

**PROSPETTO INFORMATIVO RETE
ANNO 2026**



**LINEE SUBURBANE
CANCELLO – BENEVENTO
SANTA MARIA C.V. – PIEDIMONTE MATESE**

Variazioni apportate rispetto al documento PIR 2026 – bozza settembre 2024

MODIFICHE GENERALI

I contenuti del documento sono stati allineati ai template predisposti dall'Associazione RailNetEurope (RNE)

NUOVI INSERIMENTI/ELIMINAZIONI

Paragrafo 1.1 – Introduzione generale (stato di avanzamento processo riorganizzazione aziendale)

Paragrafo 1.3 - Quadro Giuridico (inserimento di fonti normative e regolamentari)

Paragrafo 1.4 - Struttura del PIR

Paragrafo 2.6 – Sviluppo dell'infrastruttura

Paragrafo 2.12 – Sviluppo dell'infrastruttura

Paragrafo 5.2 - Sistema Tariffario

Paragrafo 5.4.3 – Assistenza a PMR di cui al Regolamento (UE) 781/2021 (nuova formulazione, inserimento servizio fornito da GI EAV e modalità indennizzo)

Allegato III – Servizio Assistenza PMR

Allegato n. I Elenco Impianti linea Cancellò-Benevento - nuovo format e revisione servizi

Allegato n. II Elenco Impianti linea S. Maria C.V. - Piedimonte M. - nuovo format e revisione servizi

Modifica Modelli RNE - adeguamento servizi forniti

Allegato n. 11 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianti di servizio Alife linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.
Allegato n. 12 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Dragoni linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 13 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Alvignano linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 15 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Piana di Monte Verna linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 17 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Anfiteatro linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 18 Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Villa Ortensia linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 19 Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio S. Marco linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 20 Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Triflisco linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 21 Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Pontelatone linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

INDICE

Glossario	7
<u>CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI.....</u>	<u>10</u>
1.1 INTRODUZIONE (aggiornamento dicembre 2024)	10
1.2 OBIETTIVO	11
1.3 ASPETTI LEGALI (aggiornamento dicembre 2024).....	12
1.3.1 Quadro giuridico	12
1.3.2 Informazioni generali e valore legale	16
1.3.3 Ricorso all’organismo di regolazione	16
1.4 STRUTTURA DEL PIR (aggiornamento dicembre 2024)	16
1.5 VALIDITÀ DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE	17
1.5.1 Periodo di validità	17
1.5.2 Procedure di aggiornamento	17
1.5.3 Distribuzione	18
1.6 CONTATTI	18
1.7 COOPERAZIONE TRA GI/AB EUROPEI	18
1.7.1 Corridoi ferroviari per il trasporto merci (Rail Freight Corridors (RFCs))	18
1.7.2 RailNetEurope e altre cooperazioni internazionali	18
<u>CAPITOLO 2 – CARATTERISTICHE DELL’INFRASTRUTTURA (aggiornamento dicembre 2024)</u>	<u>20</u>
2.1 INTRODUZIONE.....	20
2.2 ESTENSIONE DELLA RETE - Linea Canello – Benevento	20
2.2.1 Limiti	20
2.2.2 Collegamento delle reti ferroviarie	20
2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE- Linea Canello – Benevento	20
2.3.1 Tipologia di binario	20
2.3.2 Scartamento binario - armamento	20
2.3.3 Fermate, Stazioni e PP.LL.	21
2.3.4 Sagoma limite	21
2.3.5 Limiti di peso	22
2.3.6 Gradiente di linea.....	22
2.3.7 Velocità massima	22
2.3.8 Massima lunghezza dei treni.....	22
2.3.9 L’alimentazione	22
2.3.10 Il Sistema di Distanziamento e apparati centrali	22
2.3.11 Sistemi di Comunicazione	23
2.3.12 Il Sistema d’esercizio	23
2.4 RESTRIZIONI AL TRAFFICO - Linea Canello – Benevento.....	23
2.4.1 Linee dedicate.....	23
2.4.2 Restrizioni ambientali	23
2.4.3 Merci Pericolose	23
2.4.4 Restrizioni gallerie.....	23
2.4.5 Restrizioni ponti	23
2.5 ORARIO DI ESERCIZIO - Linea Canello – Benevento	23
2.6 SVILUPPO DELL’INFRASTRUTTURA - Linea Canello – Benevento (aggiornamento dicembre 2024)	24
2.7 UTILIZZO DELLA RETE - Linea Canello – Benevento	25
2.8 ESTENSIONE DELLA RETE - Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere.....	25

2.8.1 Limiti	25
2.8.2 Collegamento delle reti ferroviarie	25
2.9 DESCRIZIONE DELLA RETE- Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere	25
2.9.1 Tipologia di binario	25
2.9.2 Scartamento binario - armamento	25
2.9.3 Fermate, Stazioni e PP.LL.	26
2.9.4 Sagoma limite	27
2.9.5 Limiti di massa.....	27
2.9.6 Gradiente di linea.....	27
2.9.7 Velocità massima	27
2.9.8 Massima lunghezza dei treni.....	27
2.9.9 Alimentazione	27
2.9.10 Il Sistema di Distanziamento e apparati centrali	27
2.9.11 Sistemi di Comunicazione	28
2.9.12 Il Sistema d'esercizio.....	28
2.10 RESTRIZIONI AL TRAFFICO - Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere.....	28
2.10.1 Linee dedicate	28
2.10.2 Restrizioni ambientali	28
2.10.3 Merci Pericolose	28
2.10.4 Restrizioni gallerie.....	28
2.10.5 Restrizioni ponti.....	28
2.11 ORARIO DI ESERCIZIO - Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere.....	28
2.12 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA - Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere (aggiornamento dicembre 2024)	28
2.13 UTILIZZO DELLA RETE - Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere	30
<u>CAPITOLO 3 – Condizioni di accesso all'INFRASTRUTTURA.....</u>	<u>31</u>
3.1 Introduzione	31
3.2 Condizioni Generali di Accesso.....	31
3.2.1 Condizioni per richiedere la capacità	31
3.2.2 Condizioni per accedere all'Infrastruttura Ferroviaria.....	31
3.2.3 Licenze	32
3.2.4 Certificato di sicurezza Unico	32
3.2.5 Assicurazione	32
3.3 DISPOSIZIONI CONTRATTUALI.....	33
3.3.1 Accordo Quadro	33
3.3.2 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con II.FF.....	36
3.3.3 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con richiedente non IF	39
3.3.4 Condizioni generali di Contratto	39
3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA	39
3.4.1 Processo di accettazione del materiale rotabile	40
3.4.2 Processo di accettazione del personale	40
3.4.3 Trasporto eccezionale	41
3.4.4 Merci pericolose	41
3.4.5 Treni test e altri treni speciali	41
<u>CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'.....</u>	<u>42</u>
4.1 Introduzione	42
4.2 Descrizione del Processo	42
4.2.1 Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica.....	43
4.3 Riduzioni di Capacità per restrizioni temporanee.....	43

4.3.1 Principi generali	43
4.3.2 Informazioni date dal GI/AB prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità.....	44
4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO.....	46
4.4.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro (aggiornamento dicembre 2024)	46
4.4.2 Limitazioni all'accordo quadro	46
4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE	47
4.5.1 Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore (annual)	47
4.5.2 Tempistica per le richieste tardive.....	47
4.5.3 Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio e ad hoc.....	48
4.5.4 Processo di coordinamento	49
4.5.5 Processo di risoluzione delle dispute	50
4.6 LINEE SATURE	50
4.6.1 Dichiarazione di saturazione	50
4.6.2 Criteri di priorità delle tracce orarie	50
4.6.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento	51
4.6.4 Esito delle richieste	51
4.7 TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE	51
4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA	51
4.8.1 Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria	51
4.8.2 Esigenze del GI o cause di forza maggiore	53
4.8.3 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate.....	53
4.8.4 Regole per la cancellazione delle tracce da parte dei richiedenti.....	53
4.9 TTR PER SMART CAPACITY MANAGEMENT	54
<i>CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE (aggiornamento dicembre 2024)</i>	<i>55</i>
5.1 INTRODUZIONE.....	55
5.1.1 Pacchetto minimo di accesso.....	55
5.1.2 Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito	55
5.1.3 Servizi complementari	55
5.1.4 Servizi ausiliari.....	55
5.2 SISTEMA TARIFFARIO	55
5.3 DESCRIZIONE SERVIZI DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO E TARIFFE	56
5.3.1 Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti	56
5.3.2 Utilizzo della capacità assegnata.....	56
5.3.3 Uso degli scambi e dei raccordi.....	56
5.3.4 Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione	56
5.3.5 Uso del sistema di alimentazione elettrica, ove disponibile	57
5.3.6 Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.....	57
5.3.7 Calcolo del pedaggio	58
5.4 DESCRIZIONE SERVIZI COMPLEMENTARI E TARIFFE	59
5.4.1 Fornitura energia di trazione	59
5.4.2 Rifornimento idrico	60
5.4.3 Assistenza a Persone con disabilità e mobilità ridotta (PMR) di cui al Regolamento (UE) n.782/2021 (aggiornamento dicembre 2024)	60
5.5 DESCRIZIONE SERVIZI AUSILIARI	61
5.5.1 Informazioni complementari	61
5.5.2 Servizi di biglietteria	61
5.6 PENALI ED INCENTIVI	61

5.6.1 Penali legate a variazione della traccia richiesta da IF	61
5.6.2 Penali per responsabilità di EAV	61
5.6.3 Penali per il richiedente per mancata contrattualizzazione e/o mancata utilizzazione delle tracce	62
5.6.4 Franchigia sulla disdetta di tracce	63
5.6.5 Incentivi e sconti	64
5.7 PERFORMANCE REGIME (aggiornamento dicembre 2024)	64
5.7.1 Indicatori e livelli minimi di pulizia	65
5.8 CAMBIAMENTI TARIFFARI	65
5.9 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	66
<u>CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO</u>	<u>67</u>
6.1 INTRODUZIONE	67
6.2 OBBLIGHI DEL GI EAV E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO	67
6.2.1 Obblighi comuni	67
6.2.2 Obblighi del Gestore Infrastruttura EAV	67
6.2.3 Obblighi dell'Impresa Ferroviaria	68
6.2.4 Informazioni date dalle IF al GI EAV prima e durante la circolazione	69
6.2.5 Informazioni e cooperazione con AB e GI EAV	70
6.2.6 Sciopero	70
6.3 REGOLE DI ESERCIZIO	70
6.3.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario	70
6.3.2 Regole di gestione	71
6.3.3 Gestione della circolazione perturbata e sgombero dell'infrastruttura	71
6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI	76
<u>CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO (aggiornamento dicembre 2024)</u>	<u>77</u>
7.1 INTRODUZIONE	77
7.2 PANORAMICA DELLA STRUTTURA DI SERVIZIO	77
7.3 IMPIANTI DI SERVIZIO GESTITI DA GI	77
7.3.1 Disposizioni comuni	77
7.3.2 Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviari	77
7.3.3 Scali merci	78
7.3.4 Aree di composizione/scomposizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra	78
7.3.5 Aree, impianti e edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e di merci e approvvigionamento di combustibile	78
7.3.6 Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati	79
7.3.7 Platee di lavaggio	79
7.3.8 Servizi di continuità territoriale	79
7.3.9 Scarico reflui	79
7.3.10 Sgombero dell'infrastruttura	79
<u>APPENDICI</u>	<u>80</u>
<u>A.1 APPENDICE N. 1: ACCORDO QUADRO TIPO</u>	<u>81</u>
<u>A.2 APPENDICE N. 2: CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA</u>	<u>87</u>
<u>A. 3 APPENDICE N.3: SISTEMA DI CONTROLLO DELLE PRESTAZIONI</u>	<u>90</u>

Glossario

Ai fini del D. Lgs. n. 112/2015 si intende:

- **“accordo quadro”**, un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio (art. 3, comma gg);
- **“assegnazione di capacità”**, il processo attraverso il quale vengono esaminate le richieste e definita l'assegnazione della capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria (art. 3, comma bb);
- **“autorità preposta al rilascio delle licenze”**, l'organismo incaricato dallo Stato membro 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 (art. 3, comma s);
- **“canone di utilizzo”**, il corrispettivo dovuto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria dalle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura (art. 17, comma 2);
- **“capacità”**, la somma delle tracce orarie che costituiscono la potenzialità di utilizzo di determinati segmenti di infrastruttura ferroviaria (art. 3, comma v);
- **“certificato di sicurezza unico”**, il documento che attesta la conformità alle normative nazionali, compatibili con il diritto comunitario, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi (art. 10, comma 2);
- **“contratto per la concessione dei diritti di utilizzo”**, di seguito anche il Contratto, l'atto in base al quale è concesso a ciascuna IF, singolarmente o in Gruppo con altre IF, l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in termini di tracce orarie. I Contratti possono avere una durata inferiore o uguale all'orario di servizio (art. 25);
- **“coordinamento”**, la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura configgenti (art. 3, comma e);
- **“gestore dell'infrastruttura” (GI)**, soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore dell'infrastruttura, anche per parte della rete, possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti (art. 3, comma b);
- **“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;
- **“impresa ferroviaria” (IF)**, qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una 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 la trazione (art. 3, comma a);

- **“infrastruttura ferroviaria”**, infrastruttura definita nell'allegato 1 del D. Lgs. n. 112/15;
- **“infrastruttura saturata”**, una sezione della rete infrastrutturale ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio (art. 3, comma dd);
- **“licenza”**, autorizzazione valida su tutto il territorio dell'Unione europea, rilasciata dall'apposita autorità preposta al rilascio della licenza ad un'impresa, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi (art. 3, comma p);
- **“orario di servizio”**, i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura in questione durante il suo periodo di validità (art. 3, comma nn);
- **Organismo di allocazione della capacità (AB)** - Ente gestore delle funzioni essenziali relative alle Reti Interconnesse EAV ex art. 11, comma 11, del D. Lgs. 15 luglio 2015, n. 112;
- **“piano di potenziamento della capacità”**, una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura “infrastruttura saturata” (art. 3, comma c);
- **“prospetto informativo della rete”**, un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione dei corrispettivi dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura (art. 3, comma ll);
- **“rete”**, l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura (art. 3, comma ii);
- **“richiedente”**, un'impresa ferroviaria titolare di licenza e/o un'Gruppo internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, che stipula apposito “accordo quadro” con il gestore dell'infrastruttura e che non esercita attività di intermediazione commerciale sulla capacità acquisita con lo stesso accordo quadro; sono altresì richiedenti le regioni e le province autonome, limitatamente ai servizi di propria competenza (art. 3, comma cc);
- **“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;
- **“servizi regionali”**, i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni (art. 3, comma q);
- **“titolo autorizzatorio”**, il titolo rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento di 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'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287;

- **“traccia oraria”**, la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale (art. 3, comma mm).

CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI

1.1 INTRODUZIONE (aggiornamento dicembre 2024)

Con l'atto di fusione del 27/12/2012 l'Ente Autonomo Volturno S.r.l. (di seguito EAV) – socio unico Regione Campania – ha incorporato le società Circumvesuviana S.r.l., MetroCampania NordEst S.r.l. e SEPSA S.p.A.

Il processo di riorganizzazione societaria intrapreso nell'ultimo triennio risulta, ad oggi, temporaneamente sospeso. Ciò a seguito della riattivazione della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma da parte della Regione Campania, ancora in corso, ed il cui esito potrebbe produrre effetti sul ramo gomma dell'azienda in caso di aggiudicazione dei servizi ad AIR Campania S.p.A., anch'essa interessata alla riorganizzazione per la parte trasporto su gomma.

A fronte delle proposte avanzate da EAV tutte le valutazioni, sia giuridiche che economiche, in ordine all'attuazione della suddetta riorganizzazione societaria sono rimesse al proprio socio, Regione Campania, che sta conducendo la necessaria istruttoria.

Pertanto, ad oggi, e si prevede sino a tutto il 2025, non ci saranno modifiche dell'assetto societario di EAV né conseguenze sul processo di allocazione della capacità da svolgersi nel corso dell'anno 2025 e sulle attività che si prevede possano essere svolte nel corso dell'orario di servizio 2025-2026, a cui il PIR riferisce.

Resta immutato il rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 11, comma 11, del D. Lgs. 15 luglio 2015, n. 112, mediante il rinnovo dell'Accordo per l'affidamento dello svolgimento delle funzioni essenziali all'“Agenzia Campana per la Mobilità Regionale - ACaMIR”.

Ai fini della commercializzazione della capacità, EAV pubblica - in ottemperanza a quanto disposto dall'art.14 del D. Lgs. n. 112/2015 - il presente documento che contiene tutte le informazioni utili ai soggetti Richiedenti per accedere alla infrastruttura ferroviaria relativa alle linee suburbane:

- CANCELLO – BENEVENTO
- SANTA MARIA C.V. – PIEDIMONTE MATESE

e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa EAV.

Nella figura successiva è riportata la rappresentazione grafica delle due linee suburbane con l'individuazione delle interconnessioni con l'infrastruttura nazionale.



1.2 OBIETTIVO

In conformità a quanto disposto dal D. Lgs 15 luglio 2015, n. 112 e dal D. Lgs del 23 novembre 2018, n. 139 che recepiscono la Direttiva 2012/34/UE del 21 novembre 2012, relativa all'istituzione di uno Spazio ferroviario europeo unico (Rifusione) - (GU n.170 del 24-7-2015), il presente documento vuole conseguire l'obiettivo di fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell'offerta.

A tal fine, ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs n. 112/2015, viene redatto il presente Prospetto Informativo della Rete, che contiene un'esposizione dettagliata:

- delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa da parte delle imprese ferroviarie o di altri richiedenti;
- dei principi, criteri, procedure, modalità e termini di calcolo e riscossione relativi al canone di pedaggio ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi;
- dei criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi, nonché ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura e, in particolare:
 - le modalità di presentazione delle richieste di capacità;
 - i requisiti e le condizioni necessarie per ottenere la capacità richiesta;
 - i termini per la presentazione delle richieste e per l'assegnazione della capacità;

- delle misure adottate per garantire un trattamento adeguato ed equo delle richieste di capacità.

Informazioni di maggior dettaglio relative alle procedure operative adottate dal GI EAV, richiamate nel presente documento, finalizzate all'esercizio, sono oggetto di specifiche pubblicazioni (Prefazione all'Orario di Servizio, Regolamento Circolazione Treni, Scheda Treno ecc.) che saranno fornite su richiesta.

1.3 ASPETTI LEGALI (aggiornamento dicembre 2024)

1.3.1 Quadro giuridico

Fonti comunitarie:

- Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la Direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la Direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;
- Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio 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 dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, 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 dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (CE) n.1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n.1191/69 e (CEE) n.1107/70;
- Regolamento (CE) n. 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- 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 dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il Regolamento di esecuzione (UE)870/2014;
- 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 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, relativa all' interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea;

- Direttiva (UE) 2016/798 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) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2010/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;
- Decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795, che stabilisce la procedura ed i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio;
- Regolamento (CE) n.2021/782 del 29 aprile 2021, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;

Fonti nazionali:

- D.P.R. 753 del 11 luglio 1980 “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”.
- 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. n. 43/T del 21 marzo 2000 “Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria”;
- D.P.C.M. 16 novembre 2000 “Individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli art. 9 e 12 del D. Lgs. 19 novembre 1997 n. 422 in materia di TPL”;
- D.M. n. 28/T del 5 agosto 2005 “Individuazione delle Reti ferroviarie e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- D.M. 18 agosto 2006, come integrato da comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (G.U. 7 ottobre 2006);
- D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 “Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- D.M. 2 aprile 2008 “Aggiornamento del costo chilometrico della trazione elettrica nella formula del pedaggio di accesso/utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale”;
- Legge n. 99 del 23 luglio 2009, “Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia”;
- Circolare prot. R.U. n. 33856 del 16 aprile 2010;
- D.M. prot. n. 813 del 29 ottobre 2010;

- 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);
- Legge n. 98 del 9 agosto 2013 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 69 del 21 giugno 2013, recante disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia";
- D.M. 10 settembre 2013 (G.U. 19 settembre 2013);
- D. Lgs n. 70 del 17.4.2014 – “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. n. 112/2015 di attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno Spazio ferroviario europeo unico (Rifusione) - (GU n.170 del 24-7-2015);
- D.M. 05.08.2016 (G.U. 15.09.2016) “Individuazione delle reti ferroviarie regionali rientranti nell’ambito di applicazione del D. Lgs. 15.07.2015, n. 122, per le quali sono attribuite alla Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione”;
- D.L. 24 aprile 2017 n. 50, convertito in legge n. 96 del 21 giugno 2017 “Individuazione delle reti ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”
- D.M. 16 aprile 2018 Min. Infrastrutture e Trasporti “Individuazione delle reti ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”;
- Legge n. 130 del 16 novembre 2018, 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. n. 139/2018 di attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno Spazio ferroviario europeo unico (Rifusione) - (GU n.170 del 24-7-2015);
- D. Lgs. n. 50 del 14 maggio 2019 “Attuazione della Direttiva 2016/798/CE dell’11 maggio 2016, relativa alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”;
- D. M. 28.3.2022 Min. delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile “Individuazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi”;
- Delibera ART n.70 del 31 ottobre 2014, *Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie*;
- Delibera ART n.76 del 27 novembre 2014, *Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.*;
- Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- Delibera ART n.140 del 30 novembre 2016 *Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto Informativo della Rete 2018”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al “Prospetto Informativo della Rete 2017” vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del “Prospetto Informativo della Rete 2019”.*;
- Delibera ART n. 16 del 8 febbraio 2018 *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 ART n. 106 del 9 novembre 2018 Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di “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 ART 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”.*
- *Delibera ART n. 156/2020 del 16 settembre 2020, 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 ART n. 28/2021 del 25 febbraio 2021, Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 147/2020. Approvazione di “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 ART n. 32/2021 del 12 marzo 2021, Proposta tariffaria relativa ai livelli dei canoni e dei corrispettivi dell’infrastruttura ferroviaria gestita da Ente Autonomo Volturno S.r.l., presentata da Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti – Conformità ai criteri di cui alla delibera n. 140/2019 ed alle prescrizioni di cui alla delibera n. 188/2020;*
- *Delibera ART n. 144/2021 del 4 novembre 2021, Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023 presentato da Ente Autonomo Volturno S.r.l., nonché relative all’elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi;*
- *Delibera ART n. 141/2022, dell’8 settembre 2022, recante: “Adegamenti tariffari relativi all’orario di servizio 2022-2023 per l’accesso alle infrastrutture delle reti ferroviarie regionali interconnesse ed ai servizi a queste correlati”;*
- *Delibera ART n. 215/2022 del 16 novembre 2022, recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2024 presentato da Ente Autonomo Volturno S.r.l.”*
- *Delibera ART n. 95/2023 del 31 maggio 2023, recante “Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell’atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse”;*
- *Delibera n. 178/2023 del 23 novembre 2023, recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2025 presentato da Ente Autonomo Volturno S.r.l.”;*
- *Delibera ART n. 51/2024. del 18 aprile 2024, Delibera n. 95/2023. Formulazione proposte tariffarie per le reti regionali interconnesse alla infrastruttura ferroviaria nazionale e disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all’orario di servizio 2024-2025.*

- Delibera ART n. 158/2024 del 14 novembre 2024, *Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Ente Autonomo Volturno S.r.l.*;

1.3.2 Informazioni generali e valore legale

In ottemperanza a quanto disposto dall'art. 14 comma 1 del D. Lgs. n. 112/2015, previa consultazione delle parti interessate e informativa dell'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei trasporti - ART), il GI EAV redige il Prospetto Informativo della Rete e lo pubblica nei termini prescritti dall'art. 14, comma 5, D. Lgs. n. 112/2015.

