI, saranno definiti a seguito della formulazione di una nuova proposta tariffaria elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente. Restano ferme ulteriori determinazioni da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

6.2 TARIFFE

Si ribadisce che i canoni di accesso all'infrastruttura PMdA e le tariffe di tutti i servizi extra PMdA, forniti nell'ambito di impianti gestiti direttamente dal GI, nonché quelle relative ai servizi offerti sempre dal GI, saranno definiti a seguito della formulazione di una nuova proposta tariffaria elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente. Restano ferme ulteriori determinazioni da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

6.2.1 Pacchetto minimo di accesso

Il pedaggio riviene dalla somma di due componenti A e B:

PEDAGGIO = A+B = ---

- la componente A (tariffa base) = ---;
- la componente B legata al costo medio dell'energia elettrica per la trazione = ---.

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

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

Le tariffe sono riportate nella seguente tabella:

Servizio	Corrispettivo unitario
Aree di biglietteria (€/mq anno)	---
Biglietterie self-service (BSS) e Desk (€/postazione anno)	---
Obliteratrici (€/postazione anno)	---

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

La tariffa è pari a ---/accesso.

6.2.2.3 Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile

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

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

I tempi di sosta rendicontati sono decurtati di:

- Tempi di svolgimento delle eventuali manovre per lo spostamento del treno da/verso fasci secondari dedicati alla sosta del materiale rotabile;
- Tempi relativi alla franchigia del segmento di trasporto di riferimento (viaggiatori 60 minuti)

Tipologia di servizio	Corrispettivo unitario (€/minuto)
Viaggiatori Diurna	---
Viaggiatori Notturna	---

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

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

Laddove le IF richiedano anche servizi aggiuntivi quali Parking, Preriscaldamento e Rifornimento Idrico, alle tariffe per il servizio di sosta (con esclusione della franchigia) andranno sommate le tariffe relative ai servizi aggiuntivi richiesti.

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

6.2.2.4 Aree per l'approvvigionamento di combustibile

Il servizio è incluso nella tariffa per il servizio di sosta. In caso di effettuazione del servizio durante soste inferiori ad 1 ora l'IF non è tenuta a versare alcun corrispettivo al GI.

6.2.2.5 Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura in caso di impiego di mezzi di soggetto estraneo alla causa di ingombro

Si fa riferimento a quanto riportato al par. 2.4.4.2.

6.2.3 Servizi complementari

6.2.3.1 Rifornimento idrico

La tariffa per il servizio è pari a ---/rifornimento.

Il servizio non comprende l'eventuale accesso al servizio sosta.

6.2.3.2 Assistenza a Persone con disabilità e a Ridotta Mobilità (PMR)

La tariffa per il servizio è pari a ---/intervento.

Il servizio riveste carattere occasionale ed eccezionale effettuato previa richiesta come previsto al punto 5.4.6.

6.2.3.3 Parking

Il corrispettivo dovuto per il servizio di parking corrisponde al costo correlato al consumo energetico del mezzo.

Il consumo correlato al singolo servizio di parking (in KWh) è ottenibile dal prodotto della potenza assorbita (in KW) per il numero delle ore di stazionamento in parking, arrotondate all'unità.

$CONS_{\text{parking}} = POTENZA * N \text{ ore}$

Il corrispettivo per il singolo servizio di parking è dato dunque dalla seguente formula:

$C_{\text{parking}} = POTENZA * N \text{ ore} * COSTO_{\text{unit energia}}$

$[\text{€/parking}] = [\text{KW}] * [\text{h/parking}] * [\text{€/KWh}]$

Il servizio non comprende il servizio di sosta previsto al punto 6.2.2.3.

6.3 CORRISPETTIVI ECONOMICI PER MANCATA DESIGNAZIONE/ CONTRATTUALIZZAZIONE/UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ

6.3.1 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

Si fa riferimento a quanto riportato al par. 4.6.3 e 4.6.4.

6.3.2 Corrispettivi per mancata designazione della IF da parte del Richiedente non IF e/o mancata contrattualizzazione delle tracce da parte dell'IF

Si fa riferimento a quanto descritto ai par. 4.6.1 e 4.6.2

6.4 PERFORMANCE REGIME

È attivato il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato Performance Regime, basato sugli scostamenti maturati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura durante il loro tragitto.