Il PIR, che viene pubblicato sul sito EAV, espone i diritti e gli obblighi del GI EAV e dei richiedenti in merito alla richiesta/assegnazione della capacità/tracce, all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ed all'erogazione dei servizi ad essa connessi, nonché i canoni ed i corrispettivi dovuti.

Il PIR, allegato ai singoli contratti di utilizzo ed agli accordi quadro sottoscritti, assume ai sensi degli articoli 6 comma 1 lettera c, 14 e 25 Dlgs.112/2015 anche la valenza di documento che detta regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali che il GI EAV siglerà con il richiedente.

1.3.3 Ricorso all'organismo di regolazione

Ai sensi dell'art. 37, comma 2, del D.lgs. n. 112/2015, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART), la cui attività è regolata dall'art.37 D.L. n. 201/2011, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o dall'AB.

La richiesta di reclamo potrà essere inoltrata al seguente indirizzo mail:

pec@pec.autorita-trasporti.it

Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART

Via Nizza, 230 – 10126 TORINO

011 19212500

1.4 STRUTTURA DEL PIR (aggiornamento dicembre 2024)

Al fine di descrivere compiutamente quanto indicato al paragrafo 1.2, il presente documento è stato strutturato ex template predisposto dall'Associazione RNE, giusta nota ART in. 41449 del 22.4.2024, e prevede sette capitoli così organizzati:

- Capitolo 1 – Informazioni generali - sono riportate le informazioni generali sulle caratteristiche del documento;
- Capitolo 2 – Caratteristiche dell'infrastruttura – contiene la descrizione delle caratteristiche infrastrutturali necessaria ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità;
- Capitolo 3 – Condizioni di accesso all'infrastruttura - 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 EAV;
- Capitolo 4 – Allocazione della capacità - è descritto il processo di richiesta ed allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta;

- Capitolo 5 – Servizi e Tariffe - sono elencati i servizi compresi nel Pacchetto Minimo di Accesso, nonché quelli che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi. sono descritti il sistema di calcolo e riscossione dei diritti connessi all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria - compresi i servizi non inclusi nel canone del PMdA - e le regole di rendicontazione, fatturazione e pagamento applicate in fase di gestione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura stessa;
- Capitolo 6 – Esecuzione del Contratto – sono descritti gli obblighi e le regole per GI e IF da osservare in fase di esecuzione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, comprensivo, pertanto, della gestione della circolazione, anche perturbata, e degli eventuali inconvenienti d'esercizio.
- Capitolo 7 – Impianti di servizio – sono definiti in dettaglio i criteri da seguire per accedere ai servizi di cui all'articolo 13, comma 2, del D.Lgs. 112/2015.

1.5 VALIDITÀ DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE

1.5.1 Periodo di validità

Il Prospetto Informativo della Rete ha validità annuale.

Le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa hanno validità a partire dal 14 marzo 2025 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 14 dicembre 2025 al 12 dicembre 2026.

Le regole e le informazioni che disciplinano gli obblighi e le responsabilità del GI EAV e delle II.FF./Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo) trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 14 dicembre 2025 al 12 dicembre 2026.

1.5.2 Procedure di aggiornamento

1.5.2.1 Procedure di aggiornamento ordinario

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) viene aggiornato a cura del GI EAV, previa consultazione delle parti interessate (Regione, Imprese, Richiedenti) ed in base alle eventuali prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Il PIR viene aggiornato entro dicembre con riferimento all'orario di servizio che andrà in vigore nell'anno successivo.

Tale aggiornamento avviene secondo le seguenti fasi:

- 30 giugno dell'anno Y-2: predisposizione della prima bozza di aggiornamento del PIR da parte del GI EAV da sottoporre all'esame di tutti i soggetti interessati;
- 31 luglio dell'anno Y-2: termine ultimo entro cui le II.FF. possono formulare le proprie eventuali osservazioni alle proposte di modifica/aggiornamento avanzate dal GI EAV;
- entro il 20 agosto dell'anno Y-2: pubblicazione da parte del GI delle osservazioni ricevute dai soggetti interessati;
- 30 settembre dell'anno Y-2: invio da parte del GI EAV all'ART della bozza finale del PIR unitamente a:
 - un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte dal GI EAV e la relazione che ne illustri i significati e le relative motivazioni;
 - copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti interessati, con le relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI EAV;

- entro la seconda settimana di dicembre dell'anno Y-2: il GI pubblica il PIR Y, che riguarda le condizioni inerenti ai 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";
- il secondo venerdì di marzo dell'anno Y-1: entrata in vigore PIR Y

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

1.5.2.2 Procedure di aggiornamento straordinario

Eventuali modifiche al presente documento che riguardano l'esercizio dell'orario dal 14/12/2025 al 12/12/2026 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, entro la data di pubblicazione della stessa sul sito internet di EAV (<http://www.eavsrl.it/web/>) ed entrerà in vigore, se effettuata su iniziativa del GI EAV, dopo 30 giorni solari dalla sua pubblicazione. Eventuali osservazioni possono essere formulate entro i 15 giorni successivi.

1.5.3 Distribuzione

Il presente documento è disponibile sul sito Internet del GI EAV. Sul medesimo sito verranno rese disponibili anche le integrazioni/modifiche dello stesso.

1.6 CONTATTI

Di seguito i contatti utili per richiedere tutte le informazioni relative all'accesso alla rete:

EAV S.r.l.
 Direzione Infrastruttura
 Corso Garibaldi, 387
 80142 NAPOLI
<http://www.eavsrl.it/web/>

1.7 COOPERAZIONE TRA GI/AB EUROPEI

1.7.1 Corridoi ferroviari per il trasporto merci (Rail Freight Corridors (RFCs))

Non applicabile

1.7.2 RailNetEurope e altre cooperazioni internazionali

Rail Net Europe (RNE) è un'organizzazione che riunisce i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e gli organismi di assegnazione (GI/AB) europei. Supporta il settore ferroviario internazionale sviluppando processi commerciali

internazionali armonizzati sotto forma di modelli, manuali e linee guida, nonché strumenti informatici. Maggiori informazioni sono disponibili sul sito <https://rne.eu/organisation/>

CAPITOLO 2 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA (aggiornamento dicembre 2024)

2.1 INTRODUZIONE

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

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

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

EAV S.r.l.
 Direzione Infrastruttura
 Corso Garibaldi, 387
 80142 NAPOLI
<http://www.eavsrl.it>

2.2 ESTENSIONE DELLA RETE – Linea Cannello – Benevento

2.2.1 Limiti

L'infrastruttura ferroviaria regionale gestita da EAV S.r.l. è costituita dalla linea Cannello – Benevento, così come definita nel DM 5/8/2016.

2.2.2 Collegamento delle reti ferroviarie

Le stazioni di collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e quella regionale gestita da EAV S.r.l. sono Cannello RFI e Benevento Centrale RFI.

2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE- Linea Cannello – Benevento

2.3.1 Tipologia di binario

Linea a semplice binario tra Benevento Appia (45+733) + e Cannello (00+000)

2.3.2 Scartamento binario - armamento

Lo scartamento dei binari è quello standard di 1435 mm.

- **Tipi di traverse in opera:**
 - traverse in c.a.p. km 0,513 (e binari di precedenza)
 - traverse Vagneux km 46,005
 - traverse in legno binari secondari delle stazioni, compresi alcuni scambi
 - traverse v.s.b. km 0,282
 - **Totale km 46,800**
- **Tipi di rotaie in opera** 50 UNI intera linea e binari di precedenza
- **Tipi di deviatori in opera:**
 - 50 e 60 UNI N° 41

2.3.3 Fermate, Stazioni e PP.LL.

Le informazioni relative agli impianti alle sono riportate nell'Allegato I disponibile all'indirizzo

<https://www.eavsrl.it/download/all-i-elenco-impianti-linea-cancello-benevento/?wpdmdl=9566&refresh=6745abdc6cd231732619228>

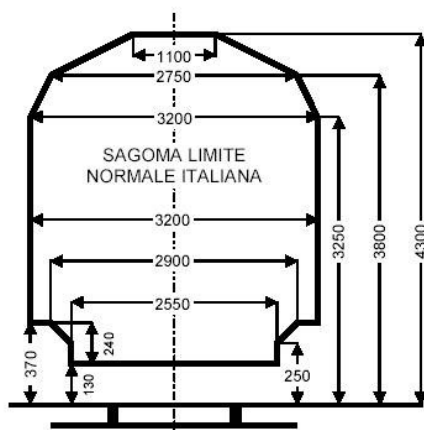
Di seguito quelle relative ai PP.LL.:

Colonna	PL	Tipo	Sistema
1	PL Km 0+953	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
2	PL Km 1+679	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
3	PL Km 1+797	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
4	PL Km 2+555	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
5	PL Km 2+621	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
6	PL Km 2+931	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
7	PL Km 3+819	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
8	PL Km 4+240	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
9	PL Km 4+865	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
10	PL Km 5+416	PL Pubblico	PL di Stazione
11	PL Km 6+567	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
12	PL Km 6+908	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
13	PL Km 7+333	PL Pubblico	PL di Stazione
14	PL Km 7+560	PL Pubblico	PL di Stazione
15	PL Km 7+698	PL Pubblico	PL di Stazione
16	PL Km 8+039	PL Pubblico	PL di Stazione
17	PL Km 8+464	PL Pubblico	PL di Stazione
18	PL Km 8+801	PL Pubblico	PL di Stazione
19	PL Km 10+131	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
20	PL Km 10+833	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
21	PL Km 11+092	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
22	PL Km 11+365	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
23	PL Km 11+642	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
24	PL Km 12+335	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
25	PL Km 13+126	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
26	PL Km 13+959	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
27	PL Km 14+321	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
28	PL Km 16+471	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
29	PL Km 18+494	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
30	PL Km 18+654	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
31	PL Km 19+293	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
32	PL Km 19+642	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
33	PL Km 20+412	PL Pubblico	PL di Stazione
34	PL Km 22+613	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
35	PL Km 23+293	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
36	PL Km 23+570	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
37	PL Km 24+048	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
38	PL Km 24+396	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
39	PL Km 25+606	PL Pubblico	PL di Stazione
40	PL Km 26+204	PL Pubblico	PL di Stazione
41	PL Km 26+545	PL Pubblico	PL di Stazione
42	PL Km 27+662	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
43	PL Km 29+015	PL Pubblico	PL di Stazione
44	PL Km 29+523	PL Pubblico	PL di Stazione
45	PL Km 33+395	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
46	PL Km 33+558	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
47	PL Km 33+893	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
48	PL Km 34+090	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
49	PL Km 34+851	PL Pubblico	PL di Stazione
50	PL Km 37+191	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
51	PL Km 37+613	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
52	PL Km 40+028	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
53	PL Km 40+325	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
54	PL Km 40+326	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
55	PL Km 40+660	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
56	PL Km 42+814	PL Pubblico	Sistema V in ACCM
57	PL Km 46+403	PL Privato	PLp Sistema V432 in ACCM
58	PL Km 46+942	PL Pubblico	Sistema V in ACCM

Nota: tutti i PP.LL. di stazione e di linea sono automatici con barriere

2.3.4 Sagoma limite

Sulla tratta Cancello – Benevento è in vigore la "Sagoma Limite Normale Italiana".



2.3.5 Limiti di peso

Peso lordo per asse consentito: 18 ton/asse

2.3.6 Gradiente di linea

La pendenza massima della linea è del 22 per mille

2.3.7 Velocità massima

Velocità massima ammessa: 80 km/ora

2.3.8 Massima lunghezza dei treni

Le informazioni sono riportate nell'allegato I disponibile all'indirizzo <https://www.eavsrl.it/download/all-i-elenco-impianti-linea-cancello-benevento/?wpdmdl=9566&refresh=6745abdc6cd231732619228>

2.3.9 L'alimentazione

La Trazione Elettrica a 3.000 Vc.c. è assicurata a sbalzo dalle limitrofe S.S.E. di R.F.I. di Cancello e Benevento Centrale.

2.3.10 Il Sistema di Distanziamento e apparati centrali

Blocco Automatico Contaassi SBA18

Stazione	Apparato	Note
S.Felice a Cancello	ACCM Hitachi	
S.Maria a Vico	ACCM Hitachi	
Arpaia	ACCM Hitachi	
Cervinara	ACCM Hitachi	
S.Martino V.C.	ACCM Hitachi	
Tufara	ACCM Hitachi	
Benevento Appia	ACCM Hitachi	

Nota: ACCM con posto centrale in Benevento Appia connesso al Sistema RFI

2.3.11 Sistemi di Comunicazione

2.3.11.1 Rete telefonica

Su tutta la linea esiste una rete telefonica a batteria locale con telefonia selettiva di tipo Telefin (Trucco) con due linee, diretta e omnibus, verso i posti centrali e i capo-tronco. Inoltre, esiste una terza linea per i telefoni stagni di emergenza, ubicati lungo le linee, con annuncio vocale su amplificatore, presente nella sala dei D.U.- Tale rete telefonica ha quindi tre canali:

- rete telefonica D.C.O.;
- rete telefonica MAN (per comunicazioni di servizio da parte del personale di manutenzione);
- rete telefoni stagni.

2.3.11.2 Sicurezza e protezione

- PP ACCM (n° 8)

2.3.12 Il Sistema d'esercizio

Dirigenza Centrale Operativa

2.4 RESTRIZIONI AL TRAFFICO – Linea Canello – Benevento

2.4.1 Linee dedicate

Non applicabile

2.4.2 Restrizioni ambientali

Non applicabile

2.4.3 Merci Pericolose

Non applicabile

2.4.4 Restrizioni gallerie

Non applicabile

2.4.5 Restrizioni ponti

Non applicabile

2.5 ORARIO DI ESERCIZIO – Linea Canello – Benevento

Il periodo di abilitazione della linea è dalle 4:10 alle 23:20 dal lunedì al sabato

2.6 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA - Linea Cancello – Benevento (aggiornamento dicembre 2024)

Sono programmati i seguenti interventi:

- lavori per la messa in sicurezza delle gallerie esistenti lungo la linea – fine prevista giugno 2026, in conformità alle STI-STR in caso di gallerie esistenti e che nell'allegato A indica le misure minime ed aggiuntive da applicare alle stesse. In particolare, gli interventi di progetto prevedono l'adeguamento alle vigenti normative strutturali e prevenzione incendi delle seguenti gallerie:

LINEA CANCELLO BENEVENTO	
Galleria Moscati	
Prog. Imbocco (km)	12+505,01
Prog. Sbocco (km)	12+907,14
Lunghezza complessiva (m)	402,13
LINEA CANCELLO BENEVENTO	
Galleria Carpineto	
Prog. Imbocco (km)	16+638,50
Prog. Sbocco (km)	16+989,67
Lunghezza complessiva (m)	351,17
LINEA CANCELLO BENEVENTO	
Galleria Signorindico	
Prog. Imbocco (km)	17+111,40
Prog. Sbocco (km)	17+146,45
Lunghezza complessiva (m)	35,00
LINEA CANCELLO BENEVENTO	
Galleria Torretiello	
Prog. Imbocco (km)	30+177,00
Prog. Sbocco (km)	30+459,13
Lunghezza complessiva (m)	282,13
LINEA CANCELLO BENEVENTO	
Galleria artificiale	
Prog. Imbocco (km)	34+166,94
Prog. Sbocco (km)	34+199,94
Lunghezza complessiva (m)	33,00
LINEA CANCELLO BENEVENTO	
Galleria Gran Potenza	
Prog. Imbocco (km)	43+855,82
Prog. Sbocco (km)	44+672,43
Lunghezza complessiva (m)	816,61

- lavori di Potenziamento ed ammodernamento – fine prevista giugno 2026 che comprendono:
 - a) Sistemazioni idrogeologiche delle tratte per le quali esiste concreto rischio frana. Dette sistemazioni comprendono i monitoraggi dei versanti in cui si sono riscontrati fenomeni attivi. Sono invece esclusi i monitoraggi di versanti in cui sono assenti ma prevedibili fenomeni da monitorare, per i quali nel presente progetto sono riportate linee guida per eventuali futuri monitoraggi che EAV vorrà prevedere;
 - b) rinnovo totale dell'armamento;

c) Adeguamento dello scatolare denominato “Ponte Epitaffio L’intervento interessa la linea Ferroviaria dalla Stazione di Cancellò (km 0+000) alla Stazione di Benevento (km 47+900) per un’estensione complessiva di 47,900 Km (cantieri operativi).

2.7 UTILIZZO DELLA RETE - Linea Cancellò – Benevento

In considerazione degli impianti di segnalamento e del regime di circolazione in vigore, si riporta, nel seguito, la tabella della capacità dell’infrastruttura con indicazione della capacità di saturazione della stessa – individuata di concerto con l’AB, alla luce degli investimenti di cui al paragrafo 2.6:

Tabella Capacità Massima Attuale Infrastruttura Ferroviaria

Tratta Ferroviaria	Giorno Medio Lavorativo	Ora di punta	Impegno capacità per singola fascia oraria nel giorno lavorativo medio						
	Treni / giorno	Treni / ora	6-9	9-12	12-15	15-17	17-19	19-22	22-6
Benevento – Cancellò	26	4	6	4	4	3	3	2	4

Tabella Capacità Futura Infrastruttura Ferroviaria

Tratta Ferroviaria	Giorno Medio Lavorativo	Ora di punta	Impegno capacità per singola fascia oraria nel giorno lavorativo medio						
	Treni / giorno	Treni / ora	6-9	9-12	12-15	15-17	17-19	19-22	22-6
Benevento – Cancellò	52	8	12	8	8	6	6	4	8

2.8 ESTENSIONE DELLA RETE - Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere

2.8.1 Limiti

L’infrastruttura ferroviaria regionale gestita da EAV S.r.l. è costituita dalla linea Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere, così come definita nel DM 5/8/2016.

2.8.2 Collegamento delle reti ferroviarie

La stazione di collegamento tra l’infrastruttura ferroviaria nazionale e quella regionale gestita EAV S.r.l. è Santa Maria Capua Vetere RFI.

2.9 DESCRIZIONE DELLA RETE- Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere

2.9.1 Tipologia di binario

Linea a semplice binario tra Piedimonte Matese (41+245) + e Santa Maria Capua Vetere RFI (00+000)

2.9.2 Scartamento binario - armamento

Lo scartamento dei binari è quello standard di 1435 mm.

- **Tipi di traverse in opera:**

- | | | |
|---|----------------------------|------------------|
| - | traverse in legno | sui deviatori |
| - | traverse Vagneux (bibocco) | km 41,242 |
| - | Totale | km 41.242 |

- **Tipi di rotaie in opera**

50 UNI intera linea e binari di precedenza

- **Tipi di deviatori in opera:**

- | | | | |
|---|---------------|-----------|-----------|
| - | 50 UNI | N° | 24 |
| - | 36 RA | N° | 13 |
| - | Totale | N° | 37 |

2.9.3 Fermate, Stazioni e PP.LL.

Le informazioni relative agli impianti alle sono riportate nell'Allegato I disponibile all'indirizzo

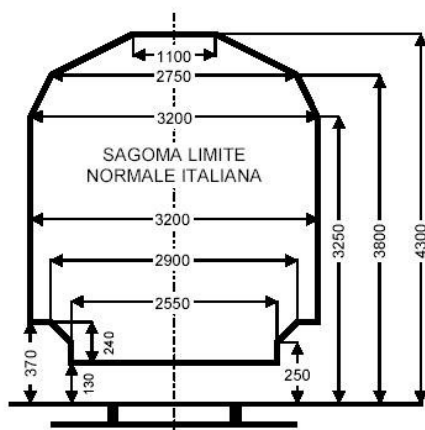
www.eavsrl.it/download/all-ii-elenco-impianti-linea-s-maria-capua-vetere-piedimonte-matese/?wpdmcl=9568&refresh=674dc2e0a13511733149408

Di seguito quelle relative ai PP.LL.:

#	PL	Tipo	Sistema in attivazione	Sistema fino al 01/2026
1	PL Km 2+903	PL Pubblico	Sistema V 301	PL linea V11117 con barriere automatiche
2	PL Km 3+748	PL Pubblico	Sistema V 301	PL linea V11117 con barriere automatiche
3	PL Km 5+114	PL Pubblico	PL di Stazione	PL linea V11117 con barriere automatiche
4	PL Km 5+730	PL Pubblico	PL di Stazione	PL di Stazione
5	PL Km 6+104	PL Pubblico	PL di Stazione	PL di Stazione
6	PL Km 6+433	PL Pubblico	PL di Stazione	PL linea V11117
7	PL Km 6+899	PL Privato	PLp Sistema V432	PL linea V11117 (SOA)
8	PL Km 20+022	PL Privato	PLp Sistema V432	PL linea V11117 (SOA)
9	PL Km 20+673	PL Privato	PLp Sistema V432	PL linea V11117 (SOA)
10	PL Km 21+116	PL Privato	PLp Sistema V432	PL linea V11117 (SOA)
11	PL Km 26+524	PL Pubblico	PL di Stazione	PL linea V11117 con barriere automatiche
12	PL Km 29+259	PL Privato	PLp Sistema V432	PL linea V11117 (SOA)
13	PL Km 30+605	PL Pubblico	PL di Stazione	PL di Stazione
14	PL Km 31+290	PL Privato	PL di Stazione	Normalmente chiuso PL di Stazione
15	PL Km 34+286	PL Pubblico	In soppressione	PL linea V11117 (SOA)
16	PL Km 34+645	PL Pubblico	In soppressione	PL linea V11117 con barriere automatiche
17	PL Km 35+176	PL Pubblico	In soppressione	PL linea V11117 con barriere automatiche
18	PL Km 35+830	PL Pubblico	In soppressione	PL linea V11117 (SOA)
19	PL Km 35+974	PL Privato	PLp Sistema V432	Con catene consegna utenti
20	PL Km 36+657	PL Pubblico	In soppressione	PL linea V11117 (SOA)
21	PL Km 36+897	PL Pubblico	In soppressione	PL linea V11117
22	PL Km 37+254	PL Pubblico	PL di Stazione	PL di Stazione
23	PL Km 37+522	PL Pubblico	PL di Stazione	PL di Stazione
24	PL Km 38+242	PL Privato	In soppressione	PL linea V11117 (SOA)
25	PL Km 38+928	PL Privato	PLp Sistema V432	Con catene consegna utenti
26	PL Km 39+352	PL Privato	PLp Sistema V432	Con catene consegna utenti
27	PL Km 39+547	PL Pubblico	PLp Sistema V432	Con catene consegna utenti
28	PL Km 39+728	PL Privato	PLp Sistema V432	Con catene consegna utenti
29	PL Km 40+077	PL Privato	PLp Sistema V432	Con catene consegna utenti
30	PL Km 40+251	PL Pubblico	Sistema V303	PL linea V11117 con barriere automatiche
31	PL Km 40+484	PL Pubblico	Sistema V303	PL linea V11117 (SOA)

Nota: Tutti i PP.LL di stazione e quelli dei sistemi V301 e V303 sono automatici con barriere

2.9.4 Sagoma limite



2.9.5 Limiti di massa

Peso lordo per asse consentito: 16 ton/asse

2.9.6 Gradiente di linea

La pendenza massima della linea è del 25 per mille.

2.9.7 Velocità massima

Velocità massima ammessa: 80 km/ora

2.9.8 Massima lunghezza dei treni

Le informazioni sono riportate nell'allegato I disponibile all'indirizzo www.eavsrl.it/download/all-ii-elenco-impianti-linea-s-maria-capua-vetere-piedimonte-matese/?wpdmdl=9568&refresh=674dc2e0a13511733149408

2.9.9 Alimentazione

Tutti i treni che circolano sulla tratta S. Maria C.V.- Piedimonte M. vengono alimentati da carburante.

2.9.10 Il Sistema di Distanziamento e apparati centrali

Blocco Automatico Contaassi Ducati SBA 18 TDS

Stazione	Apparato	Note
S. Angelo in Formis	ACEI – FS I 019	B.C.A.
Piana di M.V.	ACEI – FS I 019	B.C.A.
Caiazzo	ACEI – FS I 019	B.C.A.
Alvignano	ACEI – FS I 019	B.C.A.
Dragoni	ACEI – FS I 019	B.C.A.
Alife	ACEI – FS I 019	B.C.A.
Piedimonte M.	ACEI – FS I 015	B.C.A.

2.9.11 Sistemi di Comunicazione

2.9.11.1 Rete telefonica

Su tutta la linea esiste una rete telefonica a batteria locale con telefonia selettiva di tipo Telefin (Trucco) con due linee, diretta e omnibus, verso i posti centrali e i capo-tronco. Inoltre, esiste una terza linea per i telefoni stagni di emergenza, ubicati lungo le linee, con annuncio vocale su amplificatore, presente nella sala dei D.U. Tale rete telefonica ha quindi tre canali:

- rete telefonica D.C.O.;
- rete telefonica MAN (per comunicazioni di servizio da parte del personale di manutenzione);
- rete telefoni stagni.

2.9.11.2 Sicurezza e protezione

- A.C.E.I. FS I 0/19 (n° 6);
- A.C.E.I. FS I 0/15 (n° 1).

2.9.12 Il Sistema d'esercizio

Dirigenza Centrale Operativa (sita a Benevento).

2.10 RESTRIZIONI AL TRAFFICO - Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere

2.10.1 Linee dedicate

Non applicabile

2.10.2 Restrizioni ambientali

Non applicabile

2.10.3 Merci Pericolose

Non applicabile

2.10.4 Restrizioni gallerie

Non applicabile

2.10.5 Restrizioni ponti

Non applicabile

2.11 ORARIO DI ESERCIZIO - Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere

Il periodo di abilitazione della linea è dalle 4:03 alle 22:47 dal lunedì al sabato.

2.12 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA - Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere (aggiornamento dicembre 2024)

Sono programmati i seguenti interventi:

- lavori per la messa in sicurezza delle gallerie esistenti lungo la linea- fine lavori giugno 2026, in conformità alle STI-STR in caso di gallerie esistenti e che nell'allegato A indica le misure minime ed aggiuntive da applicare alle

stesse. In particolare, gli interventi di progetto prevedono l'adeguamento alle vigenti normative strutturali e prevenzione incendi delle seguenti gallerie:

LINEA SANTA MARIA C.V. PIEDIMONTE MATESE	
Galleria Triflisco	
Prog. Imbocco (km)	7+980,76
Prog. Sbocco (km)	8+417,43
Lunghezza complessiva (m)	436,67
LINEA SANTA MARIA C.V. PIEDIMONTE MATESE	
Galleria Piana di Caiazzo	
Prog. Imbocco (km)	15+342,80
Prog. Sbocco (km)	15+517,20
Lunghezza complessiva (m)	174,4
LINEA SANTA MARIA C.V. PIEDIMONTE MATESE	
Galleria fontana in cima (*)	
Prog. Imbocco (km)	15+801,97
Prog. Sbocco (km)	16+146,64
Lunghezza complessiva (m)	344,67
LINEA SANTA MARIA C.V. PIEDIMONTE MATESE	
Galleria De Angelis (*)	
Prog. Imbocco (km)	16+282,25
Prog. Sbocco (km)	16+465,25
Lunghezza complessiva (m)	183
LINEA SANTA MARIA C.V. PIEDIMONTE MATESE	
Galleria Truli	
Prog. Imbocco (km)	16+682,13
Prog. Sbocco (km)	17+034+39
Lunghezza complessiva (m)	352,27
LINEA SANTA MARIA C.V. PIEDIMONTE MATESE	
Galleria Madonna	
Prog. Imbocco (km)	17+855,32
Prog. Sbocco (km)	18+001,90
Lunghezza complessiva (m)	146,58
LINEA SANTA MARIA C.V. PIEDIMONTE MATESE	
Galleria Spoleto	
Prog. Imbocco (km)	19+042,97
Prog. Sbocco (km)	19+477,13
Lunghezza complessiva (m)	434,16
LINEA SANTA MARIA C.V. PIEDIMONTE MATESE	
Galleria Cameralonga	
Prog. Imbocco (km)	22+553,59
Prog. Sbocco (km)	22+693,38
Lunghezza complessiva (m)	139,79
LINEA SANTA MARIA C.V. PIEDIMONTE MATESE	
Galleria Dragoni	
Prog. Imbocco (km)	31+974,04
Prog. Sbocco (km)	32+008,37
Lunghezza complessiva (m)	34,33

- Riclassificazione rango linea Piedimonte Matese e Santa Maria Capua Vetere da 16 t/asse a 18 t/asse- fine lavori dicembre 2027: l'intervento prevede una riclassificazione della linea passandola dalla categoria A alla categoria B, con conseguente incremento del carico viaggiante dagli attuali 160 kN/asse a 180 kN/asse. Tale variazione dei carichi sulle strutture rende necessaria una verifica strutturale e una valutazione della sicurezza delle opere d'arte presenti in funzione dei futuri carichi ammessi a viaggiare. Le attività oggetto dell'intervento possono raggrupparsi nelle fasi seguenti:

- Rilievi e indagini strutturali eseguite su tutte e 25 le opere, e indagini geotecniche eseguite lungo la tratta.
- Analisi e verifiche strutturali di tutte le opere, con la relativa progettazione degli interventi di adeguamento degli impalcati e delle sottostrutture;
- Prove di carico, statiche e dinamiche, su alcuni impalcati tarandole sui treni nuovi acquistati da EAV (con carico asse di circa 16t), per valutarne la possibilità di un inizio di circolazione prima dell'esecuzione degli interventi previsti in progetto.

2.13 UTILIZZO DELLA RETE - Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere

In considerazione degli impianti di segnalamento e del regime di circolazione in vigore, si riporta, nel seguito, la tabella della capacità dell'infrastruttura con indicazione della capacità di saturazione della stessa – individuata di concerto con l'AB, alla luce degli investimenti di cui al paragrafo 2.12:

Tabella Capacità Massima Attuale Infrastruttura Ferroviaria

Tratta Ferroviaria	Giorno Medio Lavorativo	Ora di punta	Impegno capacità per singola fascia oraria nel giorno lavorativo medio						
	Treni/giorno	Treni/ora	6-9	9-12	12-15	15-17	17-19	19-22	22-6
Pied. M. – S.M.Capua Vetere	22	4	4	3	4	3	2	2	4

Tabella Capacità Futura Infrastruttura Ferroviaria

Tratta Ferroviaria	Giorno Medio Lavorativo	Ora di punta	Impegno capacità per singola fascia oraria nel giorno lavorativo medio						
	Treni/giorno	Treni/ora	6-9	9-12	12-15	15-17	17-19	19-22	22-6
Pied. M. – S.M.Capua Vetere	44	8	8	6	8	6	4	4	8

CAPITOLO 3 – Condizioni di accesso all'INFRASTRUTTURA

3.1 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 EAV.

3.2 Condizioni Generali di Accesso

3.2.1 Condizioni per richiedere la capacità

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

Se il Richiedente è un'IF, all'atto della richiesta di capacità, deve:

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

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

3.2.1.2 Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura

1. Se il Richiedente è una IF, la stessa è tenuta a presentare la richiesta di tracce orarie in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel capitolo 2 del presente documento e nei suoi allegati. All'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore, presentate entro la scadenza di avvio del processo di allocazione, IF deve:
 - a) essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
 - b) essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio del titolo autorizzatorio, nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente;
 - c) essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio/estensione, del certificato di sicurezza unico.
2. Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF dovrà designare l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete del GI EAV, 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.

3.2.2 Condizioni per accedere all'Infrastruttura Ferroviaria

Le richieste di capacità specifiche di infrastruttura possono essere presentate 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.

Le richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria possono essere presentate:

- in termini di capacità pluriennale e dunque per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio ed a partire dal primo orario di servizio utile, nel qual caso viene stipulato un Accordo Quadro;
- in termini di tracce orarie e servizi rientranti nei termini di vigenza di un orario di servizio, nel qual caso viene stipulato un contratto di utilizzo.

Il rinnovo di un Accordo Quadro sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010 deve essere autorizzato dall'Autorità.

3.2.3 Licenze

L'autorità preposta al rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art. 3, lettera s D. Lgs. n. 112/2015).

Contatti:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caraci, 36 – ROMA
www.mit.gov.it/mit
dtg.dgtfe@mit.gov.it

3.2.4 Certificato di sicurezza Unico

Ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 112/2015, il Certificato di sicurezza unico è rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali. Tale certificato attesta la conformità alle normative nazionali ed europee, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile ed all'organizzazione interna dell'impresa, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi

Contatti:

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
Via Del Policlinico, 2
00161 Roma
<https://www.ansfisa.gov.it/>

3.2.5 Assicurazione

Ai fini dell'esecuzione del Contratto con riferimento alle garanzie assicurative necessarie, Il GI EAV dichiara di avere in corso una copertura di seguito schematicamente descritta nelle sue condizioni minime e si impegna a mantenerne l'efficacia per tutto il periodo di vigenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura:

- "Responsabilità Civile verso Terzi ed Operatori", a copertura di tutti i rischi inerenti le attività svolte dal GI EAV incluso i danni sofferti dalle IF, dai loro utenti e da terzi con un massimale di € 50 Mln per sinistro e per anno.

A sua volta l'IF si obbliga a stipulare, a propria cura e spese, ed a mantenere sempre operante per tutto il periodo di validità del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, una polizza assicurativa di Responsabilità Civile verso Terzi ed

Operatori a copertura di tutti i danni che possono subire il GI EAV, le altre II.FF., i rispettivi utenti ed i terzi con le condizioni minime individuate in un massimale di € 100 Mln per sinistro e per anno.

La polizza, che dovrà essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza unico posseduto dall'IF, dovrà:

- prevedere un vincolo da parte degli assicuratori a comunicare nel più breve tempo possibile al GI EAV, a mezzo lettera raccomandata AR o PEC, qualsiasi circostanza che infici l'efficacia delle garanzie quali, ad esempio, il ritardato pagamento del premio o la cessazione del contratto assicurativo (per mancato rinnovo alla scadenza, disdetta, recesso anticipato, ecc.).
- essere in lingua italiana. Eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa dovranno essere interamente tradotte a cura degli assicuratori stessi o dovranno riportare un visto di corrispondenza/accettazione da parte degli assicuratori emittenti se tradotte da altri soggetti. Si evidenzia che in caso di qualsivoglia contestazione/contenzioso farà fede esclusivamente il testo in italiano;
- in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale annuo, in corso di validità della polizza, prevedere il reintegro automatico entro 5 gg solari dalla richiesta;
- prevedere l'espressa rinuncia degli assicuratori al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 c.c. verso le persone delle quali le parti (il GI EAV e qualunque IF coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
- prevedere che gli assicuratori si impegnino ad attivare le garanzie a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati anche a monte dell'accertamento delle responsabilità, fermo restando che il contratto di assicurazione non ha natura di contratto autonomo di garanzia. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti di eventuali altri responsabili.

Laddove l'IF abbia già in essere una o più coperture assicurative che rispondono alle garanzie e massimali richiesti, questa potrà presentare, invece della polizza completa, un'appendice/dichiarazione degli assicuratori che attesti:

- la conoscenza del presente articolo;
- che la copertura assicurativa è operativa per le attività di cui allo stipulando contratto;
- che la polizza soddisfa tutte le condizioni minime previste nel presente PIR;
- l'elenco delle esclusioni e dei sotto limiti previsti in polizza/e.

Tutti i documenti dovranno essere controfirmati dalla IF.

3.3 DISPOSIZIONI CONTRATTUALI

3.3.1 Accordo Quadro

3.3.1.1 Contenuti e durata (aggiornamento dicembre 2024)

Il GI EAV ed una IF possono concludere un Accordo Quadro che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, compresi gli eventuali servizi connessi.

L'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali della IF.

Il dettaglio delle tracce orarie costituirà oggetto del contratto di utilizzo.

La capacità oggetto dell'Accordo Quadro è espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

- tipologia del servizio di trasporto;
- caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza;
- numero di tracce per fascia oraria distinte per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale di riferimento. Quest'ultima non rappresenta un vincolo per il GI EAV nel caso si renda necessario adottare una diversa velocità commerciale per ottimizzare la capacità dell'infrastruttura. Esclusivamente per Accordi Quadro aventi per oggetto servizi di trasporto pubblico locale, la velocità commerciale media rappresenta un indice di qualità delle performance del GI, il cui conseguimento costituisce impegno per il GI, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria affidataria del servizio;
- volumi complessivi (espressi in treni*km) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo;
- valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

Potranno essere inoltre oggetto di Accordo Quadro, previa intesa fra Richiedente e GI EAV, altri parametri quali i servizi di infrastruttura, la capacità finalizzata a movimenti non commerciali e operazioni tecniche, la disponibilità di binari per ricovero dei materiali, nonché le linee guida per il possibile aggiornamento in presenza di variazione degli scenari infrastrutturali, tecnologici e di mercato. L'Accordo Quadro è concluso per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma per cinque anni, a partire dal primo orario di servizio utile. In casi specifici e motivati è ammessa una durata minore o maggiore. In particolare, la richiesta di capacità per un periodo superiore ai cinque anni deve essere motivata sulla base di quanto previsto all'art. 23 del D. Lgs. n. 112/2015.

Un accordo quadro, sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010, per un periodo iniziale di cinque anni, è rinnovabile una sola volta, sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1° gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali.

Spetta all'organismo di regolazione autorizzare il rinnovo di tale accordo ex Art. 23 del D. Lgs n. 112/2015 comma 8.

Rientrano in questa fattispecie gli Accordi Quadro con la Regione, la cui durata potrà essere commisurata alla durata del contratto di servizio per l'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale.

La quota massima di capacità da assegnare ad un singolo Richiedente per mezzo di un Accordo Quadro avente vigenza superiore ad un orario di servizio non può essere superiore al limite fissato nel paragrafo 4.4.2.

3.3.1.2 Velocità Commerciale Media ed altri parametri di qualità

GI EAV si impegna a garantire, quale indice di qualità dei servizi (KPI) OSP, il rispetto della velocità commerciale media come definita negli Accordi Quadro che saranno stipulati.

GI EAV si impegna a garantire, inoltre, in conformità a quanto previsto dalla misura 15 della Delibera ART n. 16 del 2018, le seguenti prestazioni come definite negli Accordi Quadro che saranno stipulati:

- la fornitura delle informazioni da rendere nei confronti dei viaggiatori e dei cittadini all'interno delle stazioni, in relazione alle dotazioni infrastrutturali e alla disponibilità degli spazi;
- la pulizia e il comfort delle stazioni;
- l'accessibilità in autonomia alle stazioni secondo quanto previsto dal Reg. UE 1300/2014;
- il servizio di assistenza alle PMR nelle stazioni;
- la sicurezza del viaggiatore nelle stazioni.

Gli standard minimi di qualità, riferiti alle prestazioni sopra citate, saranno definiti nell'ambito della negoziazione tra Richiedente e GI EAV.

3.3.1.3 Sottoscrizione e adempimenti successivi

L'Accordo Quadro deve essere sottoscritto con almeno un mese di anticipo rispetto alla scadenza stabilita per la presentazione della richiesta di tracce, funzionale alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo, per il primo orario a cui si riferisce.

Qualora il Richiedente di un Accordo Quadro non sia una IF, dovrà indicare all'AB e al GI EAV ogni anno, almeno un mese prima della scadenza stabilita per la richiesta di tracce, la/le IF/II.FF. che effettueranno, nell'interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita con lo stesso. Nel caso venissero designate più II.FF., quanto regolato dall'Accordo Quadro trova applicazione nei confronti di ciascuna di esse.

Il Richiedente (se IF) o la/le IF/II.FF. designate procederanno alla richiesta di assegnazione di capacità specifica, sotto forma di tracce orarie, corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo, nel rispetto della tempistica di cui al capitolo 4, finalizzata alla stipula di contratto di utilizzo dell'infrastruttura che dovrà comunque avvenire nel rispetto dei termini di cui al paragrafo 3.3.2. Qualora le richieste di cui trattasi non pervengano nel rispetto del termine di cui al paragrafo 4.8.8.2, troveranno comunque piena applicazione le disposizioni in esso contenute per tale ipotesi.

3.3.1.4 Variazioni di capacità

Alle scadenze indicate per la presentazione delle richieste di tracce, potranno essere richieste variazioni nei limiti complessivi del $\pm 10\%$ rispetto alla capacità espressa in treni*km indicata nell'Accordo Quadro.

Per sopravvenute, motivate e documentate esigenze, il Richiedente ha facoltà di richiedere aumenti/riduzioni oltre il limite sopraindicato. Le variazioni in aumento e/o in diminuzione nella misura sopra indicata possono essere accordate dal GI EAV per il primo orario di servizio utile di riferimento previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par.4.4.2. (per le richieste in aumento).

Pertanto, si potrà procedere a siffatta variazione solo previo consenso del GI EAV, attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo, che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. La capacità oggetto della eventuale riduzione accordata verrà comunque immediatamente considerata a disposizione del GI EAV per il processo di assegnazione annuale della capacità.

Un'IF, titolare di Accordo Quadro ovvero indicata da titolare di Accordo Quadro quale impresa che eserciterà per suo conto il traffico, in sede di assegnazione annuale delle tracce, potrà richiedere e vedersi assegnata, in assenza di altre richieste, fino al 100% delle tracce disponibili per tratta e fascia oraria.

3.3.1.5 Garanzia

La garanzia, bancaria o assicurativa emanata in favore del GI EAV, che deve essere presentata all'atto della stipula ed a copertura dell'intero periodo di validità dell'Accordo Quadro, è nella misura del 10% del valore economico della capacità (pedaggio) con riferimento all'orario di servizio nel quale si realizzeranno i maggiori volumi di produzione espressi in treni*km.

Entro 3 mesi dalla data di cessazione degli effetti dell'Accordo Quadro, il GI EAV restituirà l'originale della garanzia, sempre che, all'atto della cessazione dell'Accordo, non sussistano contestazioni o controversie non risolte.

In tutti i casi di risoluzione dell'Accordo Quadro per fatto imputabile all'IF, il GI EAV potrà escutere l'intero importo della garanzia.

3.3.1.6 Divieto di cessione

La capacità assegnata ad un Richiedente con Accordo Quadro non può essere trasferita – neanche parzialmente – ad un altro Richiedente.

3.3.1.7 Risoluzione

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

- violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- mancata designazione nei tempi prescritti (paragrafo 3.3.1.6) dell'IF che svolgerà servizi oggetto dell'accordo Quadro;
- mancata richiesta (per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro) delle tracce corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro;
- mancata stipula (per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro) di un Contratto di Utilizzo avente ad oggetto le tracce di cui al punto precedente;
- violazione del divieto di trasferimento della capacità;

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo si verificherà di diritto a seguito di comunicazione del GI EAV da inoltrarsi a mezzo di lettera AR e/o PEC.

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

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

3.3.2 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con II.FF.

3.3.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI EAV e IF - Istanza di accesso

L'IF, ottenuta la disponibilità delle tracce e dei servizi secondo quanto stabilito al Capitolo 4, al fine di stipulare il contratto di utilizzo dell'infrastruttura, atto formale di assegnazione di tracce orarie, dovrà fornire la seguente documentazione:

- a) Licenza corrispondente al servizio da prestare;
- b) Certificato di sicurezza unico, di cui all'articolo 10, rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali;

- c) Certificato di iscrizione alla C.C.I.A. con dicitura valevole ai fini dell'antimafia, riferito all'ultimo assetto societario aggiornato e con data non anteriore a sei mesi;

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

- a) di almeno 45 giorni solari per contratti relativi al successivo orario di servizio;
b) di almeno 15 giorni per contratti in corso di orario.

L'eventuale ritardo nella presentazione della documentazione, ovvero la presentazione incompleta o difforme della stessa, può determinare lo slittamento della stipula del contratto oltre ad un possibile rinvio della data di attivazione del servizio, senza che l'IF interessata possa invocare pretese e/o lamentele nei confronti del GI EAV.

Fermo restando quanto previsto al capoverso precedente, la documentazione completa dovrà essere presentata in ogni caso entro il termine perentorio di 15 giorni solari antecedenti l'avvio dell'orario di servizio (per contratti di cui alla precedente lettera a), ovvero 7 giorni solari antecedenti l'avvio del servizio di trasporto (per contratti di cui alla precedente lettera b).

Il GI EAV, 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.

Qualora l'IF non provveda ad inviare l'integrale accettazione della proposta di contratto, ovvero a produrre motivate osservazioni entro la data comunicata dal GI EAV, quest'ultimo fisserà un termine perentorio di 5 giorni solari entro il quale stipulare il contratto, pena la decadenza dal diritto ad utilizzare la capacità assegnata con il conseguente obbligo per l'IF di corrispondere, entro 15 giorni solari dalla data di emissione della fattura da parte del GI EAV, gli importi dovuti in caso di mancata contrattualizzazione.

L'IF che abbia richiesto tracce per l'orario successivo a quello in vigore è tenuta a sottoscrivere il contratto di utilizzo prima del termine di attivazione dell'orario anche se l'inizio attività sia previsto per una data successiva.

3.3.2.2 Verifica della documentazione

Il GI EAV provvede alla verifica della completezza e della regolarità della documentazione presentata dall'IF.

3.3.2.3 Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione

Prima della stipula del contratto di utilizzo, l'IF che risulti inadempiente rispetto al pagamento di almeno due fatture relative all'orario di servizio precedente, sempreché non siano state motivatamente contestate da parte dell'IF per errori imputabili al GI EAV, dovrà presentare un piano di pagamento, interamente garantito da fidejussione bancaria o assicurativa, finalizzato alla soddisfazione dei crediti insoluti da corrispondere entro e non oltre la data della prima fatturazione a conguaglio del nuovo contratto.

3.3.2.4 Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di sicurezza Unico

Nel periodo di validità del contratto l'IF potrà avanzare richiesta di assegnazione di tracce relative a linee non comprese nel certificato di sicurezza unico.

L'AB assegnerà dette tracce nei limiti della capacità disponibile, solo nel momento in cui l'IF otterrà il Certificato di sicurezza Unico per le linee sulle quali sono richieste le stesse.

3.3.2.5 Garanzia

A parziale garanzia del pagamento dei corrispettivi tutti, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti dall'inadempimento del Contratto stesso l'IF, entro 15 giorni lavorativi dalla data di stipula del Contratto, è tenuta a consegnare al GI EAV una garanzia bancaria o assicurativa autenticata ai sensi di legge per un importo pari al valore del pedaggio e dei servizi, stimato su una mensilità del programma di esercizio oggetto del contratto da garantire. Nella fideiussione dovrà essere prevista una scadenza non inferiore a 180 (centottanta) giorni solari successivi alla scadenza del contratto.

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte del GI EAV della garanzia di cui sopra, l'IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando al GI EAV 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, il GI EAV 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 al GI EAV.