GI o IF rispondono del ritardo indotto a qualsiasi treno per cause riconducibili alla propria responsabilità.

GI o IF rispondono inoltre di tutte le soppressioni, anche parziali, effettuate in gestione operativa per cause riconducibili alla propria responsabilità. Per ogni treno passeggeri soppresso viene attribuito un ritardo convenzionale pari a 120 minuti.

Il ritardo registrato in partenza dalla località di origine dei treni sarà valorizzato alla stregua degli scostamenti maturati lungo tutto il percorso del treno con le regole determinate nella procedura per l'attribuzione delle causali di ritardo pubblicata sul sito aziendale.

Il GI rende noti alle IF:

- **RENDICONTAZIONE PENALI** tutti i dati necessari ad informarle del loro andamento all'interno del sistema di Performance Regime.

Alla chiusura della contabilità annuale il GI contabilizza:

- l'ammontare delle penali dovute/spettanti al/dal GI correlate ai ritardi causati dal GI stesso o dall'IF sui propri treni.

All'interno della procedura di attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime "FSE BUEI CIR P 001 1", disponibile sul sito aziendale, è possibile trovare la descrizione del procedimento sopracitato, in particolare:

- Parte I – generalità
- Parte II – descrizione del processo
- Parte III – matrice delle responsabilità
- Parte IV – allegati

6.4.1 Descrizione del processo

Rilevazione dei dati di circolazione

I dati di circolazione (orari di arrivo, partenza o transito dei treni, programmati e reali) sono registrati nel sistema informativo di supporto della circolazione (PIC).

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

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

Nel caso in cui i dati non siano registrabili con tali modalità attraverso i sistemi tecnologici di campo, sono individuate e tracciate su PIC le modalità con cui vengono ricavati (interpolazione da rilevamenti limitrofi) e gli eventuali correttivi utilizzati.

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

In caso di malfunzionamento o in assenza dei sistemi informativi di gestione della circolazione i dati vengono registrati manualmente dai Regolatori della Circolazione (DM o DCO) su modulo M206 e comunicati in Sala Operativa BUEI dove i dati vengono inseriti in tempo reale direttamente su PIC ovvero sono inseriti entro il giorno successivo (off-line) da un operatore incaricato.

Gli scostamenti e le relative cause di ritardo inserite a cura dei Regolatori della Circolazione sono visibili in tempo reale su PIC e dal giorno successivo in forma completa nel sistema PIC. La IF ha accesso ai dati relativi a tutti i treni con il proprio codice cliente.

6.4.2 Attribuzione e codifica delle cause di ritardo

Attribuzione delle cause di ritardo

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

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

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

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

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

6.4.3 Puntualità

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

Puntualità a destino

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

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

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

I principali KPI monitorati sono:

- la **puntualità reale** (o senza esclusioni) che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro soglia e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_p il numero di treni arrivati a destino entro soglia e con N_c il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a N_p/N_c*100);
- la **puntualità GI** che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili al Gestore dell'infrastruttura e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_{gi} il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause GI e con N_c il numero di treni circolati, la puntualità GI è pari a $(N_c-N_{gi})/N_c*100$);
- la **puntualità IF** che è il rapporto tra il numero di treni della IF arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili alla Impresa ferroviaria e il numero totale dei treni della IF circolati (indicando con N_{if} il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause IF e con N_{cif} il numero di treni della IF circolati, la puntualità IF è pari a $(N_{cif}-N_{if})/N_{cif}*100$).

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

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

Un treno si considera arrivato a destino oltre soglia per cause esterne, se dall'ultimo passaggio in orario gli scostamenti attribuiti con un codice di cause esterne sono maggiori rispetto agli scostamenti relativi alle altre cause. Per analisi della qualità del servizio GI offre la possibilità di produrre dal sistema PIC indicatori di puntualità basati su parametri (fasce di puntualità, tipologia di treni, etc.) e criteri differenti, in particolare:

- **Standard A:** calcolato considerando arrivati in orario i treni giunti oltre la soglia per cause esterne e per cause legate a lavori di manutenzione e potenziamento (applicabili ai treni di una o più IF).

$$\% \text{ standard A} = (N_f + N_e + N_i) / N_C$$

Con:

N_f = numero di treni arrivati a destino entro soglia

N_e = numero di treni arrivati a destino oltre soglia con ritardi dovuti a cause esterne

N_C = numero di treni circolati

N_i = numero di treni giunti fuori fascia con ritardi dovuti a cause lavori maturati a valle dell'ultimo scostamento = 0'

- **Standard B1** calcolato considerando arrivati in orario i treni giunti oltre soglia per cause esterne (applicabile ai treni di una o più IF)

$$\% \text{ standard B1} = (N_f + N_e) / N_C$$

Con:

N_f = numero di treni arrivati a destino entro soglia

N_e = numero di treni arrivati a destino oltre soglia con ritardi dovuti a cause esterne

N_C = numero dei treni circolati

- **Standard B:** calcolato considerando arrivati in orario i treni giunti oltre soglia per cause esterne e per cause di altre IF (applicabile ai treni di una sola IF).

$$\% \text{ standard B} = (N_{fIF} + N_{eIF} + N_{aIF}) / N_{cIF}$$

Con:

N_{cIF} = numero di treni dell'IF circolati

N_{fIF} = numero di treni dell'IF giunti in fascia

N_{eIF} = numero di treni giunti fuori fascia con ritardi dovuti a cause esterne all'esercizio ferroviario maturati a valle dell'ultimo scostamento = 0'

N_{aIF} = numero di treni dell'IF giunti fuori fascia per causa prevalente (definito in relazione all'ammontare dei ritardi provocati a valle dell'ultimo scostamento = 0') di IF diverse da quella proprietaria del treno

Lo standard B viene utilizzato per la misura ufficiale delle prestazioni dei treni di una IF.

- **%OS_{(0-5),L,i}:** calcolato per ogni linea L e mese i come rapporto tra il numero dei treni arrivati con un ritardo massimo di 5 minuti ed il numero dei treni effettuati.

$$\%OS_{(0-5),L,i} = (T_{eff,L,i} + T_{rit,L,i} / T_{eff,L,i}) * 100$$

Con:

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

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

Puntualità nelle stazioni rilevanti

Le linee e le stazioni della rete FSE non possono essere definite ai sensi della misura 7 dell'allegato A della delibera n. 16/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti poiché nel contratto di servizio in essere con l'EA non sono

specificati i valori soglia in funzione dei bacini di riferimento per la determinazione delle tipologie di linea e di stazione, come specificato nella citata delibera.

Nell'allegato 3 alla procedura di attribuzione delle cause di ritardo sono elencate le stazioni rilevanti, individuate in base ai criteri della Delibera n. 16/2018 applicabili (stazioni in capoluoghi di provincia, nodi e/o interscambi) e altre stazioni valutate come importanti in termini di dati storici di traffico viaggiatori.

La rilevazione della puntualità nelle stazioni definite rilevanti di cui all'allegato 3 sarà effettuata a seguito dell'attivazione dei sistemi tecnologici di rilevazione e attribuzione delle causali di ritardo.

Soppressioni

Nei casi in cui il treno sia soppresso integralmente o parzialmente per una o più tratte, il DCCM inserisce in PIC la soppressione utilizzando per la motivazione i codici di soppressione indicati nella codifica allegata, provvedendo, eventualmente, a legare il provvedimento all'anormalità verificatasi.

In riferimento agli aspetti di regolarità rispetto al programma del servizio sono definiti gli indicatori di soppressione. Sono da considerarsi treni programmati quelli risultanti dalla programmazione annuale dell'orario e dalle VCO, presenti nei sistemi informativi per ciascuna giornata.

6.4.4 Performance Regime

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

Il sistema di prestazioni Performance Regime inizia la fase di pre-esercizio dalla data di prossima attivazione dei servizi tecnologici (PIC) e fino al 11/12/2021 periodo durante il quale i flussi economici verranno rendicontati secondo le modalità descritte nella procedura FSE BUEI CIR P-001-2 "Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime".

Entra in vigore definitivamente a partire dall'OGS 2021/22 salvo proroghe funzionali all'implementazione di eventuali modifiche conseguenti alle valutazioni della fase di pre-esercizio.