3.3.2.6 Esonero della garanzia

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

Sono, inoltre, esonerate dal prestare la garanzia le II.FF. che stipulano contratto di utilizzo all'infrastruttura ferroviaria a partire dal terzo orario di servizio consecutivo, qualora risulti regolare il pagamento di tutte le fatture.

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

3.3.2.7 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 c.c. nei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- mancato versamento, anche parziale, di tre rate mensili dei corrispettivi dovuti al GI EAV;
- mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della garanzia;
- mancata presentazione delle polizze;
- gravi violazioni di obblighi che abbiano avuto ricadute sul regolare svolgimento dell'esercizio ferroviario;
- violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura;
- violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma della capacità;
- revoca della licenza o del certificato di sicurezza unico, nonché, quando richiesto dalla normativa vigente, revoca del titolo autorizzatorio;
- modifica della licenza o del certificato di sicurezza unico tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto.

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

In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, la stessa sarà tenuta a riconoscere al GI EAV, a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere al GI EAV fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine, il GI EAV acquisirà l'importo della garanzia in argomento, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

3.3.2.8 Sospensione dell'efficacia del contratto

Nel caso in cui venisse sospesa la licenza e/o il Certificato di sicurezza Unico, è automaticamente sospesa l'efficacia del Contratto di Utilizzo con conseguente sospensione da parte dell'IF dell'obbligo a versare il corrispettivo pattuito.

Tuttavia, qualora la sospensione della licenza e/o il Certificato di sicurezza Unico sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere una somma pari all'importo del canone di utilizzo dell'infrastruttura di ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione. Ove, peraltro, alla sospensione della licenza e/o il Certificato di sicurezza Unico dovesse far seguito 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.

3.3.3 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con richiedente non IF

Il Richiedente non IF, ha diritto, in relazione a quanto previsto dal d.lgs. 112/2015, a richiedere capacità d'infrastruttura secondo le regole descritte dal presente documento PIR (capitolo 2, 4 e 5).

EAV non prevede un Contratto per l'allocatione di tracce e servizi con il Richiedente non IF. Le tracce e i servizi richiesti, da un Richiedente non IF, costituiranno allegato del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura dell'IF indicata per l'effettuazione del trasporto.

3.3.4 Condizioni generali di Contratto

Le disposizioni contenute all'interno del PIR costituiscono le condizioni generali di contratto predisposte da FUC/EAV. Le disposizioni sono messe a conoscenza degli operatori del settore ferroviario tramite la pubblicazione del PIR e accettate dalle parti all'atto della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria o dello schema di Accordo Quadro.

3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

Per assicurare il rispetto da parte dell'IF degli standard qualitativi e di sicurezza imposti dalle norme esistenti e dal certificato di sicurezza unico, nonché delle condizioni specifiche di espletamento del servizio interessanti comunque la sicurezza, GI EAV ha facoltà, ferma restando la piena ed esclusiva responsabilità dall'IF al riguardo, di effettuare verifiche ed ispezioni sia sui mezzi e negli impianti utilizzati dall'IF per lo svolgimento del servizio sia sui requisiti posseduti dal personale addetto a tale servizio.

L'IF è tenuta a consentire al GI EAV, e per essa ai suoi dipendenti, consulenti, ausiliari e collaboratori, l'accesso ai rotabili, alle sedi ed agli impianti di ogni tipo (compresi quelli di manutenzione ai rotabili), alle banche dati ed alla documentazione concernente la sicurezza, nonché a garantire la propria disponibilità in ogni occasione. Qualora il GI EAV ne ravvisi la necessità potrà impartire al personale dell'IF specifiche istruzioni e disposizioni.

Qualora durante le verifiche o le ispezioni, effettuate anche in corso di viaggio, emergano non conformità per quanto concerne il materiale rotabile e le condizioni di manutenzione dello stesso, le specifiche condizioni di trasporto, le installazioni e le attrezzature o il personale dipendente dall'IF, il GI EAV provvederà alla loro formale comunicazione, chiedendo l'immediato adeguamento delle stesse.

Nel caso in cui le "non conformità" riscontrate possano compromettere - a giudizio del GI EAV - la regolarità e/o la sicurezza dell'esercizio, questa potrà rifiutare all'IF, sino all'eliminazione della "non conformità", l'utilizzo anche parziale di una o più tracce interessate, acquisendo comunque i corrispettivi relativi al canone di pedaggio nonché ai servizi ulteriori per i quali il GI EAV abbia già sostenuto costi.

Il GI EAV potrà rifiutare la messa in circolazione o fermare la circolazione del treno, con le conseguenze economiche di cui sopra, nell'ipotesi in cui le informazioni di cui al paragrafo 6.2.4 fornite dall'IF evidenzino una difformità rispetto alle specifiche tecniche di circolazione.

3.4.1 Processo di accettazione del materiale rotabile

L'utilizzo sull'infrastruttura ferroviaria di EAV S.r.l. di materiale rotabile omologato e immatricolato è subordinato al rilascio della circolabilità.

Nell'autorizzazione di circolabilità, potranno essere indicate eventuali limitazioni o interdizioni conseguenti alla interazione del materiale rotabile ed alle caratteristiche della infrastruttura percorsa.

Per l'ottenimento della circolabilità l'IF già titolare di Certificato di sicurezza unico ex art. 10 del D. Lgs. n. 112/2015 in corso di validità, rilasciato dalla ANSFISA, deve fornire - relativamente al materiale che utilizzerà per l'espletamento del servizio - la documentazione attestante:

- l'avvenuta ammissione tecnica rilasciata da ANSFISA;
- la regolare immatricolazione rilasciata da ANSFISA;
- la registrazione del materiale rotabile utilizzato, nel "registro di immatricolazione nazionale".

La documentazione deve comprendere anche il relativo manuale contenente le informazioni necessarie al recupero del materiale rotabile.

3.4.2 Processo di accettazione del personale

Le II.FF. devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, verifica e formazione treni) compreso negli elenchi del Certificato di sicurezza unico ex art. 10 del D. Lgs. n. 112/2015 posseduto.

Il personale con mansioni di sicurezza è tenuto a possedere ed esibire le abilitazioni di cui all'Allegato C del Decreto ANSF n. 4/2012.

L'IF procede alla formazione professionale del personale, finalizzata a far conseguire al personale medesimo un adeguato livello di conoscenza di linea e regolamenti, disposizioni e prescrizioni di circolazione e di esercizio inerenti la rete locale (regolamenti di esercizio, normativa di sicurezza interna, O.d.S. interni relativi alla circolazione, nonché sulle procedure di esercizio ecc.).

Richiede quindi al GI EAV l'avvio della procedura finalizzata al rilascio delle abilitazioni per un determinato contingente del personale.

Fermo restando la procedura sopra riportata, per quanto attiene il personale impiegato nella condotta e nella scorta dei treni delle II.FF. che sono già titolari di Certificato di sicurezza unico ex art. 10 del D. Lgs. n. 112/2015 in corso di validità rilasciato dalla ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), lo stesso dovrà essere inserito nel Sistema di Acquisizione e Mantenimento Competenze (SAMAC) di competenza che ha validità nell'ambito del vigente Certificato di sicurezza unico di ANSFISA.

3.4.3 Trasporto eccezionale

Non applicabile

3.4.4 Merci pericolose

Non applicabile

3.4.5 Treni test e altri treni speciali

Non applicabile

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'

4.1 Introduzione

Il presente capitolo è formulato di concerto con l'AB, con riferimento alle attività di rispettiva competenza, nel rispetto delle specifiche funzioni.

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 in ottemperanza ad eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

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

4.2 Descrizione del Processo

Il processo di assegnazione della capacità di infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto ai sensi della legislazione vigente.

La capacità dell'infrastruttura può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito accordo quadro.

A decorrere dal 17 marzo 2020, con accordo stipulato ai sensi dell'art. 11, comma 11, del D. Lgs. 15 luglio 2015, n. 112, GI EAV ha affidato a ACaMIR – Agenzia Campana Mobilità infrastrutture e Reti – Ente Strumentale della Regione Campania **(di seguito AB)** la gestione delle funzioni essenziali relative alle Reti Interconnesse gestite da EAV

Ad ACaMIR sono state affidate, in particolare, le seguenti attività:

- a. l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie relative alle Reti Interconnesse gestite da GI EAV, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie;
- b. l'adozione delle decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura relativa alle Reti Interconnesse gestite da GI EAV, comprendenti il calcolo degli stessi, in conformità ai criteri stabiliti da ART, ai sensi in particolare degli artt. 17 e 26 del D.lgs. n. 112/2015;
- c. definire le regole connesse alla allocazione della capacità comprese: le modalità di svolgimento del processo di coordinamento; le regole di priorità; le regole alla base della dichiarazione di saturazione e le modalità di comunicazione tra richiedente IF o non IF e l'AB;
- d. definire le regole per l'individuazione e la quantificazione delle penali dovute dalle diverse parti contrattuali per la mancata designazione dell'IF che effettua la trazione e per la mancata contrattualizzazione/utilizzazione/messa a disposizione della capacità;
- e. concordare con EAV GI, sulla base dei suoi piani di investimento, i contenuti dei pertinenti paragrafi del presente prospetto.

Tutte le richieste potranno pervenire a mezzo dei canali di seguito elencati e saranno trasmesse all'AB per i provvedimenti di competenza:

- Posta ordinaria: Ente Autonomo Volturno S.R.L - Corso Garibaldi, 387 - 80142 Napoli ITALY
- P.E.C. enteautonomovolturno@legalmail.it

L'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste ma mira a rispondere alle esigenze commerciali dei richiedenti.

La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata dall'AB, esclusivamente alle II.FF. e/o anche da un Richiedente diverso da una IF, ai sensi di quanto esplicitato nel paragrafo 3.2.1.1, in applicazione dell'art. 3, comma 1, lettera CC) del D. Lgs. 112/2015, per l'orario di servizio successivo a quello in corso di validità ovvero per l'orario in corso di validità.

L'IF deve presentare le richieste presso le strutture indicate dal GI EAV - entro i termini e con le modalità stabiliti e resi pubblici dallo stesso – che le trasmetterà all'AB - evidenziando le tracce eventualmente oggetto di committenza pubblica con indicazione del soggetto committente e degli estremi del contratto/accordo di affidamento dei servizi.

L'IF potrà indicare anche l'ordine di reciproca priorità che intende attribuire alle richieste avanzate, nonché le specifiche commerciali e di produzione relative all'insieme di tracce richieste.

In caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite, il GI EAV – a seguito di segnalazione di AB – ne dà comunicazione formale alla IF entro 10 giorni lavorativi decorrenti: i) dalla data di avvio del processo di allocazione per le richieste di tracce per l'orario successivo, ii) dalla data di presentazione per le richieste di tracce in corso d'orario. È facoltà della IF integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione del GI EAV, pena la decadenza della stessa.

AB, previo esame delle richieste, procede alla assegnazione delle tracce orarie applicando i principi che disciplinano i criteri di priorità indicati nel paragrafo 4.6.2, comunicando alla IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta a mezzo del GI EAV.

Il diritto di utilizzo delle tracce si concretizza mediante la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. È compito di AB evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

4.2.1 Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica

Qualora un Richiedente intenda effettuare un nuovo servizio ferroviario passeggeri deve notificare al GI, all'AB ed all'ART la sua intenzione entro il termine di cui all'articolo 38, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE, ovverosia almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale 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 Riduzioni di Capacità per restrizioni temporanee

4.3.1 Principi generali

Per le esigenze manutentive dell'infrastruttura, la capacità è allocata prevedendo opportune finestre temporali sia nel periodo diurno che in quello notturno.

La scelta sul periodo, notturno o diurno, viene effettuata dal GI EAV, sentito l'AB, in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale) nonché della possibilità di utilizzo di itinerari alternativi.

Nelle finestre temporali destinate alla manutenzione è comunque possibile programmare tracce orarie con un più basso livello di qualità. Di tale situazione e delle tracce interessate il GI EAV è tenuto a dare formale comunicazione alle IF, anche ai fini di una specifica disciplina contrattuale.

È facoltà del GI EAV, sentito l'AB, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura con un preavviso alle II.FF. di almeno 7 giorni lavorativi.

4.3.2 Informazioni date dal GI/AB prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità

Il GI EAV è tenuto a:

- Fornire, in caso di situazioni anomale, le informazioni concernenti lo stato dell'infrastruttura ferroviaria e la situazione della circolazione nonché, ove consentito dalla strumentazione disponibile, la posizione dei convogli medesimi;
- fornire le prime indicazioni sul periodo di effettuazione e la durata dei lavori di maggior rilevanza¹ nonché le conseguenze sulla circolazione in termini di capacità e di qualità;
- comunicare alle II.FF. titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura - con anticipo di almeno 180 giorni lavorativi per i lavori di maggior rilevanza, di almeno 60 giorni lavorativi per quelli di minor rilevanza e con ogni possibile anticipo per esigenze di forza maggiore - le informazioni di dettaglio relative alle tracce oggetto di provvedimenti d'orario e segnatamente:
 - 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.
- comunicare alle II.FF. titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, nel caso di sciopero del personale del GI EAV o di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, la durata della possibile astensione dal lavoro e la situazione di indisponibilità prevista delle linee.

4.3.2.1 Programmazione Lavori

Per quanto concerne le interruzioni di binario per lavori alle linee, queste vengono concesse, su richiesta degli interessati, previa emanazione di un idoneo programma dei lavori a farsi e delle interruzioni. Le stesse vengono concesse utilizzando gli intervalli utili "diurni" e "notturni" d'interruzione e/o sospensione del servizio per lavori di manutenzione. Tali programmi sono effettuati tenendo conto delle esperienze d'esercizio e di tutti quegli elementi che potrebbero mettere a rischio la regolare circolazione dei treni durante gli intervalli, nel caso in cui non venga autorizzata la soppressione di treni in alcune fasce orarie. Tali elementi risultano legati alle reali caratteristiche e condizioni esistenti, e si possono riassumere in:

¹ Per lavori di maggiore rilevanza si intende lavori che comportano una riduzione di capacità dell'infrastruttura derivante da:

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

- salvaguardia delle fasce orarie protette (anche in caso di sciopero), e cioè dalle ore 6.00 alle ore 9.00 e dalle ore 17.00 alle ore 20.00;
- caratteristiche planimetriche degli impianti interessati (deviatoi elettrici o manuali, distanza dei deviatoi dal F.V., modalità ricevimento treni);
- composizione del materiale rotabile (quantità di vetture in composizione);
- variabilità dei tempi di manovra del personale addetto (macchinisti e manovratori);
- esigenze degli operatori, esterni ed interni all'ambiente ferroviario (orario di lavoro, pausa pranzo);

Le interruzioni di cui sopra possono essere concesse nel rispetto di tutte le seguenti condizioni:

- il termine dell'interruzione di binario programmata deve essere indicato tassativamente almeno 5' prima dell'orario di partenza del treno che si immetterà per primo sul binario ripristinato;
- occorre richiesta preventiva, con almeno 15 giorni di anticipo, per rapporti con Regione Campania e informazione passeggeri (entrambi per gestione ritardi), società R.F.I.;
- le interruzioni che comportano soppressione di treni dovranno possibilmente interessare una tratta per volta su ciascuna ferrovia suburbana, onde evitare eccessivo disservizio, in caso di trasbordo dei viaggiatori con autobus;
- disponibilità immediata ad interrompere, ove possibile, l'interruzione, qualora si verifichi qualsiasi tipo di disservizio di una certa entità, a seguito richiesta del Servizio Movimento.

4.3.2.2 Modalità di pianificazione e pubblicizzazione dei lavori non ordinari

Il GI pubblicherà il programma di manutenzione o potenziamento entro 24 mesi dall'entrata in vigore dell'orario. Tale programma sarà pubblicato se comporterà riduzioni della capacità di orario e nei seguenti casi:

- Se la parte interessata ai lavori sarà non disponibile per più di 7 giorni consecutivi e ridurrà di oltre il 30% l'offerta sul tratto interessato;
- Se il binario principale sarà non disponibile per 7 giorni consecutivi.

Il GI invierà entro 25 mesi dall'entrata in vigore dell'orario il piano di tutte le indisponibilità – stabilito di concerto con l'AB in qualità di referente del processo di allocazione della capacità - ai richiedenti e agli altri GI coinvolti; se le indisponibilità supereranno i 30 giorni e ridurranno del 50% i servizi offerti, egli si confronterà con altri GI per trovare un'ipotesi alternativa alle indisponibilità. Si provvederà ad una seconda fase di consultazione entro 19 mesi dall'entrata in vigore dell'orario ed entro i 18 mesi si presenterà il nuovo prospetto, modificato dopo la seconda consultazione con gli altri GI interessati e Autorità Richiedenti.

Entro 12 mesi dall'entrata in vigore dell'orario, il GI provvederà a pubblicare i programmi definitivi specificando tempi tecnici, percentuali di riduzioni e tratta infrastrutturale interessata. Il programma sarà pubblicato previa consultazione con altri GI interessati che si terrà 13 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario.

Le indisponibilità consolidate saranno considerate in fase di progettazione dell'orario.

Entro 6 mesi dall'entrata in vigore dell'orario il GI renderà note le date e la modalità di restrizioni relative al programma di indisponibilità, il quale verrà pubblicato evidenziando la percentuale di riduzione dell'offerta (possibilmente pari o inferiori al 10%).

Il GI è tenuto a pubblicare tutte le riduzioni di capacità che sono nate al momento della pubblicazione del PIR.

4.4 RICHIESTA DI ACCORDO QUADRO E PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO

4.4.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro (aggiornamento dicembre 2024)

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'accordo quadro può essere inoltrata al GI EAV in data antecedente di 15 mesi la data di avvio del primo orario di servizio utile. AB, a mezzo GI EAV, è tenuto a fornire risposta entro cinque mesi dalla data di ricevimento della richiesta.

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, almeno 9 mesi prima della data di avvio del relativo orario di servizio, la capacità oggetto dello stesso sarà garantita a partire dal primo orario di servizio utile, al fine di consentire alla IF di avanzare la domanda delle tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, nel rispetto della tempistica di cui al successivo paragrafo 4.5.

Le richieste di capacità quadro pervenute oltre la scadenza indicata ($x - 15$) sono trattate nell'ambito del processo di allocazione della capacità quadro dell'anno successivo.

Le richieste di Accordo Quadro sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione.

X-15	X-13	X-12	X-11	X-10	X-9
14-set-24	14-nov-24	14-dic-24	14-gen-25	14-feb-25	14-mar-25
Scadenza per la presentazione di richieste di capacità quadro	Il GI elabora e comunica ai Richiedenti la proposta di capacità quadro elaborata da AB. Se necessario, AB avvia la procedura di coordinamento	Scadenza termine di presentazione delle osservazioni da parte dei Richiedenti	AB termina procedura di coordinamento	GI predispone e comunica ai richiedenti la proposta definitiva di capacità quadro elaborata da AB	Sottoscrizione Accordo Quadro

4.4.2 Limitazioni all'accordo quadro

Tenendo conto che, in caso di richieste confliggenti, il Gestore è tenuto ad applicare le procedure di coordinamento previste dal quadro normativo vigente, la capacità assegnabile per singolo Accordo Quadro o per l'insieme degli Accordi Quadro è così stabilita:

- 85% della capacità totale correlata a ogni singola tratta e a ogni singola fascia oraria;
- il singolo titolare di AQ, in sede di richiesta annuale di capacità, in assenza di altre richieste, può accedere fino al 100% della capacità disponibile, fatte salve le misure di salvaguardia per eventuali soggetti terzi richiedenti capacità oltre il termine previsto per la suddetta richiesta annuale o in corso d'orario (restituzione al GI della quota di capacità eccedente il limite dell'85%, di cui al primo bullet).

Fascia pendolare

Si intende per fascia pendolare l'insieme delle fasce orarie individuate nell'intervallo 06:00-09:00 (con riferimento all'orario di arrivo nelle stazioni di destinazione) e 17:00-20:00 (con riferimento all'orario di partenza dalle stazioni di origine).

4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE

4.5.1 Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore (annual)

Le II.FF. possono avanzare al GI EAV, che la inoltrerà a AB, richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio successivo a quello in vigore a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione. La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo il termine che segna l'avvio del processo di allocazione, fissato con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario.

Le tracce orarie richieste prima della data anzidetta sono trattate con la seguente tempistica, riferita alla data di attivazione dell'orario:

- AB delibera sulle richieste entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, informando circa l'accoglimento e l'eventuale motivato rigetto delle tracce richieste da ogni IF. In questo ultimo caso, dovrà fornire una possibile alternativa alla proposta avanzata dall'IF;
- entro i 3 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, AB predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle II.FF. un termine di 30 giorni lavorativi per far pervenire eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della assegnazione delle tracce orarie. In mancanza di osservazioni il progetto orario si intende accettato.

X-8 mesi	➡	X-6 mesi	➡	X-5 mesi	➡	X-4 mesi	➡	X-3 mesi	➡	X-2 mesi	➡	X-1 mesi	➡	X
Scadenza per la presentazione di richieste tracce per orario successivo da parte IF		Entro questa data AB delibera sulle richieste		AB elabora e comunica, a mezzo GI, il progetto orario. Ove necessario, avvia la procedura di coordinamento		Scadenza per la presentazione di richieste di servizi e delle osservazioni al progetto orario		Entro questa data, AB predispone e comunica, a mezzo GI, il progetto orario definitivo		AB termina la procedura di coordinamento		AB predispone e comunica, a mezzo GI, il progetto orario definitivo		Attivazione dell'orario

4.5.2 Tempistica per le richieste tardive

Le richieste di tracce orarie che vengono presentate dalle II.FF. oltre la data di avvio del processo di allocazione e sino a 2 mesi prima del giorno di attivazione dell'orario sono qualificabili come richieste tardive. Le stesse sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute entro la data di avvio del processo di allocazione. In questo caso la definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di AB a mezzo del GI EAV avverrà al più tardi entro 1 mese dalla data di attivazione dell'orario.

AB può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al massimo tutte le richieste di tracce e se è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia.

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

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

4.5.3 Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio e ad hoc

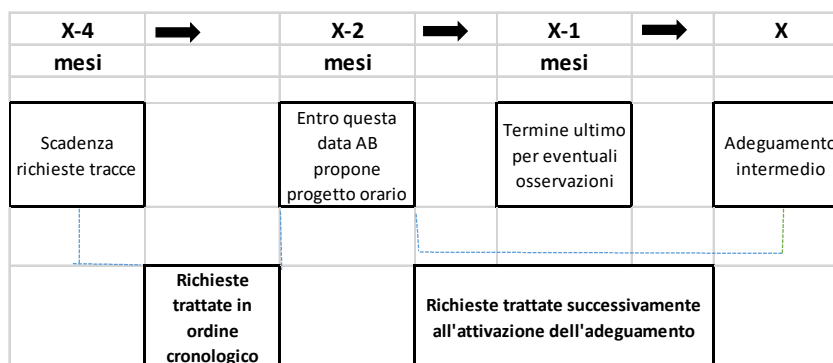
4.5.3.1 Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio

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

- la scadenza per la richiesta di tracce è fissata con anticipo di almeno 4 mesi rispetto alla data di adeguamento che verrà resa nota con la procedura di cui al paragrafo 4.2;
- AB delibera sulle richieste entro 2 mesi dalla scadenza del termine per la richiesta. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- le richieste di tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell'orario in corso di validità che vengono presentate dalle II.FF. 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 avverrà al più tardi entro un mese dalla data di attivazione dell'adeguamento.

Le richieste presentate a meno di 2 mesi dalla data di attivazione saranno trattate successivamente all'attivazione dell'adeguamento, alla stregua delle richieste in corso d'orario.

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



4.5.3.2 Tempistica per richieste ad hoc

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

- di almeno 30 giorni solari rispetto alla data di effettuazione del servizio;
- di almeno 10 giorni lavorativi rispetto alla data di attivazione del servizio, se la richiesta riguarda singole tracce che richiedano limitate lavorazioni 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 di AB avverrà entro 5 giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricevimento della richiesta del progetto orario medesimo;
- di almeno 5 giorni solari rispetto alla data programmata di effettuazione, nel caso di richieste concernenti la soppressione di tracce già assegnate ovvero per corsa prova finalizzate ai processi omologativi o a sperimentazioni in linea.

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 lavorativi antecedenti e nei 15 giorni lavorativi susseguenti alla data di attivazione dell'orario di servizio o di un suo adeguamento intermedio.

Le richieste di tracce in gestione operativa sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza unico. Debbono essere avanzate dai referenti dell'IF titolare di contratto presso i referenti del GI EAV – che le trasmetteranno all'AB, da 4 giorni lavorativi a 3 ore ante partenza treno per le tracce ordinarie. La risposta dell'AB, a mezzo GI, avverrà entro 2 ore ante partenza treno.

Nei casi di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico) la richiesta di IF e la risposta del GI EAV avverranno in tempo reale, sotto la diretta responsabilità dell'AB.

4.5.3.3 Trattazione delle richieste

Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro ciascuna delle scadenze stabilite nei paragrafi 4.4.1 e 4.5.1, vengono trattate da AB a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa e iniziando dalle richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità.

Le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alle scadenze di cui ai paragrafi 4.3.3 e 4.3.4 saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto delle scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico.

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

4.5.4 Processo di coordinamento

Nel caso non risultasse possibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al paragrafo 4.5, AB avvia la procedura di coordinamento per individuare, previa consultazione delle parti interessate (coinvolgendo, in caso di tracce ricomprese in contratti di servizio pubblico, anche le Amministrazioni pubbliche committenti), soluzioni alternative finalizzate a conciliare tutte le richieste.

AB trasmette, a mezzo del GI EAV, 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.

AB, sentite le parti interessate, comunica alle stesse le proposte di modifica delle tracce richieste entro due mesi dalla data di avvio del processo di allocazione. Trascorsi 10 giorni solari dalla proposta, senza che siano ad esso pervenute motivate osservazioni e proposte di modifica, la stessa deve ritenersi accettata dalle II.FF. interessate, fatta salva la facoltà per le II.FF. di adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate da AB.

La procedura di coordinamento così come sopra descritta deve concludersi entro tre mesi dalla data di avvio del processo di allocazione.

4.5.5 Processo di risoluzione delle dispute

AB elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario ed interessando le IF coinvolte, ai margini di flessibilità nella misura massima di ± 15 minuti, ovvero ± 10 minuti nelle sole fasce pendolari, rispetto all'orario di partenza richiesto per singola traccia oraria, al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi e preservando comunque quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro sottoscritti;

Fatta salva l'osservanza dei principi richiamati al comma 1 del presente paragrafo AB, nella fase di armonizzazione di due o più tracce configgenti, procede al soddisfacimento delle stesse seguendo i criteri di cui al paragrafo 4.6.2.

È facoltà delle II.FF. adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate da AB.

4.6 LINEE SATURE

4.6.1 Dichiarazione di saturazione

Qualora le tracce proposte in alternativa da AB durante il processo di coordinamento differiscano dalle richieste delle IF di oltre ± 30 minuti e almeno una delle IF interessate rigetti la proposta formulata da AB, quest'ultima dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato.

Qualora la proposta di AB differisca, rispetto alla richiesta delle II.FF., di un valore compreso tra ± 15 e ± 30 minuti e almeno una delle IF interessate rigetti la proposta formulata, la dichiarazione di saturazione è subordinata ad un'analisi costi/benefici del piano di potenziamento della capacità di cui al paragrafo 4.6.3 del PIR, il cui esito è comunicato dal GI EAV all'ART e alle Imprese interessate.

Nel caso che AB dichiari saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato, alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al paragrafo successivo, tenendo conto anche di eventuale designazione dell'infrastruttura per determinati tipi di traffico.

4.6.2 Criteri di priorità delle tracce orarie

Nella assegnazione delle tracce relativamente a richieste per un orario e/o per un adeguamento intermedio AB, fatte salve le tracce orarie richieste in aderenza ad un Accordo Quadro sottoscritto, darà priorità:

- ai servizi di trasporto pubblico regionale, disciplinati da contratto di servizio;
- alle tracce che utilizzano maggiormente l'infrastruttura in termini di treni*km sviluppati nell'arco di validità dell'orario, nei casi non ricadenti nelle fattispecie indicate al sub precedente;

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

Nella assegnazione delle tracce in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale.

I criteri di priorità di cui al presente paragrafo si riferiscono esclusivamente all'assegnazione delle tracce. I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla normativa d'esercizio vigente.

4.6.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento

Qualora un'infrastruttura sia dichiarata satura, AB di concerto con il GI EAV esegue un'analisi della capacità a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa.

L'analisi della capacità, in caso di infrastruttura satura, mira a determinare le restrizioni di capacità 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. AB di concerto con il GI EAV può adottare misure che comprendono la modifica dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura. L'analisi della capacità deve essere completata entro 6 mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata satura. Entro 6 mesi dal completamento dell'analisi di capacità, AB di concerto con il GI EAV presenta un piano di potenziamento della capacità, elaborato previa consultazione delle II.FF. che utilizzano l'infrastruttura satura, che 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.

4.6.4 Esito delle richieste

Al termine del processo di allocazione AB comunica a mezzo del GI EAV il dettaglio delle tracce orarie alle II.FF., l'assegnazione formale delle quali avverrà con la stipula del Contratto.

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

4.7 TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE

Non è previsto il traffico di treni con merci pericolose.

4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA

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

- specifiche richieste dell'IF;
- specifiche esigenze del GI EAV;
- necessità dovute a causa di forza maggiore.

4.8.1 Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria

4.8.1.1 Non utilizzo delle tracce contrattualizzate

IF ha facoltà di non utilizzare totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate.

La formalizzazione della disdetta totale o parziale di una o più tracce, comunicata al GI EAV – che la trasmetterà a AB – almeno 5 giorni lavorativi prima della data di utilizzo, non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF.

Nel caso la disdetta sia formalizzata da 4 giorni lavorativi sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine, l'IF è tenuta a corrispondere al GI EAV una somma pari al 30% del canone della traccia non utilizzata, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione.

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

Nel caso di utilizzo parziale della traccia IF è tenuta a corrispondere al GI EAV una somma pari all'intero canone della traccia programmata.

In tutti i casi di non utilizzo totale o parziale delle tracce contrattualizzate, a IF saranno imputati i corrispettivi per eventuali servizi la cui richiesta da parte di IF abbia comunque generato costi per il GI EAV.

4.8.1.2 Variazioni in corso d'orario

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata, presentata sino a 7 giorni lavorativi dall'orario programmato di partenza del treno dalla stazione di origine, non dovuta all'applicazione delle regole dettate dal presente documento in materia di gestione della circolazione perturbata e effettuazione lavori sull'infrastruttura, è oggetto di accordo tra le parti e, se condivisa, viene formalizzata con la predisposizione a cura di GI di un provvedimento di variazione in corso d'orario, a seguito di istruttoria autorizzativa di AB.

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

4.8.1.3 Variazione in gestione operativa

Tutte le attività operative del GI di cui al presente paragrafo avvengono sotto la diretta responsabilità dell'AB.

Le variazioni richieste nei 6 giorni lavorativi antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti.

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

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

- assegnazione di nuove tracce: è facoltà di IF, tramite i propri referenti indicati in contratto, presentare richiesta formale di nuove tracce al referente del GI EAV, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa. Il referente del GI EAV, dopo opportuno esame della richiesta da parte di AB, provvederà all'assegnazione della stessa o, in alternativa, al rigetto motivato;
- differimento in partenza: qualora il referente 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 del GI EAV, che la trasmetterà all'AB. Questi potrà accettare la richiesta o proporre una nuova traccia. In mancanza di specifica richiesta di differimento entro l'orario di partenza, trascorsi 30 minuti, il referente del GI EAV considererà la traccia soppressa di fatto per responsabilità di IF;

- variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata: IF ha facoltà di variare la composizione del treno, con riferimento alla traccia assegnata, dandone comunicazione al referente del GI EAV:
 - qualora la variata composizione sia conforme ai valori massimi, intesa come lunghezza massima del convoglio non superiore a 110m, definiti in sede di progettazione, entro 2 ore dalla partenza del treno;
 - qualora invece la composizione variata del treno dovesse superare gli anzidetti valori massimi, IF dovrà chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica autorizzazione al GI EAV, che la trasmetterà all'AB. Questi risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto di 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.

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 specifico 4.8.1.1.;

- richiesta fermate aggiuntive: è facoltà di IF richiedere fermate aggiuntive per servizio viaggiatori o per operazioni tecniche, purché la lunghezza del treno sia conforme alle caratteristiche dell'impianto. La richiesta dovrà essere formalizzata 2 ore prima della partenza del treno presso il referente del GI EAV che le comunicherà all'AB. Questi potrà accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità/condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione alla IF, tramite il GI, ovvero proporre una soluzione alternativa.

4.8.2 Esigenze del GI o cause di forza maggiore

4.8.2.1 Esigenze del GI

GI ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate, per esigenze legate alla regolarità della circolazione a seguito dell'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Nel caso che tali lavori non siano stati dichiarati rispettando le modalità ed i tempi previsti dal paragrafo 4.3.2, IF riceverà dal GI EAV una somma - sia in caso di soppressione totale o parziale sia in caso di deviazione su itinerario alternativo - pari al 30% del canone della traccia non utilizzata, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione; sarà pari, invece all'intero canone, al netto dell'eventuale costo di energia, qualora il provvedimento intervenga da 4 giorni lavorativi all'ora programmata di partenza dalla stazione origine.

4.8.2.2 Causa di forza maggiore

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

4.8.3 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

Riferimento a quanto descritto all'interno del paragrafo 5.6.3.

4.8.4 Regole per la cancellazione delle tracce da parte dei richiedenti

Riferimento a quanto descritto all'interno del paragrafo 5.6.4

4.9 TTR PER SMART CAPACITY MANAGEMENT

Non applicabile

CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE (aggiornamento dicembre 2024)

5.1 INTRODUZIONE

Si riporta di seguito l'elenco riassuntivo delle differenti tipologie di servizi offerti dal GI EAV. A tale proposito, l'AB esamina le richieste di accesso agli stessi presentate dalle Imprese Ferroviarie e provvede all'allocazione, assicurando condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, nel rispetto dei principi stabiliti dal D. Lgs. 112/2015.

5.1.1 Pacchetto minimo di accesso

Il GI EAV garantisce - a fronte della corresponsione del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura - alle imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie la fornitura dei seguenti servizi, costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione dei Contratti;
- Utilizzo della capacità assegnata;
- Uso degli scambi e dei 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;
- Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.

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

Il GI EAV fornisce alle imprese ferroviarie l'accesso ai seguenti impianti di servizio e ai relativi servizi forniti in tale ambito:

- Accesso e utilizzo delle stazioni passeggeri ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio;
- Accesso e utilizzo di aree e impianti di smistamento e composizione treni.

5.1.3 Servizi complementari

Il GI EAV fornisce, a richiesta delle imprese ferroviarie, i seguenti servizi complementari:

- Fornitura corrente di trazione – solo per la linea Canello-Benevento;
- Rifornimento idrico – stazioni di Benevento e Piedimonte Matese.

Le II.FF. possono chiedere al GI RFI di fornire i servizi di assistenza alle persone PMR, come descritto nell'apposito paragrafo.

5.1.4 Servizi ausiliari

Il GI EAV fornisce, su richiesta delle imprese ferroviarie, i seguenti servizi ausiliari:

- Fornitura di informazioni complementari;
- Servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri.

5.2 SISTEMA TARIFFARIO

Ai sensi di quanto previsto al punto 1 del dispositivo della delibera n. 51/2024, EAV presenterà, nel corso del 2025, la proposta tariffaria elaborata dall'AB e riferita al periodo quinquennale 2026-2030.

Ai sensi di quanto, altresì, previsto dalla misura 4.3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, a partire dal 1° gennaio 2026 e sino al 31 dicembre del medesimo anno - che costituisce il primo anno del suddetto periodo tariffario

quinquennale in cui la nuova tariffa sarà formalmente già in vigore, ma non applicata – si adotteranno, in regime provvisorio, i canoni e le tariffe riportati nei paragrafi successivi stimati a partire da quelli in vigore all'anno 2025 incrementati del tasso di inflazione programmato per il 2026, pari all'1,6%, come desumibile dalle previsioni per il 2026 contenute nel documento della Banca d'Italia dell'11 ottobre 2024, *“Proiezioni Macroeconomiche per l'Economia Italiana”*.

I valori dei canoni e delle tariffe applicate dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2026 saranno definiti, nel corso del 2025, all'atto della formulazione della proposta tariffaria inerente al periodo regolatorio 2026-2030 - che, ai sensi della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 51/2024, il gestore dovrà trasmettere alla suddetta Autorità nel corso del medesimo anno - e saranno determinati tramite un congelamento delle tariffe riferite all'orario 2024-2025, salvo un loro adeguamento che terrà conto dei meri aspetti inflattivi.

5.3 DESCRIZIONE SERVIZI DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO E TARIFFE

5.3.1 Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti

Comprende tutte le attività preliminari e necessarie per la formalizzazione del Contratto, di competenza di AB e GI:

- verifica del possesso da parte di IF dei requisiti prescritti, licenza, titolo autorizzatorio e certificato di sicurezza unico, 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.

5.3.2 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.
- la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali

Ove il tempo di stazionamento effettivo dovesse, per motivi imputabili a I.F., essere superiore ai limiti temporali definiti dal GI EAV e da ciò possa derivare oggettivo pregiudizio nell'utilizzo dell'impianto, il GI EAV può, a spese di IF e previa comunicazione alla stessa IF, far trasferire il materiale nei binari dell'impianto stesso destinati al ricovero o, in alternativa, nell'impianto più vicino in cui vi sia capacità disponibile.

5.3.3 Uso degli scambi e dei raccordi

Comprende l'uso degli scambi e binari di raccordo, in linea e in stazione, nonché attrezzature lungo la linea per dispositivi di allarme, necessari per la fruizione della traccia oraria.

5.3.4 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.);
- 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.

5.3.5 Uso del sistema di alimentazione elettrica, ove disponibile

Comprende l'utilizzazione di:

- linea aerea di contatto per la trazione elettrica;
- impianti per la distribuzione di energia elettrica per il tempo necessario all'utilizzo della traccia oraria.

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

Comprendono le seguenti informazioni che il GI EAV è tenuto a fornire alle II.FF., 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, comunicate a ciascuna IF non solo per i treni eserciti dalle stesse.

Il GI EAV è tenuto a fornire anche al pubblico, nelle stazioni viaggiatori, informazioni tramite:

- quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze;
- annunci vocali;
- segnaletica di stazione relativa alle parti comuni.

Per i servizi sostitutivi con autobus in orario o riprogrammati in corso d'orario, ovvero per i servizi di riprotezione in Gestione Operativa, l'informazione è erogata sulla base dei dati resi disponibili dalla IF e di sua stretta pertinenza attraverso le modalità definite dal GI.

Nelle stazioni l'informazione al pubblico riconducibile alla tipologia *STATICA*, relativa all'orientamento in stazione nonché all'orario dei treni programmato, è veicolata rispettivamente, attraverso la segnaletica ed i quadri orari murali con l'indicazione dei treni in arrivo e partenza.

Relativamente alla tipologia di informazione *DINAMICA*, questa è erogata verso l'esterno attraverso la redazione e la pubblicazione delle Info News sulla pagina Infomobilità del sito www.eavsrl.it – quasi totalmente accessibile - e sull'App Telegram - Canale EAVOfficial.

Le informazioni *in tempo reale* (relative, ad esempio, all'effettivo orario e binario di arrivo e partenza dei treni o ad eventuali anomalie di circolazione - ritardi, soppressioni, scioperi, ecc.) sono fornite dal sistema di controllo della circolazione.

La fornitura del servizio di informazioni al pubblico tramite quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze è effettuata in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio, dell'adeguamento intermedio e per ogni variazione che dovesse intervenire in conformità alle disposizioni del Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della Delibera dell'Autorità n.106/2018.

5.3.7 Calcolo del pedaggio

Il pedaggio viene calcolato come somma di due componenti A e B:

$$\text{PEDAGGIO} = A + B$$

- la componente A correlata all'usura dell'infrastruttura (binario e linea di contatto);
- la componente B legata all'ability to pay dei segmenti di mercato.

5.3.7.1 Componente A

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

$$A = A1_{\text{peso}} + A2_{\text{velocità}} + A3_{\text{linea di contatto}}$$

- la sub-componente A1 correla l'usura del binario alle classi di peso bloccato del convoglio;
- la sub-componente A2 correla l'usura del binario alle classi di velocità di marcia del treno;
- la sub-componente A3 è correlata all'usura della linea di contatto della catenaria.

Ciascuna sub componente è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria (articolata per classi) per i chilometri percorsi. Il valore della componente A è dato quindi dalla seguente formula:

$$A = (TA1 + TA2 + TA3) \times km$$

Tipologia di Classe	Classe	SMCV - Piedimonte	Cancello - Benevento
Massa complessiva del convoglio	0 – 500 t	1,00	1,00
Velocità di percorrenza della traccia	0 – 100 km/h	1,00	1,00
Usura della linea di contatto elettrica	Trazione elettrica	-	1,00
	Trazione diesel	-	-

La componente A del pedaggio per la linea SMCV - Piedimonte Matese, è pertanto, pari a:

$$T_{A, \text{treno}} = 0,983 \text{ [€/km]}$$

La componente A del pedaggio per la linea Cancello - Benevento con servizio effettuato con materiale rotabile a trazione elettrica, è pertanto, pari a:

$$T_{A, \text{treno}} = 1,026 \text{ [€/km]}$$

La componente A del pedaggio per la linea Cancello - Benevento con servizio effettuato con materiale rotabile a trazione non elettrica, è pertanto, pari a:

$$T_{A, \text{treno}} = 0,923 \text{ [€/km]}$$

Come definito nel paragrafo 5.2 le tariffe riportate sono state stimate a partire da quelle in vigore all'anno 2025 incrementate del tasso di inflazione programmato per il 2026, pari all'1,6%, come desumibile dalle previsioni per il 2026 contenute nel documento della Banca d'Italia dell'11 ottobre 2024, "Proiezioni Macroeconomiche per l'Economia Italiana".

5.3.7.2 Componente B

La componente B del pedaggio è correlata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato.

Pertanto essa si concretizzerà in una tariffa variabile, market-based ripartita in tre sub-componenti additive fra loro:

1. basata sui binomi dei segmenti di mercato;
2. basata sulla tipologia di rete;
3. basata sulla fascia oraria.

Coefficiente	Tipologia di Classe	Classe	SMCV - Piedimonte	Cancello - Benevento
$J_{B,1}$	Ability to pay	Binomio Passeggeri / Merci	1,00	1,00
$J_{B,2}$	Ability to pay	Binomio Open Access / O.S.P.	1,00	1,00
K_{B2}	Tipologia di rete	Rete a livello di servizio base	1,00	1,00
K_{B3}	Fascia oraria	Diurna	1,00	1,00

Pertanto, la componente B del pedaggio per la linea SMCV - Piedimonte Matese è pari a:

$$T_{B, treno} = 1,173 \text{ [€/km]}$$

La componente B del pedaggio per la linea Cancello - Benevento è pari a:

$$T_{B, treno} = 1,570 \text{ [€/km]}$$

Come definito nel paragrafo 5.2 le tariffe riportate sono state stimate a partire da quelle in vigore all'anno 2025 incrementate del tasso di inflazione programmato per il 2026, pari all'1,6%, come desumibile dalle previsioni per il 2026 contenute nel documento della Banca d'Italia dell'11 ottobre 2024, "*Proiezioni Macroeconomiche per l'Economia Italiana*".

5.4 DESCRIZIONE SERVIZI COMPLEMENTARI E TARIFFE

Dietro richiesta di IF, da presentarsi all'atto della domanda di tracce, ovvero almeno due mesi prima dell'erogazione se trattasi di servizi relativi a tracce già assegnate, il GI EAV fornisce, ove disponibili, i seguenti servizi che comprendono:

5.4.1 Fornitura energia di trazione

Il servizio consiste nella fornitura di energia elettrica per la trazione del materiale rotabile sulla linea Cancello-Benevento.

5.4.1.1 Calcolo della tariffa

La tariffa applicata sulla base della contabilità regolatoria dell'Impresa riferita all'anno 2018 e della produzione programmata sulla **linea Cancello - Benevento** per un esercizio con materiale rotabile a singola composizione è pari a:

CORRENTE DI TRAZIONE *mat. rotabile a singola composizione* = 0,948 [€/km]

Per un esercizio con materiale rotabile a doppia composizione, la tariffa applicata è pari a:

CORRENTE DI TRAZIONE *mat. rotabile a doppia composizione* = 1,707 [€/km]

Come definito nel paragrafo 5.2 le tariffe riportate sono state stimate a partire da quelle in vigore all'anno 2025 incrementate del tasso di inflazione programmato per il 2026, pari all'1,6%, come desumibile dalle previsioni per il 2026 contenute nel documento della Banca d'Italia dell'11 ottobre 2024, "*Proiezioni Macroeconomiche per l'Economia Italiana*".

5.4.2 Rifornimento idrico

Il servizio consiste nella messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di impianti fissi e della fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti idrici di bordo del materiale rotabile, nelle stazioni di Benevento e Piedimonte Matese.

5.4.2.1 Calcolo della tariffa

Il servizio consiste nella messa a disposizione, ad uso non esclusivo, di impianti fissi e della fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti idrici di bordo del materiale rotabile.

La tariffa prevista per il rifornimento idrico, calcolata sulla base dei costi sostenuti per ciascuna linea, è pari a € 0,982 al metro cubo per la linea Canello Benevento ed a € 0,728 al metro cubo per la linea Piedimonte Matese.

Come definito nel paragrafo 5.2 le tariffe riportate sono state stimate a partire da quelle in vigore all'anno 2025 incrementate del tasso di inflazione programmato per il 2026, pari all'1,6%, come desumibile dalle previsioni per il 2026 contenute nel documento della Banca d'Italia dell'11 ottobre 2024, *"Proiezioni Macroeconomiche per l'Economia Italiana"*.

5.4.3 Assistenza a Persone con disabilità e mobilità ridotta (PMR) di cui al Regolamento (UE) n.782/2021 (aggiornamento dicembre 2024)

Le località di servizio aperte al servizio viaggiatori non ricadono nell'ambito di applicazione delle STI PMR, fatta eccezione per la stazione di Benevento Appia. Entro la data di entrata in vigore del presente documento saranno esplicitate nell'allegato III le dotazioni dell'impianto de quo ed i contenuti degli accordi con l'IF. Le condizioni di accessibilità di ognuna delle stazioni e fermate sono riportate negli elenchi degli impianti delle linee All. I e II, disponibili nella omonima sezione del sito aziendale all'indirizzo <https://www.eavsrl.it/web/prospetto-informativo-della-rete>.