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

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

Le cause indotte non saranno considerate ai fini della valorizzazione degli scostamenti per il Performance Regime. Transitoriamente, nelle more dell'attivazione dei flussi informativi con i sistemi tecnologici nazionali di PIC, all'interno di FSE attualmente vengono prodotti KPI e reportistica utilizzando, per la rilevazione dei ritardi e l'attribuzione delle cause di ritardo, sistemi manuali e tecnologici che non consentono di elaborare tutte le informazioni necessarie alla completa applicazione del Performance Regime.

Valorizzazione ritardi

Tutti gli scostamenti giustificati legati ad un evento anomalo e tutti gli altri scostamenti maggiori di 2 maturati dai treni vengono valorizzati in base al codice di ritardo attribuito. Nel caso la differenza tra il ritardo massimo in arrivo in una stazione dove viene effettuato servizio commerciale ed il totale degli scostamenti attribuiti considerati sia maggiore di 0, la differenza viene valorizzata come minuti di ritardo a carico del GI nei confronti dell'IF proprietaria del treno.

Ogni scostamento considerato viene poi moltiplicato per il valore base (P_u) e modificato in funzione della tipologia del servizio, delle caratteristiche della tratta dove è stato maturato, dello scostamento della traccia reale dalla traccia programmata (in particolare nelle stazioni dove viene effettuato servizio viaggiatori) e di coefficienti specifici relativi ai rapporti tra singole IF.

Il valore base di 1 minuto di ritardo (P_u) è di 1 Euro

Gli scostamenti attribuiti a cause esterne e inconvenienti d'esercizio non generano valorizzazione dei minuti di ritardo.

Il sistema prevede due tipologie di rapporti separati:

- Rapporti tra Gestore Infrastruttura ed Imprese Ferroviarie
- Rapporti tra Imprese Ferroviarie

Performance Regime GI – IF

Gli scostamenti che il treno subirà per cause del GI (attribuiti quindi con codice del GI) verranno valorizzati e sommati, generando un flusso economico dal GI all'IF.

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

$$PF1 = P_u * [\sum (M_{GI} * C_t * C_{cat} * C_{rit}) + \sum (M_{NG} * C_{cat} * C_{rit})]$$

Flusso IF verso GI

$$PF2 = P_u * \sum (M_{IF} * C_t * C_s * C_{cat} * C_{rit})$$

Ogni minuto di ritardo verrà quindi moltiplicato per i coefficienti relativi alla tratta, alla tipologia di codice ed al tipo di servizio effettuato.

dove:

- PF1 è il flusso che GI dovrà corrispondere alla IF e andrà calcolato per ciascuna IF.
- PF2 è il flusso che IF dovrà corrispondere al GI e andrà calcolato per ciascuna IF.
- P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.
- M_{GI} sono i minuti attribuiti al Gestore Infrastruttura per gli scostamenti attribuiti validi ai fini del Performance Regime.
- C_t = Coefficiente di tratta
- C_{cat} = Coefficiente di categoria di servizio
- C_s = Coefficiente di tipologia di servizio (definito sulla base della tipologia di servizio effettuato dall'IF proprietaria del treno)
- M_{NG} = Minuti non giustificati. Ritardo massimo in una località commerciale (con servizio viaggiatori) – totale scostamenti attribuiti considerati (scostamenti legati ad anormalità e scostamenti > 2')
- M_{IF} = Scostamenti attribuiti all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno

I valori dei coefficienti sono riportati di seguito:

Coefficiente di tratta

Corrispondenza per linea		C_t
1	Bari - Taranto	1
1bis	Mungivacca - Putignano	1
2	Martina Franca - Lecce	0.9
3	Novoli - Gagliano	0.8
4	Gallipoli - Casarano	0.7
5	Lecce - Gallipoli	1
6	Zollino - Gagliano	0.9
7	Maglie - Otranto	0.7

Coefficiente di categoria

Treni programmati d'orario = 1

Treni effettuati in gestione operativa = 0.5

Altre circolazioni (invii, materiali vuoti, locomotori isolati, etc) sia programmati che effettuati in gestione operativa = 0.25

Coefficiente di servizio

IF che effettuano Servizio Trasporto Regionale e Speciale = 1

IF che effettuano Servizio Mercato = 1

IF che effettuano Servizio Merci = 0.5

Flussi economici GI – IF

Il flusso economico annuo tra GI e ogni singola IF non potrà superare il valore del 2% del totale del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno.