Il servizio di assistenza – **fornito dal GI RFI a richiesta delle II.FF. o del viaggiatore PMR negli impianti di Napoli Centrale, Benevento Centrale e Caserta** - consiste 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 rotelle per i trasferimenti. Tutte le informazioni sul servizio di assistenza - prenotabile dalla PMR all'Impresa Ferroviaria o direttamente alla sala Blu di RFI, sono consultabili sul sito di RFI all'indirizzo <https://www.rfi.it/it/stazioni/pagine-stazioni/accessibilita/le-informazioni-sull-assistenza-delle-sale-blu-in-un-click.html>.

Il servizio di assistenza – **fornito dal GI EAV a richiesta delle II.FF. o del viaggiatore PMR negli impianti di Alife, Dragoni (nella fascia di non presenziamento), San Marco, Alvignano, Villa Ortensia, Piana di Monteverna, Pontelatone, Triflisco, Anfiteatro** – prevede il trasporto dall'impianto non accessibile a quello accessibile più vicino, l'accesso in stazione – ove necessario - e l'accesso e l'uscita dal convoglio. Le modalità di prenotazione sono disponibili nell'allegato III al presente documento e all'indirizzo <https://www.eavsrl.it/assistenza-linee-suburbane-napoli-piedimonte-matese/>.

Il corrispettivo per il servizio erogato da Ditta appaltatrice è pari a € 152,40 IVA esclusa per corsa effettuata.

In occasione della riapertura della linea Benevento – Canello il predetto allegato sarà aggiornato con le informazioni relative alla linea de quo.

Le modalità di richiesta e di ottenimento dell'indennizzo in caso di mancato rispetto dei tempi di ripristino della disponibilità di infrastrutture o dotazioni delle stazioni per le PMR sono contenute nella sezione RICHIESTA DI

INDENNIZZO PER MANCATA ACCESSIBILITA' della Carta dei Servizi, pubblicata all'indirizzo <https://www.eavsrl.it/contratto-di-servizio/carta-della-mobilita-eav/>.

5.5 DESCRIZIONE SERVIZI AUSILIARI

A richiesta di IF, il GI EAV potrà fornire senza alcun obbligo e previo liberi accordi da attuarsi con criteri di equità, trasparenza e non discriminazione, i seguenti servizi ausiliari.

5.5.1 Informazioni complementari

In aggiunta alle informazioni comprese nel pacchetto minimo d'accesso su richiesta dell'IF, da effettuarsi con un anticipo di almeno 30 giorni, il GI EAV fornisce ulteriori informazioni rispondenti a specifiche richieste dell'IF (anche attraverso l'emissione di locandine).

5.5.1.1. Calcolo della tariffa

A richiesta dell'IF, il GI EAV fornisce ulteriori informazioni (attraverso l'emissione di locandine) senza la previsione di costi aggiuntivi

5.5.2 Servizi di biglietteria

Il servizio consiste nella messa a disposizione, della rete di vendita del GI per la commercializzazione dei titoli di viaggio dell'IF.

A seguito di modifiche organizzative, con il conseguente passaggio del personale della rete di vendita all'IF EAV, **questo servizio potrebbe non essere più fornito.**

5.5.2.1 Calcolo della tariffa

Il servizio consiste nella messa a disposizione della rete di vendita del GI per la commercializzazione dei titoli di viaggio dell'IF. La tariffa per tale servizio è pari al 19,61% del ricavo tariffario.

Nei file allegati I e II come nei modelli RNE al presente documento, relativo all'elenco degli impianti, è contenuto il dettaglio delle stazioni/fermate – con i relativi orari di presenziamento – ove il servizio è fornito.

5.6 PENALI ED INCENTIVI

5.6.1 Penali legate a variazione della traccia richiesta da IF

EAV non prevede penali a carico delle IF legate alle richieste di variazioni della traccia allocata. In tutti i casi di soppressione della traccia da parte della IF a seguito di rigetto formale della richiesta di variazioni di cui al par 4.7 la traccia assegnata si considererà soppressa per responsabilità di IF, con le conseguenze economiche di cui al paragrafo 5.6. Il rigetto sarà sempre motivato da parte di GI.

5.6.2 Penali per responsabilità di EAV

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

- a) qualora GI EAV non ottemperi a uno degli obblighi di cui al par. 7.3 e qualora l'esecuzione di lavori sull'infrastruttura comporti la soppressione di tracce;

- b) in tutti gli altri casi in cui sia stata accertata la responsabilità del GI EAV 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 II.FF., 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 5.6.

Quando attivato il Performance Regime, per le tracce interessate da interruzioni non programmate, saranno esclusi i ritardi programmati comunicati alle IF con un anticipo compreso tra 30 e 7 giorni rispetto alla data di interruzione; in assenza di tale comunicazione i ritardi correlati ai lavori verranno gestiti ai sensi della disciplina del Performance Regime. Analogamente, nei casi 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, questa dovrà essere prontamente comunicata alle II.FF. senza che ciò comporti penali né altre somme a qualsiasi titolo dovute da parte del GI EAV.

Nel caso di sciopero del personale di EAV o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, eventuali variazioni apportate al programma giornaliero non comporteranno l'imputazione di penali né di altre somme a qualsiasi titolo dovute.

Per lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per GI EAV di fornire le informazioni di cui al par. 7.3, le conseguenze economiche saranno a carico dell'IF che le ha originate.

5.6.3 Penali per il richiedente per mancata contrattualizzazione e/o mancata utilizzazione delle tracce

I sottoindicati paragrafi (5.6.3.1 e 5.6.3.2) disciplinano le conseguenze economiche in caso di mancata contrattualizzazione/utilizzazione di capacità sull'infrastruttura.

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

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

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

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base dei valori richiamati al precedente capoverso 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%, al netto dell'eventuale costo dell'energia, calcolata sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base dei valori richiamati al precedente capoverso calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

5.6.3.2 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

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

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

- la formalizzazione di disdetta (totale o parziale) da parte dell'IF, per fatto ad essa imputabile, di una o più tracce:
 - non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF qualora venga comunicata sino a 5 giorni prima della data programmata di utilizzo;
 - comporterà la corresponsione da parte dell'IF al GI EAV di una somma pari al 30% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo energia), o parte di esso, a seconda che la disdetta sia totale o parziale, nel caso la formalizzazione della disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno della stazione di origine;
- Qualora l'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 di fatto per cause imputabili ad IF. In tal caso l'IF avrà l'obbligo di corrispondere al GI EAV il canone relativo all'intera traccia o alla parte soppressa, al netto dell'eventuale costo energia;
- Nel caso di mancata utilizzazione di tracce oggetto di contratto di utilizzo sottoscritto in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 35% indipendentemente dal tempo di formalizzazione della disdetta.

5.6.4 Franchigia sulla disdetta di tracce

All'atto della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura verrà calcolata, a favore di IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio lordo del singolo contratto, con esclusione dell'eventuale energia; qualora una IF sottoscriva più di un contratto 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 0,5 milioni di euro;
- 2% per i contratti di utilizzo con importo compreso tra 0,5 milioni e 1 milione di euro;
- 1% per i contratti di utilizzo con importo superiore a 1 milione di euro.

Le somme eventualmente imputate all'IF ai sensi del paragrafo 5.6.3.2, calcolate su base mensile e comunicate a IF in occasione della rendicontazione, verranno progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute dal GI EAV 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.

5.6.5 Incentivi e sconti

Non applicabile

5.7 PERFORMANCE REGIME (aggiornamento dicembre 2024)

Il meccanismo in vigore, di seguito rappresentato e compiutamente descritto nell'Appendice 3, sarà oggetto di aggiornamento straordinario a seguito dell'attivazione definitiva del nuovo sistema di controllo della circolazione, prevista per il 2025.

In ottemperanza con quanto disposto dal d.lgs. 112/2015, di recepimento delle Direttiva UE 34/2012, e dalle Delibere ART 70/2014, 76/2014 e 188/2021, è adottato un 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. Il sistema è entrato in vigore con l'orario di servizio 2021/2022.

GI EAV o IF rispondono del ritardo indotto a qualsiasi treno, anche di altra diversa IF, per cause riconducibili alla propria responsabilità, con applicazione di specifiche penali.

Per la determinazione delle penali il valore di ciascun minuto di scostamento è fissato in 1,00 (uno) Euro. Tale valore è moltiplicato per dei coefficienti (individuati successivamente) che tengono conto:

- della tipologia del servizio;
- del ritardo misurato nella stazione di destino.

A tal fine:

- il ritardo oggetto di penale è quello superiore a cinque minuti (franchigia), secondo gli standard accettati di puntualità;
- il ritardo registrato in partenza dalla località di origine dei treni è valorizzato alla stregua degli scostamenti maturati lungo tutto il percorso.

Il GI rende accessibili alle IF tutti i dati necessari ad informarle del loro andamento all'interno del sistema di *Performance Regime*, rilevati dai Responsabili della circolazione ed inseriti nel programma che consente di effettuare le necessarie verifiche ed adottare le opportune azioni.

Alla chiusura della contabilità annuale, il GI EAV contabilizza per ciascuna IF:

- l'ammontare delle penali dovute/spettanti al/dal GI EAV correlate ai ritardi causati dal GI EAV stesso e da ciascuna IF sui propri treni;
- l'ammontare delle penali dovute/spettanti correlate ai ritardi provocati/subiti a/da ogni altra IF.

Il sistema è accessibile anche agli enti affidanti titolari di Contratto di Servizio.

Le modalità di calcolo delle penali sono descritte nel dettaglio in APPENDICE 3.

5.7.1 Indicatori e livelli minimi di pulizia

In attesa della fissazione da parte dell'EA dei KPI ex misura 15 della Delibera ART n. 16 del 2018, il GI EAV si impegna a garantire gli standard attualmente previsti nel Contratto di programma vigente.

Relativamente alla *pulizia*, il GI sottopone tutte le stazioni/fermate di competenza a determinate operazioni di pulizia, impegnandosi a garantire la pulizia ed il decoro delle aree aperte al pubblico all'interno delle stazioni/fermate e antistanti le stesse, nonché l'illuminazione ed il mantenimento in condizioni di decoro dei locali e dei relativi arredi provvedendo, laddove necessario, al ripristino sostituzione degli stessi. Il programma delle attività di pulizia è comunicato alla regione per l'esecuzione dei controlli, in contraddittorio con il personale del GI.

Le attività hanno lo scopo di garantire nel tempo i requisiti minimi di igiene e decoro di cui alla tabella di seguito riportata.

Il parametro utilizzato per valutare il livello di pulizia è dato dal numero di “non conformità” (per pulizia non effettuata o ritenuta insufficiente) delle rilevazioni risultate negative rispetto allo standard richiesto.

ELEMENTI DI VALUTAZIONE		PRESENTE		REQUISITO	CONFORME	
		SI	NO		SI	NO
1	SCALE			VP		
2	ATRIO/SALA ATTESA			P		
3	SEDUTE			VP		
4	ASCENSORI			VP		
5	SCALE MOBILI			VP		
6	SOVRAPPASSO/SOTTOPASSO			SSM		
7	W.C.			P		
8	MARCIAPIEDI			SSM		
9	PIAZZALE ESTERNO			SSM		

Legenda:

P - PULITO: superficie ricondotta alla normale lucentezza, priva di sporcizia, di ristagni d'acqua, di aloni, di incrostazioni e di sedimentazioni di detergente, di calcare o di ruggine.

VISIBILMENTE PULITO – VP: superficie priva di polvere, cenere, sporcizia molesta, di ristagni d'acqua, scritte in pennarello o biro, di incrostazioni

SENZA SPORCIZIA MOLESTA – SSM: superficie esposta alla vista ed al contatto, priva di rifiuti di consistenza solida superiore alla polvere od alla cenere.

Tutti gli indicatori di qualità sono oggetto di un'indagine di Customer Satisfaction, svolta annualmente da un ente terzo individuato, pubblicata sul sito aziendale www.eavsr.it e recepita nella Carta della Mobilità.

5.8 CAMBIAMENTI TARIFFARI

Come indicato nel paragrafo 5.2 i valori dei canoni e delle tariffe applicate dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2026 saranno definiti, nel corso del 2025, all'atto della formulazione della proposta tariffaria inerente al periodo regolatorio 2026-2030 - che, ai sensi della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 51/2024, il gestore dovrà trasmettere alla suddetta Autorità nel corso del medesimo anno - e saranno determinati tramite un congelamento delle tariffe riferite all'orario 2024-2025, salvo un loro adeguamento che terrà conto dei meri aspetti inflattivi.

5.9 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

Il GI EAV provvede mensilmente a rendicontare alle II.FF. gli importi derivanti dal contratto d'accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione. Tali importi riguardano:

- il PMdA pacchetto minimo di accesso ed i servizi ad accesso garantito;
- l'energia elettrica di trazione;
- i consumi idrici;
- i servizi di biglietteria.

Con cadenza mensile, entro il 30 del mese di riferimento, sarà emessa una fattura in acconto di importo pari all' 85% del valore medio mensile delle tracce contrattualizzate, ad eccezione della fattura relativa al mese di gennaio che verrà emessa in concomitanza con quella di febbraio. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario.

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

Relativamente ai tempi di pagamento la IF effettuerà i pagamenti delle fatture entro 60 giorni solari dalla data di emissione delle stesse. In caso di ritardo nei pagamenti, ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. n. 231/2002, IF è tenuta a corrispondere al GI EAV gli interessi di mora pari al tasso EURIBOR, pubblicato semestralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica a cura del Ministero della Economia e delle Finanze, maggiorato di tre punti percentuali.

CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.1 INTRODUZIONE

Il presente capitolo descrive gli obblighi e le regole per GI e IF da osservare in fase di esecuzione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura comprensivo, pertanto, della gestione della circolazione, anche perturbata, e degli eventuali inconvenienti d'esercizio.

6.2 OBBLIGHI DEL GI EAV E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.2.1 Obblighi comuni

Per la buona esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'AB, il GI EAV la IF ed i soggetti richiedenti non IF nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti devono collaborare scambiandosi ogni informazione e ponendo in essere ogni iniziativa volta a favorire la regolarità della circolazione.

L'AB, il GI EAV, la IF ed i soggetti richiedenti non IF nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti sono tenuti 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.

L'AB, il GI EAV, la IF e i soggetti richiedenti non IF nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti considerano come strettamente confidenziali tutti i documenti, disegni ed altri dati commerciali o tecnici ricevuti ovvero conosciuti in relazione all'esecuzione del Contratto e si impegnano ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

Le informazioni connesse a ciascun contratto vengono diramate alla sola IF contraente e ai soggetti richiedenti non IF nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti; le II.FF. ed i soggetti richiedenti non IF, nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti, si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

Le informazioni rese ai passeggeri sono erogate attraverso le periferiche audio e – ove disponibili - video presenti in stazione, in linea con quanto dettato dal regolamento (UE) 782/2021, nonché dalla delibera n. 106/2018.

La Misura 5.2 della delibera n. 28/2021 prevede l'obbligo del gestore del servizio di stazione, nel caso in cui il reclamo venga respinto dallo stesso in quanto afferente a profili di competenza di altri soggetti, di trasmettere tale reclamo, informandone contestualmente l'utente, al soggetto competente. Nel caso del GI EAV la procedura per il trattamento dei Reclami è unica: ognuno dei soggetti coinvolti (GI, IF) riceve il reclamo per la tematica di competenza ed al Reclamante viene fornita un'unica risposta con le modalità e le tempistiche definite dalle pertinenti misure di cui alla Delibera ART n. 28/2021.

6.2.2 Obblighi del Gestore Infrastruttura EAV

È obbligo del GI EAV:

- mettere a disposizione delle Associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle II.FF., nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, nei limiti ivi previsti, di cui al Capitolo 5 nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;

- assicurare che l’infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle II.FF., in normali condizioni di operatività, sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazione che in linea, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli.
In caso di degrado nella funzionalità dell’infrastruttura ferroviaria, GI EAV provvede a fornire puntuale comunicazione alle II.FF. interessate.
GI EAV deve altresì assicurarne la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, con riferimento agli indicatori ed agli standard di qualità fissati nel vigente Contratto di Programma;
- 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;
- ottemperare alle disposizioni dell’ART e dell’ANSFISA per quanto di competenza;
- garantire evidenza al pubblico e ai viaggiatori degli orari dei treni delle II.FF., tramite annunci sonori, cartellonistica, monitor o pannelli a messaggio variabile;
- pubblicare sul proprio sito web aziendale, entro il 31 marzo di ogni anno, nella sezione in cui è pubblicato il PIR, il livello obiettivo dell’indicatore di puntualità - come descritto nell’ambito del CdS - previsto per l’orario cui il PIR si riferisce, nonché quello registrato a consuntivo, relativamente all’ultimo orario di servizio concluso. Tale indice è dato dal rapporto percentuale tra il numero di corse in arrivo a destinazione entro gli intervalli temporali considerati ed il totale delle corse regolate dal Contratto stesso, escluse quelle soppresse, nello stesso periodo di tempo;
- pubblicare sul proprio sito web aziendale, entro il 31 marzo di ogni anno, nella sezione in cui è pubblicato il PIR, il livello obiettivo dell’indicatore della propria *performance* in termini di puntualità, prefissato dal GI per l’orario cui il PIR si riferisce, nonché quello registrato a consuntivo relativamente all’ultimo orario di servizio concluso, calcolato con cadenza mensile e per segmento di mercato. Tale indicatore è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) - ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili al Gestore dell’infrastruttura - e il numero totale dei treni circolati (*indicando con Ngi il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause GI e con Nc il numero di treni circolati, la puntualità GI è pari a $(Nc - Ngi)/Nc * 100$*);
- pubblicare sul proprio sito web aziendale, entro il 31 marzo di ogni anno, nella sezione in cui è pubblicato il PIR, il livello obiettivo dell’indicatore di puntualità %OS (0-5) Scostamento orario (0’-5’) treni, di cui alla misura 7 dell’Allegato A alla delibera n. 16/2018, non appena gli adeguamenti tecnologici saranno operativi ed a seguito della individuazione, da parte della Regione Campania, delle stazioni ritenute rilevanti.

6.2.3 Obblighi dell’Impresa Ferroviaria

Nell’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dal GI EAV, dall’ANSFISA e dall’ART;
- utilizzare per l’espletamento del servizio materiale rotabile trainante e trainato omologato e immatricolato;
- svolgere il servizio sulla infrastruttura ferroviaria nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di sicurezza Unico rilasciato dall’ANSFISA;

- garantire che il personale utilizzato 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 EAV, 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 EAV 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 unico in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a GI EAV 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, nonché ogni evento che incida sulla validità e/o efficacia dell'accordo di Gruppo internazionale;
- comunicare a GI EAV 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 EAV 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;
- in caso di anormalità nel servizio ferroviario, qualora si renda necessario il fermo del materiale rotabile con il conseguente trasbordo dei passeggeri, in linea od in stazione, comunicare al GI la presenza ed il numero delle PMR, specificando il tipo di assistenza che ritiene necessaria;
- fornire tutte le informazioni sull'offerta dei servizi sostitutivi con autobus o di riprotezione su un altro treno;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa;
- consentire, senza oneri per il GI EAV, l'accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale del GI EAV preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura.

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.

6.2.4 Informazioni date dalle IF al GI EAV prima e durante la circolazione

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

A tal proposito, il GI EAV ha l'obbligo:

- di mettere a disposizione delle IF - in maniera non discriminatoria - le informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento UE n. 2021/782;
- di diffondere in tempo reale (non appena gli adeguamenti tecnologici saranno operativi), in modo non discriminatorio e senza indebito ritardo i dati relativi agli arrivi e partenze dei treni alle IF, ai venditori di biglietti, ai tour operator e ai gestori di stazione, come previsto all'art. 10, paragrafo 1 del regolamento (CE) 782/2021.

6.2.5 Informazioni e cooperazione con AB e GI EAV

L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con AB e GI EAV e, ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie per il corretto svolgimento del servizio e per il controllo dei rischi connessi con il servizio svolto. Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSFISA e della Regione Campania.

6.2.6 Sciopero

Nel caso 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 preventivamente a GI EAV il programma dei treni che è in grado di assicurare.

6.3 REGOLE DI ESERCIZIO

I principi gestionali espressi nel presente prospetto 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 II.FF. -

6.3.1 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario

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

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

Al fine di svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, GI EAV utilizza propri centri decisionali dove operano le figure di coordinamento e regolazione della circolazione e di supervisione del mantenimento dell'infrastruttura. Le figure di coordinamento e regolazione della circolazione controllano e gestiscono:

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

Le II.FF., al fine di assicurare interfaccia con GI EAV, devono obbligatoriamente individuare figure referenti tali:

- da garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni la regolarità dei turni e dei giri del materiale, l'assegnazione e la distribuzione del personale dei treni;
- da aver l'autorità di presentare le richieste di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate, e le richieste di effettuazione e la predisposizione dei treni a brevissimo tempo.

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

6.3.2 Regole di gestione

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;
- 2) favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata;
- 3) 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 arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 5'.

6.3.3 Gestione della circolazione perturbata e sgombero dell'infrastruttura

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

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce e le soppressioni totali e parziali verranno proposti verbalmente dal referente del GI EAV al referente dell'IF che, in tempo reale o al massimo entro trenta minuti nei casi particolarmente complessi, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero a formulare proposte alternative. In caso di mancato accordo il referente del GI EAV potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative, il GI EAV 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 con effettuazione di annunci in conformità al Regolamento (UE) 2021/782 ed alla Delibera dell'Autorità n. 106/2018

Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari, il GI EAV 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 ed in particolare verso la Regione Campania e verso il Richiedente titolare di accordo quadro relativo alla capacità inerente i servizi interessati.

Inoltre, a fronte di una perturbazione, il GI EAV è tenuto a fornire a IF le previsioni di durata della perturbazione, di ripristino della circolazione e delle eventuali restrizioni all'atto del ripristino.

In caso di mancato accordo il GI EAV potrà comunque provvedere alla soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione. In presenza di cause perturbative conseguenti ad inconvenienti sulla rete ferroviaria nazionale, il

referente del GI EAV acquisirà con la massima sollecitudine da RFI le informazioni utili riguardo la linea interessata, le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero contrattualizzato.

6.3.3.1 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 oggetto delle presenti disposizioni, qualunque sia l'origine che le ha determinate, GI assumerà i provvedimenti di circolazione necessari a limitare la propagazione degli effetti indotti applicando in maniera equa, trasparente e non discriminatoria le seguenti regole:

- in presenza di un'anormalità che interessi la circolazione, nel caso di totale indisponibilità del binario (ad es: anormalità alla linea aerea; arresto di un convoglio in linea) o quando il GI lo reputi conveniente ai fini del contenimento del ritardo, i treni del flusso interessato dall'anormalità che determinano la perdita della traccia programmata verranno soppressi e quando possibile saranno assegnate nuove tracce, in modo da minimizzare per quanto possibile i ritardi.

Qualora l'indisponibilità del binario delle linee oggetto del presente paragrafo sia prevista di durata superiore ai 90' Il GI, al fine di garantire la massima regolarità della circolazione, comunicherà alle II.FF. la potenzialità massima sul tratto di linea convenzionale per la eventuale ridefinizione dell'offerta.

Qualora ritenuto conveniente, al fine di consentire la puntuale adozione dei provvedimenti di cui sopra e la preventiva erogazione dell'informazione alla clientela, AB, GI e IF potranno definire congiuntamente i criteri e le modalità di riprogrammazione dei servizi da recepire in appositi piani di contingenza.

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

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

In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile, il GI EAV 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 prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. A tal fine, GI EAV 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.

Per assicurare lo sgombero dell'infrastruttura ogni IF deve disporre di locomotive di riserva, diesel o elettrica, avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti dal GI EAV in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio.

Il numero di locomotive di riserva richiesto dal GI EAV alle IF dovrà essere rapportato sia all'estensione delle tratte esercite sia alla quantità delle tracce assegnate e non potrà costituire, per le II.FF., un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato.

La disponibilità di locomotive/convogli di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta ubicati nelle località sopra indicate, ovvero in quelle 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 II.FF., al fine di ottimizzare i costi e garantire una maggiore efficienza delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.

Qualora un'IF dichiari in sede di richiesta di assegnazione di capacità di utilizzare almeno la doppia trazione diesel in composizione ai propri treni, e lo confermi in fase negoziale, può essere esonerata dalla dichiarazione riguardante le locomotive di riserva di cui sopra.

Prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, e comunque entro i termini di cui al par. 3.3.2.1, l'IF è obbligata a consegnare al GI EAV un documento con l'indicazione:

- della dislocazione di locomotive/convogli di riserva, diesel ed elettriche secondo i criteri definiti nel presente paragrafo, comprovando eventuali accordi con altre II.FF. in ordine alla disponibilità comune dei mezzi;
- dei nominativi dei propri referenti cui il GI EAV deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero.

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

Il GI EAV ha facoltà di effettuare verifiche periodiche atte ad accertare la conformità di quanto contrattualmente dichiarato in ordine al dislocamento dei materiali.

Ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, il GI EAV 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. Il GI EAV potrà altresì richiedere l'intervento dei mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento qualora il ricorso a tali mezzi sia ritenuto dal GI EAV più idoneo ed efficace allo scopo.

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

In quest'ultimo caso, l'onere economico delle operazioni di sgombero sarà posto a carico del soggetto responsabile dell'evento. Previa richiesta scritta dell'IF intervenuta, il GI EAV provvederà a remunerare direttamente tale ultima, rivalendosi sull'IF responsabile dell'evento. Il GI EAV provvederà direttamente a remunerare l'IF intervenuta anche nei casi in cui la causa di ingombro sia imputabile al GI EAV medesimo.

I criteri per la determinazione dei corrispettivi delle prestazioni erogate sono esposti nel paragrafo 5.5.3 del presente documento.

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

Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di carri soccorso, carri gru di proprietà delle IF, attraverso gru stradali o altri mezzi idonei di imprese private o di altri soggetti

In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile attraverso l'utilizzo di mezzi attrezzati (carri gru, carri soccorso o altro mezzo idoneo), il GI EAV

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 prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. A tal fine, il GI EAV 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 soccorso attrezzati.

Le II.FF. che dispongano di mezzi di soccorso attrezzati, prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e comunque entro i termini di cui al par. 3.3.2.1, sono obbligate a consegnare al GI EAV un documento con l'indicazione della tipologia dei mezzi, degli impianti ove gli stessi sono dislocati, dando evidenza di eventuali accordi con altre II.FF. in ordine alla disponibilità comune, anche in forma consorziata, dei mezzi.

Al verificarsi di inconvenienti di esercizio per i quali si renda necessario l'impiego di mezzi di soccorso attrezzati, il GI EAV può richiedere l'intervento di terzi (anche non II.FF) nei casi in cui l'IF che abbia determinato l'ingombro non disponga di mezzi di soccorso attrezzati ovvero i mezzi di soccorso in disponibilità della stessa, per caratteristiche tecniche o per dislocazione, non garantiscano efficacemente lo sgombero dell'infrastruttura e il ripristino tempestivo della regolare circolazione.

L'IF estranea alla causa di ingombro, a cui il GI EAV richieda l'intervento, è obbligata ad adoperarsi con i mezzi di soccorso attrezzati rientranti nella sua disponibilità per la liberazione dell'infrastruttura, salvo motivato rifiuto da comunicare in forma scritta con l'indicazione delle obiettive ragioni che ne impediscono l'intervento.

In caso di intervento di terzi (siano essi II.FF. o no), l'IF responsabile dell'evento è tenuta al pagamento di tutti gli oneri connessi all'intervento medesimo, secondo quanto riportato nel paragrafo 5.5.3.

In caso di ingiustificato rifiuto all'ordine di sgombero da parte di IF estranea all'ingombro, il GI EAV provvederà allo sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di un altro mezzo attrezzato o mediante gru stradali di proprietà di Imprese Private o di altri soggetti. In tale contesto l'IF che ha rifiutato l'ordine di sgombero senza un giustificato motivo sarà tenuta al versamento al GI EAV del costo dell'operazione di sgombero maggiorato, a titolo di penale, del 200%, salvo quanto previsto al successivo comma *“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”*.

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

Al verificarsi di fermata in linea di un treno dovuta ad eventi che presuppongano la necessità di sgombero attraverso 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 agli operatori della circolazione del GI EAV, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, fornendo le informazioni disponibili sul tipo di anomalità che ha determinato la fermata e 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.

Queste informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento.

L'operatore della circolazione deve comunicare il preavviso di sgombero al Referente accreditato per la circolazione del GI EAV 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, l'immediato avvicinamento alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea, di uno dei seguenti mezzi:

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

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, comunicare all'operatore di circolazione del GI EAV eventuali condizioni di degrado.

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

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

Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di mezzi di soccorso attrezzati

Fermi restando i tempi di preavviso e di richiesta soccorso di cui al precedente comma, al verificarsi di fermata in linea 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 EAV, 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 EAV 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 EAV, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea.

Il GI EAV provvederà alla più sollecita circolazione del mezzo stesso, dandone la massima priorità, ovvero differirà 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 EAV ordinerà l'intervento di altro carro soccorso, nel rispetto delle zone di azione supplementari, stabilite di concerto fra il GI EAV e le II.FF. proprietarie prima dell'inizio dell'orario di riferimento.

In caso di ordine di sgombero con mezzo attrezzato, impartito dal GI EAV, l'IF proprietaria del mezzo attrezzato individuato dovrà garantire 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.

L'invio del carro soccorso sul luogo dell'inconveniente dovrà avvenire di norma con locomotiva termica salvo i casi in cui nulla osti per l'inoltro della locomotiva elettrica.

Qualora per lo sgombero dell'infrastruttura si renda necessario l'utilizzo del carro gru, l'IF proprietaria del mezzo individuato, ricevuta la richiesta di intervento, garantirà nel più breve tempo possibile la partenza dello stesso.

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 EAV 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 EAV, costituiscono inadempimento del contratto di utilizzo.

Qualora tali fattispecie di inadempimento si manifestino in almeno due occasioni il GI EAV, valutata la gravità dell'inadempimento medesimo, potrà dichiarare risolto il contratto di utilizzo. Ogni qualvolta si verificano casi di grave inadempimento, il GI EAV fornirà una dettagliata relazione all'ART.

Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio

In occasione di incidenti di esercizio ciascuna delle parti è tenuta ad assumere, nell'ambito delle proprie competenze, ogni iniziativa e fornire ogni collaborazione per limitare le conseguenze dell'incidente ed agevolare le operazioni di soccorso, di sgombero dell'infrastruttura ferroviaria e di ripristino della normalità della circolazione.

Al verificarsi di incidente di esercizio, interessanti la sicurezza o la regolarità dell'esercizio, si attua tutto quanto stabilito dal D. Lgs 50/2019 nonché da quanto previsto dalla relativa procedura del Sistema di Gestione della Sicurezza della circolazione ferroviaria del Gestore (PR-49-INC).

6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

La circolazione dei treni in linea è attualmente regolata con il blocco telefonico e prevede un sistema di esercizio regolato da dirigente unico. Nelle stazioni di Piedimonte Matese e Benevento Appia, sede del dirigente unico, non sono presenti sistemi tecnologici di supporto alla circolazione. Il regolatore della circolazione si avvale delle informazioni comunicate dagli agenti addetti alla circolazione operanti nelle stazioni. Il dirigente unico assume pertanto personalmente la dirigenza della circolazione in linea e adotta i provvedimenti necessari previsti dalla normativa per il regolare svolgimento del servizio.

CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO (aggiornamento dicembre 2024)

Il GI EAV fornisce alle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso agli impianti di servizio e ai relativi servizi forniti in tale ambito, giusta processo di allocazione a cura di AB.

7.1 INTRODUZIONE

Il presente capitolo definisce in dettaglio i criteri da seguire per accedere ai servizi di cui all'articolo 13, comma 2 del d.lgs 112/2015.

7.2 PANORAMICA DELLA STRUTTURA DI SERVIZIO

Le informazioni riportate nel presente capitolo sono fornite in coerenza con quanto previsto dal quadro normativo europeo e nazionale relativamente agli impianti a diritto di accesso garantito gestiti da EAV in qualità di Gestore dell'Infrastruttura.

Le informazioni afferenti al perimetro e le caratteristiche degli impianti sono riportati all'interno degli allegati I e II.

7.3 IMPIANTI DI SERVIZIO GESTITI DA GI

7.3.1 Disposizioni comuni

Salvo specifica indicazione, le modalità e tempistiche per le richieste sono riportate al paragrafo 4.5.

Le regole relative a rendicontazione, fatturazione e pagamento dei servizi sono riportate al paragrafo 5.9.

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

7.3.2.1 Informazioni Generali

L'elenco di tutte le stazioni passeggeri e i relativi servizi offerti è contenuto negli allegati I e II e nei relativi modelli RNE (da 1 a 21).

7.3.2.2 Descrizione del servizio offerto

Il servizio si concretizza:

- in tutte le attività necessarie a consentire a IF la fruizione del binario di ricevimento per A/P e delle strutture ed edifici aperti al pubblico. Comprende, inoltre, la fornitura di servizi di pulizia degli spazi comuni non commerciali in ambito stazione, finalizzati all'accessibilità al servizio ferroviario quali ad esempio atri, accessi, sottopassi e servizi igienici, con riferimento agli standard di qualità fissati nella vigente Carta dei Servizi di EAV s.r.l.
- nella messa a disposizione delle II.FF. di spazi di stazione per l'installazione di una biglietteria self-service (BSS) e due validatrici.

La disponibilità di locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche e ad eventuali ulteriori emettitrici automatiche e/o validatrici andrà verificata caso per caso e, qualora comporti costi aggiuntivi per EAV infrastrutture tali costi saranno ribaltati all'operatore ferroviario richiedente.

7.3.2.3 Tariffe

Gli spazi sono messi a disposizione a titolo gratuito, in quanto afferenti ad immobili di proprietà della Regione Campania e concessi in uso gratuito al GI. I costi relativi ai servizi connessi - quali illuminazione, energia elettrica, pulizia e vigilanza – sono già compresi nel pacchetto minimo d'accesso.

7.3.2.4 Condizioni di accesso

La procedura di accesso al servizio segue le condizioni generali di accesso definite nel paragrafo 3.2.

7.3.2.5 Allocazione delle capacità

La procedura di allocazione è la stessa prevista per l'assegnazione delle tracce definita nel paragrafo 4.5.

7.3.3 Scali merci

Non applicabile

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

Il servizio consiste nell'accesso e messa a disposizione di IF, ad uso non esclusivo, di aree destinate alle operazioni di composizione e scomposizione dei treni (materiale rotabile) con utilizzo di almeno due binari.

7.3.5 Aree, impianti e edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito di materiale rotabile e di merci e approvvigionamento di combustibile

La sosta, il ricovero ed il deposito del materiale rotabile per servizio viaggiatori, può avvenire solo ed esclusivamente presso i Depositi di Piedimonte Matese e Benevento Appia, gestiti dall'IF EAV; deroghe speciali possono essere concesse dal GI EAV per la sosta del materiale rotabile nei binari tronchini delle Stazioni lungo linea, compatibilmente con la lunghezza della composizione del treno che nello specifico non può essere superiore a 55 mt, per entrambe le linee in esercizio.

L'IF EAV è titolare degli impianti di servizio di seguito elencati:

- Officina Benevento Appia;
- Officina Piedimonte Matese.

Di seguito si riportano i servizi di accesso che possono essere richiesti dalle Imprese Ferroviarie e per un approfondimento si rimanda alle apposite schede consultabili nell'omonima sezione all'indirizzo <https://www.eavsr.it/web/prospetto-informativo-della-rete>. L'elenco dei relativi allegati - format RNE è riportato al titolo Allegati, a pag. 98 del presente documento.

- Officina Benevento Appia
 - 1) Aree di piazzale
 - 2) Platea di lavaggio dotata di impianto automatico
 - 3) Aree di impianti di manutenzione
- Officina Piedimonte Matese
 - 1) Aree di piazzale
 - 2) Platea di lavaggio

- 3) Aree di impianti di manutenzione

7.3.6 Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati

Vedi 7.3.5

7.3.7 Platee di lavaggio

Vedi 7.3.5

7.3.8 Servizi di continuità territoriale

Non applicabile

7.3.9 Scarico reflui

Non applicabile

7.3.10 Sgombero dell'infrastruttura

I soggetti che effettuano l'intervento di sgombero sono tenuti a produrre un documento dettagliato con l'indicazione della tariffa complessiva e l'esplicitazione delle singole voci di costo.

Nel caso di intervento effettuato con l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva dell'IF estranea alla causa d'ingombro, il GI EAV - acquisita dal soggetto intervenuto la documentazione di cui al capoverso precedente - provvede a trasmetterla all'IF responsabile dell'evento e che sarà tenuta al pagamento nei confronti del GI EAV. Tale ultimo, ottenuto il pagamento dell'IF responsabile dell'evento, provvede a rifondere il soggetto intervenuto.

Nel caso di intervento effettuato con l'utilizzo di mezzi di soccorso attrezzati di soggetti terzi (carri gru, carri soccorso, altro mezzo idoneo) il GI EAV - acquisita dal soggetto intervenuto la documentazione di cui al primo capoverso - provvederà direttamente a corrispondere l'importo a favore del soggetto intervenuto e a ribaltarne l'onere nei confronti dell'IF responsabile dell'evento.

APPENDICI

A.1 APPENDICE N. 1: ACCORDO QUADRO TIPO**TRA**

Ente Autonomo Volturno s.r.l., con sede in Napoli, Corso Garibaldi, 387, C.F. e P. IVA 00292210630, C.C.I.A.A. Napoli N. 4980, rappresentata da..... nato/a..... il in qualità di....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Rep....., di seguito denominata EAV

E

....., con sede in rappresentata da..... natoain qualità di in virtù dei poteri attribuitigli dalla..... delRep.....di seguito denominato Richiedente;

PREMESSO

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

Che è stata affidata a EAV, la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale, e in tale qualità espleta le funzioni di cui al D. Lgs 112/2015.

Che EAV ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all'allegato A al presente Accordo.

Che in data il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura tramite Accordo Quadro ai sensi dell'art 23 del D.Lgs. 112/2015.

Che il Richiedente dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente, obbligandosi alla relativa osservanza, quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete edizione, elaborato e pubblicato dal GI secondo quanto disposto dall'art. 14 del D. Lgs. n. 112/2015. Le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1**Premesse**

Il Prospetto Informativo della Rete (di seguito PIR) e, le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo Quadro (d'ora in poi Accordo).

ARTICOLO 2**Oggetto**

L'oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria, che EAV si impegna a rendere disponibile al Richiedente, e il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzare, espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

- I. Tipologia del servizio di trasporto
- II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate
- III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza
- IV. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione

- V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in treni/km)
- VI. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, EAV si impegna a comunicare al Richiedente la data definitiva di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un'informativa di massima 24 mesi prima della medesima data.

Nel caso in cui la nuova capacità consenta una significativa variazione dell'offerta, ovvero a seguito di maggiori esigenze di capacità manifestate dal Richiedente oltre il limite indicato all'articolo 8 del presente Accordo Quadro potrà provvedersi, previa verifica della capacità disponibile, ad un ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A.

GI, in conformità a quanto stabilito nel PIR, è tenuto a estendere al Richiedente le informazioni fornite a IF, relativamente a temporanee riduzioni di capacità sia dovute a lavori di "maggiore rilevanza" – descritti nel richiamato PIR - sia a lavori di "minore rilevanza" al fine di consentire una eventuale più coordinata riprogrammazione dei servizi di trasporto.

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

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

ARTICOLO 3

Periodo di disponibilità della capacità

La disponibilità della capacità oggetto del Accordo è assicurata per una durata di anni....., pari a orari di servizio a decorrere:

- Dal(data di attivazione del primo orario di servizio utile)
- Fino al(ultimo giorno di validità dell'ultimo orario di servizio utile).

ARTICOLO 4

Obblighi del Richiedente

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

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

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

1. prima procedere a richiedere tracce corrispondenti alla capacità di cui all'Allegato A nel rispetto dei termini e di quant'altro previsto nel PIR e fatto salvo quanto previsto dal successivo art.8 nonché i servizi di cui all'All. B;

2. successivamente procedere alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI avente ad oggetto le tracce comunicate da GI ai sensi di quanto nel PIR, purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto del presente Accordo Quadro nonché i servizi di cui al richiamato All. B dei quali verrà data evidenza in termini di volumi e prezzi in apposito allegato al Contratto stesso.

Nell'ipotesi in cui il Richiedente (non IF) abbia designato un'IF, quest'ultima dovrà procedere alla richiesta di tracce ed alla stipula di cui sopra. Il Richiedente sarà comunque responsabile del mancato rispetto da parte di detta IF di tali due obblighi.

Nel caso di eventuali richieste di capacità di futuri nuovi entranti interessanti tratte e fasce orarie già occupate all'85% della capacità totale delle stesse, il GI richiederà ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro in essere di retrocedere parte della capacità indicata nell'Allegato A nella misura massima del 10%, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla richiesta del nuovo entrante. Tale retrocessione potrà essere praticata per una sola volta nel corso di esecuzione dell'Accordo Quadro. [clausola che trova applicazione per i soli Accordi Quadro sottoscritti in una data successiva all'aggiornamento del PIR edizione marzo 2015].

ARTICOLO 5

Garanzia

(sono esentati dal prestare garanzia i soggetti le Regioni e Le Province Autonome e gli Enti e Autonomie Locali ai sensi del D.Lgs. n. 422/97 e successive modifiche e integrazioni)

Il Richiedente ha costituito una garanzia bancaria o assicurativa per l'importo di €..... [€/00] ai fini e secondo le modalità previste in PIR e ha fornito a GI tutta la relativa documentazione.

ARTICOLO 6

Informazioni e Riservatezza dei dati

Nel periodo di validità dell'Accordo EAV fornirà al Richiedente tutti gli aggiornamenti del PIR.

EAV assicura al Richiedente per tutto il periodo di validità dell'Accordo e ad ogni cambio orario la fornitura su supporto informatico dell'orario e del canone di accesso relativi ai servizi ferroviari che utilizzeranno la capacità oggetto del presente Accordo, per esclusivo uso di pianificazione e controllo.

EAV dichiara che nulla osta a che le informazioni, presenti nelle proprie banche dati, relative alla puntualità ed alle soppressioni dei treni oggetto del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che verrà stipulato dell'IF designata – secondo quanto disciplinato al successivo art. 8 - nonché delle rendicontazioni dei pedaggi del Performance Regime ed alla valorizzazione economica delle ulteriori penali comminate ai sensi di quanto stabilito nel PIR, siano resi accessibili direttamente sia da parte delle IF che dal titolare dell'Accordo Quadro (non-IF).

Il Richiedente e GI, fermo quanto disposto dall'art. 23 del D. Lgs. n. 112/2015, si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi ed a ritenere strettamente confidenziali dati, informazioni, documenti e studi di cui vengano a conoscenza in relazione alla conclusione ed all'esecuzione dell'Accordo, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa vigente, e si impegnano ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

ARTICOLO 7

Riduzione temporanea della capacità

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura, EAV fermo restando quanto previsto nel PIR nei riguardi dell'IF eventualmente designata, informerà il Richiedente, delle variazioni dei parametri di cui all'Allegato A, senza che ciò dia luogo a indennizzi/risarcimenti di qualsivoglia natura.

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

ARTICOLO 8

Contrattualizzazione della capacità con l'Impresa

La capacità individuata nei suoi termini generali in allegato A sarà assegnata annualmente da EAV, in termini di tracce orarie, al Richiedente (se IF) o all'IF designata per ciascun orario di servizio, attraverso la stipula del Contratto di Utilizzo, nel rispetto delle procedure e delle scadenze e con i margini di flessibilità previste nel PIR.

Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a GI, nel rispetto delle scadenze indicate nel PIR, richieste di variazioni rispetto alla capacità indicata nell'Allegato A. Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

ARTICOLO 9

Key Performance Index e standard minimi di qualità del GI

GI EAV si impegna a garantire, quale indice di qualità dei servizi (KPI) OSP, il rispetto della velocità commerciale media indicata nell'Allegato E, relativa all'insieme delle relazioni rientranti nel programma di esercizio dell'AQ medesimo.

Il target del KPI si riterrà raggiunto laddove la velocità commerciale media, risultante dal progetto orario definitivo, non risulti essere inferiore al 2% rispetto alla velocità commerciale indicata nell'AQ, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria affidataria del servizio. In caso di mancato conseguimento del target, GI EAV corrisponderà una somma pari al 2 per mille del valore del pedaggio dell'anno di riferimento.

GI EAV si impegna a garantire, inoltre, in conformità a quanto previsto dalla misura 15 della Delibera ART n. 16 del 2018, le seguenti prestazioni:

- la fornitura delle informazioni da rendere, con le forme e le modalità di cui all'ALLEGATO F, nei confronti dei viaggiatori e dei cittadini all'interno delle stazioni, in relazione alle dotazioni infrastrutturali e alla disponibilità degli spazi;
- la pulizia e il comfort delle stazioni secondo gli standard minimi di qualità fissati dall'ALLEGATO F;
- l'accessibilità in autonomia alle stazioni secondo quanto previsto dal Reg. UE 1300/2014;
- il servizio di assistenza alle PMR nelle stazioni da erogarsi nel rispetto degli standard minimi di qualità di cui all'ALLEGATO F;
- la sicurezza del viaggiatore nelle stazioni secondo gli standard di cui all'ALLEGATO F.

Gli standard minimi di qualità ed il correlato sistema di penali sono negoziati tra Richiedente ed il GI e riportati nell'allegato F, che è parte integrante dell'AQ.

ARTICOLO 10

Durata-Risoluzione

Il presente Accordo decorre dal giorno della sottoscrizione sino al

L'accordo si intende risolto di diritto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR, edizione vigente.

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

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

ARTICOLO 11 **Disposizioni finali**

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

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali l'Accordo è stato stipulato; le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.

Eventuali modifiche ed integrazioni, previa intesa tra le parti, verranno apportate per iscritto.

Per quanto non espressamente disciplinato dal presente Accordo, le Parti fanno concordemente riferimento a quanto disposto nel PIR, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione di cui in premessa ed in allegato.

A tal fine, le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto - laddove richiesto dalla materia trattata- di quanto previsto dall'art. 14, comma 1, del D. Lgs. n. 112/2015, EAV, nel corso della vigenza del presente Accordo, potrà apportare al PIR modifiche, integrazioni ed aggiornamenti. Tali modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente, troveranno immediata applicazione anche ai fini del presente Accordo.

ARTICOLO 12 **Foro Competente**

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

ARTICOLO 13 **Spese dell'accordo**

Le spese di stipula e scritturazione del presente Accordo e delle copie occorrenti nonché, se dovute, quelle di bollo sono a totale carico del Richiedente. L'IVA se dovuta sarà a carico del Richiedente.

I tributi fiscali inerenti e conseguenti al presente Accordo sono a carico delle parti contraenti secondo le disposizioni di legge.