L'eventuale saldo a favore del GI verrà così ripartito:

- 50% per alimentare sistema premiante per le imprese che migliorano le proprie performance

- 50% verrà utilizzato per investimenti sull'infrastruttura, funzionali al miglioramento delle performance di puntualità.

Performance Regime tra IF

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

$$PF3 = P_u * \sum (M_{AB} * C_t * C_{cat})$$

dove:

- PF3 è il flusso che IF dovrà corrispondere ad altra IF e andrà calcolato per ciascuna IF rispetto ogni altra IF.
- P_u è la penale unitaria di Performance Regime pari ad 1,00 (uno) Euro/minuto.
- M_{AB} sono i minuti attribuiti all'Impresa A provocati a treni dell'Impresa B validi ai fini del Performance Regime.
- C_t = Coefficiente di tratta
- C_{cat} = Coefficiente di categoria

Flussi economici tra IF

Al termine di ogni anno il GI calcolerà il saldo della situazione crediti/debiti tra le varie IF e provvederà a comunicare il saldo per ogni IF, ricevendo i pagamenti dalle IF con saldo negativo per poi provvedere al saldo delle IF con saldo positivo.

Sistema premiante

La redistribuzione alle IF del 50% del saldo favorevole al GI, verrà effettuato in base alla % dei treni*km sviluppati in puntualità.

Per ogni IF verranno considerati i treni*km commerciali in puntualità (standard IF) dell'anno X, aumentati di un bonus variabile in base all'eventuale incremento delle prestazioni (aumento percentuale dei treni*km in puntualità nell'anno X rispetto ai treni*km in puntualità dell'anno X-1) e dello standard di puntualità IF nell'anno X.

Ogni IF riceverà una parte del 50% del saldo favorevole al GI in base alla propria percentuale di treni*km commerciali sviluppati in puntualità, rispetto al monte complessivo dei treni*km sviluppati in puntualità da tutte le imprese ferroviarie riparametrati con i criteri del sistema premiante.

Di seguito è riportato il sistema premiante:

Per ogni IF vengono considerati i treni*km in puntualità dell'anno X, moltiplicati per un Coefficiente di premio.

Treni*km in puntualità effettivi (IF A – anno X) = treni*km in puntualità reali (IF A – anno X) * C_{premio}

Il C_{premio} viene calcolato nel seguente modo:

$$C_{premio} = C_{base} + C_{correttivo}$$

Coefficiente di base:

$$C_{base} = 0,005 * Var + 1$$

Ogni variazione percentuale Var verrà moltiplicata linearmente per la costante 0,005 che rappresenta la premialità aggiuntiva al valore minimo del C_{base} che corrisponde all'unità.

dove:

- Var = è la variazione percentuale dei treni*km in puntualità dell'anno X rispetto all'anno X-1, calcolata secondo la formula:

$$\% \text{ Variazione treni*km} = \frac{[\text{treni*km in puntualità reali (IF A – anno X)} - \text{treni*km in puntualità reali (IF A – anno X-1)}]}{\text{treni*km in puntualità reali (IF A – anno X-1)}} * 100$$

Se:

- $Var \leq 0\%$ il C_{base} sarà posto uguale a 1;
- $Var \geq 100\%$ il C_{base} sarà posto uguale a 1,50.

Coefficiente correttivo:

$$C_{\text{correttivo}} = 0,05 * (\text{Punt IF A} - 90)$$

Ogni variazione percentuale della puntualità IF A ottenuta nell'anno di riferimento rispetto alla puntualità minima IF (90%) per beneficiare del correttivo, sarà moltiplicata linearmente per la costante 0,05 che rappresenta la premialità riferita al livello della puntualità ottenuta nell'anno.

dove:

- Punt IF A = la puntualità della IF A nell'anno X.

Se:

- $\text{Punt IF A} \leq 90\%$ il $C_{\text{correttivo}}$ sarà posto uguale a 0;

Per ogni IF la percentuale del fondo da ridistribuire sarà:

$\text{Treni*km in puntualità effettivi (IF A - anno X)} / (\text{treni*km in puntualità effettivi (IF tutte - anno X)})$

Per la puntualità verrà utilizzato il valore della puntualità IF.

Nel caso che l'IF circolante sulla rete di FSE sia solo una non si applica il sistema premiante e il 50% del saldo favorevole al GI verrà assegnato all'IF medesima.