Il presente Accordo consta di..... pagine

ARTICOLO 14 **Allegati**

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

Allegato A – Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura;

Allegato B – Servizi forniti da GI su richiesta di IF

Allegato C – Stima pedaggi medi

Allegato D – Linee guida per aggiornamento Allegato A

Allegato E - Velocità commerciale media di riferimento

Allegato F - Standard minimi di qualità del servizio

Per Ente Autonomo Volturno S.r.l.

.....

Per il Richiedente

.....

A.2 APPENDICE N. 2: CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA**TRA**

Ente Autonomo Volturno s.r.l., con sede in Napoli, Via _____, C.F. e P. IVA 00292210630, C.C.I.A.A. Napoli N. 4980, rappresentata dal _____ nato a _____ il _____ in qualità di Amministratore Unico, di seguito denominata EAV

E

_____, con sede in _____, partita IVA codice fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di _____ n. _____, R.E.A. n. _____, rappresentata da _____ nato ad _____ (____) il _____ in qualità di _____, in virtù dei poteri attribuitigli dalla _____ del _____ Rep n° _____, di seguito denominata IF

PREMESSO

- a) che è stata affidata a EAV la gestione della infrastruttura ferroviaria della Regione Campania ed in tale qualità espleta le funzioni di cui al D. Lgs. n. 112/2015;
- b) che IF in possesso della licenza n. ____ e licenza n. _____, rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali, rispettivamente valevoli per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario e per l'espletamento di servizi di trasporto passeggeri per ferrovia aventi origine e destinazione nel territorio nazionale alle condizioni previste dal decreto ministeriale 2 febbraio 2011 n. 36;
- c) che IF è in possesso di certificato di sicurezza unico n. ____/____ rilasciato da ANSF in data ____.
- d) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto, riservato dalla Regione Campania al Trasporto Pubblico Locale (TPL) e assegnato con contratto di servizio;
- e) che in data ____/____/20__ IF ha presentato a EAV richiesta di tracce;
- f) che in data _____.20__, con nota prot. n. _____, EAV ha comunicato ad IF la disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta;
- g) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce oggetto dello stesso ed indicate in Allegato 1;
- h) IF dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente -obbligandosi alla relativa osservanza anche in relazione a tutto quanto concerne le condizioni e modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei relativi servizi- quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete _____ (d'ora in poi PIR), edizione _____.

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1**Premesse e allegati**

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR), le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

- Allegato 1 - Programma tracce orarie e importo stimato del contratto
- Allegato 2 — Sintesi economica del Contratto e modalità di pagamento
- Allegato 3 – Elenchi referenti di EAV ed IF.

ARTICOLO 2**Oggetto e durata**

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

IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i servizi oggetto del presente contratto ai fini dell'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri.

IF, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di cui sopra, potrà avanzare durante il corso di validità del presente contratto richieste di variazioni del programma giornaliero rispetto all'Allegato 1 o richieste di fornitura di servizi aggiuntivi; esse saranno trattate secondo le procedure, i termini e le condizioni indicate in proposito dal PIR di EAV, durante il corso di validità del presente contratto, potrà sopprimere totalmente o parzialmente ovvero apportare variazioni ad una o più tracce elencate nell'Allegato 1 o assegnate a IF secondo le procedure, i termini, le condizioni indicate in proposito dal PIR.

ARTICOLO 3**Corrispettivi e modalità di pagamento**

IF dovrà corrispondere a EAV i canoni per l'utilizzo delle tracce orarie oggetto del presente contratto ed i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi oggetto del medesimo contratto con le modalità di pagamento di cui all'Allegato 2, le penalità per disdette e per soppressioni, secondo quanto indicato in PIR.

ARTICOLO 4**Certificato di sicurezza Unico, Licenza e Titolo Autorizzatorio**

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del Certificato di sicurezza Unico, IF è tenuta ad informare tempestivamente ANSFISA ed EAV secondo quanto indicato in PIR.

ARTICOLO 5**Assicurazione e Garanzia**

IF dichiara di avere in corso e si obbliga a mantenere in vigore - senza soluzione di continuità fino alla scadenza del presente contratto le polizze assicurative previste dal PIR, sottoscritte in data __/__/20__ e acquisite agli atti di EAV.

IF è tenuta ad informare tempestivamente EAV del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività delle succitate polizze, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal PIR.

EAV dichiara di avere in corso e si obbliga a mantenere in vigore, senza soluzione di continuità fino alla scadenza del presente contratto le polizze assicurative previste dal PIR.

ARTICOLO 6**Referenti**

I Referenti delle parti sono elencati in Allegato 3; le parti si impegnano a comunicare tempestivamente eventuali variazioni /integrazioni.

Ciascuna delle parti sopporterà i propri costi circa le comunicazioni.

ARTICOLO 7**Responsabilità**

Per tutto quanto concerne ritardi, disdette e soppressioni, nonché con riferimento a tutti gli eventi che comportino un non ottimale utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto, EAV ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti dal PIR.

IF si impegna a sollevare e tenere indenne EAV da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima.

ARTICOLO 8

Durata del Contratto - Risoluzione

Il presente contratto decorre dal __/12/20__ sino al __/12/20__.

Il contratto si intende risolto di diritto in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR.

ARTICOLO 9

Foro competente – Legislazione applicabile

Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente il foro di Napoli.

Il presente contratto è regolato dalla legge italiana.

ARTICOLO 10

Codice Etico

EAV si impegna a rispettare le norme contenute nel "Codice Etico _____" - Detto Codice, seppur non allegato al presente contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso l'Appaltatore dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto Codice Etico, l'IF avrà diritto di risolvere il presente contratto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

La IF si impegna a rispettare le norme contenute nel "Codice Etico _____" - Detto Codice, seppur non allegato al presente contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso l'Appaltatore dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.

In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto Codice Etico, il GI avrà diritto di risolvere il presente contratto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

ARTICOLO 11

Cessione del Contratto

È fatto divieto ad IF di cedere a terzi il presente contratto ovvero di consentire, in qualsiasi altro modo, a terzi l'utilizzazione in tutto o in parte delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto.

La violazione dei divieti di cui al comma precedente ha come conseguenza, oltre alla risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal PIR, l'esclusione di IF da una nuova assegnazione di capacità nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio immediatamente successivo.

Qualsiasi atto di trasferimento della capacità di infrastruttura assegnata è, in ogni caso, nullo ai sensi dell'art. 22, comma 3, del D. Lgs. n. 112/2015.

ARTICOLO 12

Spese del Contratto

La presente scrittura privata, avendo per oggetto prestazioni di servizio soggette all'imposta sul valore aggiunto, non è soggetta all'obbligo di registrazione, salvo in caso d'uso, ai sensi di quanto stabilito dal D.P.R. 26 aprile 1986, n°131 e s.m.i. In ogni caso, l'imposta di registro eventualmente dovuta sarà a carico dell'IF.

ARTICOLO 13 **Disposizioni finali**

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

Nel caso una o più disposizioni del presente contratto divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali il contratto è stato stipulato.

Eventuali modifiche ed integrazioni, previo accordo tra le parti, verranno apportate per iscritto.

Per quanto non espressamente disciplinato dal presente contratto, si dovrà fare riferimento a tutto quanto disposto nel PIR e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.

Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ritenga opportuno emanare provvedimenti in materia o entrino in vigore altri provvedimenti normativi/regolamentari, potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di EAV oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti/normative, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso EAV procederà tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum.

In segno di integrale ed incondizionata accettazione di tutto quanto contenuto nella presente proposta di contratto Vi preghiamo di farci pervenire copia integrale della stessa e dei relativi allegati, timbrata, firmata e siglata in ogni pagina dal Vostro legale rappresentante o da altro soggetto munito di idonei poteri.

Per Ente Autonomo Volturno S.r.l.

.....

Per il Richiedente

.....

Come descritto nel PIR, la linea Cancellò – Benevento è esercitata con sistema di esercizio a Dirigente Unico, con sede nella stazione di Benevento Appia.

La linea Piedimonte Matese - S. Maria Capua Vetere è esercitata, per la tratta Piedimonte Matese - S. Angelo in Formis, con sistema di esercizio a Dirigente Unico mentre la tratta S. Angelo in Formis - S. Maria Capua Vetere è esercitata con sistema di esercizio a Dirigenza locale con Dirigente Centrale. La sede del Dirigente Unico è nella stazione capotronco di Piedimonte Matese.

Il GI EAV non dispone attualmente di un sistema informatico per monitorare in real time le prestazioni del trasporto ferroviario: il monitoraggio è effettuato dai Responsabili di Circolazione, che riportano manualmente sulla documentazione prevista gli scostamenti dalle tracce assegnate e qualsiasi altro evento interessante la circolazione.

Questi dati sono poi inseriti in un programma che consente di effettuare le necessarie verifiche ed adottare le opportune azioni.

Considerato lo stato delle tecnologie esistenti sulla rete EAV, le Stazioni intermedie rilevanti potranno essere considerate nella misurazione della puntualità solo a valle dell'adeguamento tecnologico.

Le stazioni di destino sulla rete EAV oggetto del monitoraggio sono:

- SANTA MARIA CAPUA VETERE e PIEDIMONTE MATESE (per la linea Napoli – Caserta – SMCV -Piedimonte Matese)
- CANCELLO e BENEVENTO CENTRALE RFI (per la linea Napoli – Cancellò – Benevento)

PARTE I – GENERALITÀ

I.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Nella presente relazione sono indicati criteri, attività e responsabilità per l'attribuzione e la validazione delle cause di ritardo, per la determinazione della puntualità e degli elementi significativi da utilizzare per il Performance Regime.

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

I.2 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Il presente documento si correla al Contratto di Servizio ed al Contratto di Programma vigenti stipulati con la Regione Campania ed al Prospetto Informativo della Rete.

I.3 DEFINIZIONI

Punto di rilevamento: località in corrispondenza della quale il GI rileva l'ora reale di passaggio dei treni.

Ritardo: differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

Scostamento: Differenza positiva, espressa in minuti, del ritardo del treno tra due punti di rilevamento.

Causa di ritardo: motivo che ha generato uno scostamento con valore maggiore di zero ascrivito al soggetto responsabile (GI, IF esercente, altra IF, cause esterne), reso noto alle IF tramite il sistema di monitoraggio del GI.

Penale unitaria di Performance Regime (Pu): valore economico definito nel capitolo 6 del PIR, che viene applicato a ciascun scostamento, valido ai fini del Performance Regime, maturato dal treno nel corso del suo percorso.

Puntualità (Standard IF): Puntualità calcolata come rapporto tra il numero di treni della singola IF giunti in soglia di puntualità (considerando arrivati in orario anche quelli giunti oltre soglia di puntualità per cause non riconducibili alla stessa IF proprietaria del treno) e il numero totale dei treni circolati della specifica IF.

Soglia di puntualità: 5'

Validazione: Verifica della completezza e della congruenza delle cause di ritardo attribuite agli scostamenti e alle anomalie e della certificazione del dato relativo. Tale processo è normalmente svolto dai DU e da SOPI con le IF, tramite i rispettivi referenti designati.

1.4 ABBREVIAZIONI

Nel testo sono usate le seguenti abbreviazioni:

ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti

DU - Dirigente Unico

GI - Gestore Infrastruttura

IF - Impresa Ferroviaria

PIR - Prospetto Informativo Rete

SOPI - Sala Operativa Infrastruttura

PARTE II DESCRIZIONE DEL PROCESSO

II.1 RILEVAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE

I dati di circolazione (orari di arrivo e partenza dei treni, programmati e reali) come descritto nel documento sono registrati nel sistema informativo di supporto della circolazione.

I dati relativi agli orari di arrivo sono rilevati dal DU in servizio.

II.2 ATTRIBUZIONE E CODIFICA DELLE CAUSE DI RITARDO

II.2.1 ATTRIBUZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO

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

I codici di ritardo sono riportati nella Parte III.

L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento dai 5 minuti in poi e va eseguita in tempo reale dal DU e comunque entro la fine del proprio turno di servizio.

Entro 1 giorno lavorativo dall'arrivo a destino del treno la SOPI può modificare i dati inseriti, correggendo errate registrazioni, eventuali mancanze o incongruenze dei dati.

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

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

II.2.2 MODALITÀ DI ATTRIBUZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO

L'assegnazione del codice corrispondente alla causa di ritardo avviene associando direttamente allo scostamento il codice di ritardo.

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

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

La rilevazione e consuntivazione sarà effettuata manualmente in base alle regole sopra indicate.

II.3 VALIDAZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO

Il processo di validazione è attuato mediante la condivisione tra GI e IF.

In caso di disaccordo sulla causa di ritardo attribuita a uno scostamento, le II.FF. possono attivarsi attraverso i Referenti designati, i cui nominativi sono formalmente comunicati a GI. Questi si confronteranno con la SOPI per la soluzione della controversia. In caso di accordo i dati sono registrati nel sistema informativo ed il processo di validazione si conclude, altrimenti le II.FF. potranno effettuare le contestazioni non oltre i 3 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno o dalla attribuzione della causa di ritardo (se successiva), specificando la motivazione della contestazione corredata, se necessario, da documentazione.

La SOPI, fatti i dovuti approfondimenti tecnici, dovrà rispondere formalmente alle II.FF. entro 3 giorni lavorativi - ovvero entro 7 giorni lavorativi in caso di necessità - dall'arrivo della contestazione e attribuisce, motivandole, le cause di ritardo, oggetto di contestazione.

II.4 PUNTUALITÀ

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

II.4.1 PUNTUALITÀ A DESTINO

In riferimento al processo produttivo (traccia), si definisce puntuale un treno giunto a destino entro la soglia di puntualità stabilita in 5' rispetto all'orario programmato.

Gli indicatori di puntualità (KPI) sono definiti come rapporto percentuale tra il numero dei treni in arrivo a destino entro la soglia di puntualità e il numero totale dei treni circolati.

Tutte le circolazioni non rientranti tra i treni viaggiatori non vengono considerate 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 $N_p/N_c \cdot 100$);
- 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 ed 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 $(N_c - N_{gi})/N_c \cdot 100$);
- 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 ed il numero totale dei treni della

IF circolati (indicando con Nif il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause IF e con Ncif è il numero di treni della IF circolati, la puntualità IF è pari a $(Ncif - Nif) / Nci * 100$).

- consuntivazione dei treni arrivati oltre soglia per cause esterne al GI, indicatore Ne.

Un treno è da considerarsi con arrivo a destino oltre soglia per cause riconducibili al GI se gli scostamenti ad esso attribuiti 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 ad essa attribuiti sono maggiori rispetto agli altri.

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

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

II.5 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. 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 del Performance Regime prende in considerazione gli scostamenti registrati e attribuiti ai soggetti interessati (GI e IF).

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

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

Ai fini del Performance Regime l'ammontare residuo degli scostamenti non attribuiti (ritardi inferiori ai 5 minuti), sarà ripartito in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti.

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

II.5.1 METODO DI CALCOLO DELLE PENALI

II.5.1.1 Elementi del sistema di attribuzione delle cause di ritardo

Il presente paragrafo riporta i principali criteri a seguito della consultazione con IF EAV, prevista dalla Delibera ART n. 188/2020. I nuovi criteri si applicano a partire dall'orario di servizio 2021/2022.

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

L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento maggiore di 5 minuti.

Lo scostamento dovuto a minuti non attribuiti, misurato rispetto alla precedente stazione rilevante o di partenza, sarà ripartito in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti.

Il ritardo registrato in partenza dalla località di origine dei treni sarà valorizzato alla stregua degli scostamenti maturati lungo tutto il percorso del treno, fatto salvo quanto specificato al punto 4.4.1.3.

II.5.1.2 Metodo di calcolo

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

- ✓ Crit: coefficiente che tiene conto del ritardo registrato in arrivo nelle stazioni di destino, i cui valori sono riportati nella tabella seguente:

Ritardo nella stazione di destino					
$\leq 5'$	$\leq 15'$	$\leq 30'$	$< 60'$	$< 120'$	$\geq 120'$
0,20	1,00	1,10	1,30	1,40	1,50

- ✓ CS: coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio, i cui valori sono riportati nella tabella seguente:

Coefficienti di Servizio	
Servizi a mercato	1
Servizio regionale	0,75

II.5.1.3 Rapporti GI vs IF

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

$$PF1 = Pu * [\sum (MGI * Crit) + Ps * \sum (SGI * Psop)]$$

dove:

- PF1 è il flusso che GI dovrà corrispondere alla IF e andrà calcolato per ciascuna IF
- Pu è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1,00 (uno) Euro/minuto
- PS è la penale unitaria per ogni treno soppresso, equivalente a $120 * Pu$
- MGI sono i minuti attribuiti al Gestore Infrastruttura oltre lo standard (5 minuti)
- Crit è il valore del coefficiente così come prima definito
- SGI è il numero treni con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità GI.
- Psop è il rapporto tra i treni*km soppressi per responsabilità GI e il valore di treni*km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale.

II.5.1.3 Rapporti IF vs GI

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

$$PF2 = Pu * \sum (MIF * Cs * Crit)$$

dove:

- PF2 è il flusso che IF dovrà corrispondere al GI e andrà calcolato per ciascuna IF

- Pu è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1,00 (uno) Euro/minuto.
- MIF sono i minuti attribuiti all'Impresa Ferroviaria titolare del treno oltre lo standard (5 minuti)
- CS e Crit sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

Il flusso economico annuo tra GI ed ogni singola IF non potrà superare il valore del 5% del totale del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno.

II.5.1.4 Rapporti IF-IF

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

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

dove:

- PF3 è il flusso che IF dovrà corrispondere ad altra IF e andrà calcolato per ciascuna IF rispetto ogni altra IF
- Pu è la penale unitaria di Performance Regime pari a 1,00 (uno) Euro/minuto
- PS è la penale unitaria per ogni treno soppresso, equivalente a 120*Pu
- MAB sono i minuti attribuiti all'Impresa A provocati a treni dell'Impresa B validi ai fini del Performance Regime
- SAB è il numero treni dell'IF B con provvedimento di soppressione, anche parziale, con responsabilità dell'IF A.
- Ct e Crit sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.
- Psop è il rapporto tra i treni km dell'IF B soppressi per responsabilità IF A e il valore di treni*km programmati relativi alle tracce oggetto di soppressione parziale o totale.

PARTE III TABELLA CODICI RITARDO

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

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

- Gestore Infrastruttura: circolazione (codice 1), impianti (codice 2), lavori all'infrastruttura (codice 3), soppressioni conto GI (codice 4);
- Impresa Ferroviaria: esercizio (codice 5), materiale rotabile (codice 6), soppressioni conto IF (codice 7) per l'Impresa Ferroviaria.

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

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

Per ciascun codice di ritardo viene di seguito descritto l'elenco indicativo degli eventi in esso compresi e la gestione di casi specifici.

CODICE MACROCAUSA DESCRIZIONE

- 1 Circolazione
- 2 Impianti
- 3 Lavori
- 5 Esercizio
- 6 Materiale Rotabile
- 8 Esterne
- 9 Indotte

CODICE CATEGORIA DESCRIZIONE_CAUSA

- 10 Circolazione - programmazione orario
- 11 Circolazione - errata regolazione
- 12 Circolazione - manovra conto Gestore Infrastruttura
- 13 Circolazione - navigazione
- 14 Circolazione - errori d'esercizio
- 18 Circolazione - personale
- 19 Circolazione - altre cause
- 20 Impianti - sicurezza
- 21 Impianti - passaggi a livello
- 22 Impianti - telecomunicazioni
- 23 Impianti - trazione elettrica
- 24 Impianti - armamento e sede
- 25 Impianti - opere d'arte
- 26 Impianti - intervento RTB (Rilevamento Termico Boccole)
- 28 Impianti - personale
- 29 Impianti - altre cause
- 30 Lavori - pianificazione
- 31 Lavori - gestione

DIREZIONE INFRASTRUTTURA

11

Sistema di controllo delle prestazioni - Relazione Tavolo Tecnico - Rev. 7 del 21/04/2021

- 32 Lav. - Limitaz. Infrastr.
- 38 Lav-Personale
- 39 Lavori - altre cause
- 40 Soppressioni per esigenze GI
- 41 Soppressione per forza maggiore

- 42 Soppressione per sciopero
- 50 Esercizio - prolungamento sosta orario
- 51 Esercizio - fermata straordinaria
- 52 Esercizio - servizi accessori
- 53 Esercizio - irregolarità
- 54 Esercizio - consegna treno
- 58 Esercizio - personale
- 59 Esercizio - altre cause
- 60 Materiale rotabile - composizione treni
- 61 Materiale rotabile - formazione treno e manovra
- 62 Materiale rotabile - guasto veicoli viaggiatori
- 63 Materiale rotabile - guasto veicoli merci
- 64 Materiale rotabile - guasto locomotiva o ETR
- 65 Materiale rotabile - richiesta soccorso
- 66 Materiale rotabile - intervento RTB (Rilevamento Termico Boccole) per Guasto Mat.
- 68 Materiale rotabile - personale
- 69 M Materiale. rotabile - altre cause
- 70 Soppressioni per esigenze IF
- 71 Soppressioni di fatto
- 72 Soppressione per sciopero
- 80 Esterne - scioperi
- 81 Esterne - ritardi per cause esterne avvenute in altre reti
- 811 Esterne - Gestore Infrastruttura Successivo
- 812 Esterne - Gestore Infrastruttura Precedente
- 813 Esterne - Impresa Ferroviaria Successiva
- 814 Esterne - Impresa Ferroviaria Precedente
- 815 Esterne - Ingresso Rete Nazionale
- 82 Esterne - autorità
- 83 Esterne - eventi accidentali
- 84 Esterne - meteo e naturali
- 85 Esterne - ritardo pubblicizzato
- 86 Esterne - furti/danneggiamenti da parte di estranei
- 87 Esterne - investimento persone/suicidi
- 88 Esterne - coincidenze programmate
- 89 Esterne - altre cause
- 90 Indotte - inconvenienti esercizio
- 91 Indotte - perdita traccia ritardo stesso treno

92 Indotte - perdita traccia ritardo altro treno

93 Indotte - corrispondenze

94 Indotte - coincidenze non programmate

ALLEGATI (aggiornamento dicembre 2024)

Sezioni omonime sito web <https://www.eavsrl.it/web/prospetto-informativo-della-rete>

Allegato n. I Elenco Impianti linea Cancello-Benevento

Allegato n. II Elenco Impianti linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. III Servizio assistenza PMR

Allegato n. 1 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Benevento Appia linea Benevento-Cancello

Allegato n. 2 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Benevento Rione Libertà linea Benevento-Cancello

Allegato n. 3 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Tufara linea Benevento-Cancello

Allegato n. 4 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio S. Martino Valle Caudina linea Benevento-Cancello

Allegato n. 5 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Cervinara linea Benevento-Cancello

Allegato n. 6 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Rotondi linea Benevento-Cancello

Allegato n. 7 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Arpaia linea Benevento-Cancello

Allegato n. 8 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio S. Maria a Vico linea Benevento-Cancello

Allegato n. 9 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio S. Felice a Cancello linea Benevento-Cancello

Allegato n. 10 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Piedimonte Matese linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 11 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianti di servizio Alife linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 12 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Dragoni linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 13 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Alvignano linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 14 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Caiazzo linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 15 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Piana di Monte Verna linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 16 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio S. Angelo in Formis linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 17 - Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Anfiteatro linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 18 Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Villa Ortensia linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 19 Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio S. Marco linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 20 Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Triflisco linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.

Allegato n. 21 Modello standard RNE per la descrizione dell'impianto di servizio Pontelatone linea S. Maria C.V. - Piedimonte M.