PROSPETTO INFORMATIVO RETE
ANNO 2024

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

INDICE

Variazioni apportate alla bozza PIR 2024 – edizione settembre 2022 ..... *8*

CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI *10*

1.1 Introduzione **10**

1.2 Obiettivo **10**

1.3 Quadro Giuridico (aggiornamento dicembre 2022) **11**

1.4 Status Legale **15**
1.4.1 Informazioni generali 15
1.4.2 Ricorso all'organismo di regolazione (aggiornamento marzo 2019) 15

1.5 Struttura del PIR **15**

1.6 Validità del PIR e Procedure di Aggiornamento **16**
1.6.1 Periodo di validità (aggiornamento giugno 2018) 16
1.6.2 Procedure di aggiornamento ordinario 16
1.6.3 Procedure di aggiornamento straordinario (aggiornamento giugno 2018) 17

1.7 Distribuzione **17**

1.8 Contatti (aggiornamento giugno 2015) **17**

1.9 Definizioni (aggiornamento dicembre 2020) **17**

CAPITOLO 2 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA *20*

2.1 Introduzione **20**

2.2 Condizioni Generali di Accesso **20**
2.2.1 Chi può richiedere l'accesso (aggiornamento giugno 2021) 20
2.2.2 Requisiti per richiedere (aggiornamento dicembre 2017) 20
2.2.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro (aggiornamento dicembre 2017) *20*
2.2.2.2 Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura *20*
2.2.3 Licenza (aggiornamento dicembre 2015) 21
2.2.4 Certificato di sicurezza Unico (aggiornamento giugno 2022) 21

2.3 Condizioni di Accesso Commerciali **21**
2.3.1 Accordo Quadro (aggiornamento giugno 2021) 21
2.3.1.1 Contenuti e durata *21*
2.3.1.2 Velocità Commerciale Media ed altri parametri di qualità *23*
2.3.1.3 Sottoscrizione e adempimenti successivi (aggiornamento dicembre 2017) *23*
2.3.1.4 Variazioni di capacità (aggiornamento giugno 2018) *23*
2.3.1.5 Garanzia *24*
2.3.1.6 Divieto di cessione *24*
2.3.1.7 Risoluzione *24*
2.3.2 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura (aggiornamento giugno 2020) 25
2.3.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI EAV e IF - Istanza di accesso (aggiornamento dicembre 2017) *25*
2.3.2.2 Verifica della documentazione *25*
2.3.2.3 Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione *26*
2.3.2.4 Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di sicurezza Unico *26*
2.3.2.5 Garanzia *26*
2.3.2.6 Esonero della garanzia *26*
2.3.2.7 Assicurazioni (Aggiornamento dicembre 2022) *26*
2.3.2.8 Risoluzione del contratto *27*
2.3.2.9 Sospensione dell'efficacia del contratto *28*

2.4 Obblighi del GI EAV e delle IF in Fase di Esecuzione del Contratto **28**
2.4.1 Obblighi comuni (aggiornamento dicembre 2022) 28
2.4.2 Obblighi del GI EAV (aggiornamento dicembre 2021) 29

2.4.3 Obblighi dell'IF (aggiornamento dicembre 2022) 30

2.5 Regole di Esercizio (aggiornamento giugno 2020) 31
2.5.1 Informazioni e cooperazione con AB e GI EAV (aggiornamento giugno 2021) 31
2.5.2 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione (aggiornamento dicembre 2021) 32
2.5.3 Informazioni date dal GI EAV prima e durante la circolazione 32
2.5.4 Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/responsabilità del GI EAV (aggiornamento giugno 2015) 33
2.5.5 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario 33
2.5.6 Gestione della circolazione perturbata (aggiornamento giugno 2021) 34
2.5.7 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio 35
2.5.8 Sgombero dell'infrastruttura (al di fuori dei binari di stazionamento) (aggiornamento giugno 2015) 35
2.5.8.1 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso e/o di materiali di riserva .. 35
2.5.8.2 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 37
2.5.8.3 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva 37
2.5.8.4 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di mezzi di soccorso attrezzati 38
2.5.8.5 Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso, materiale di riserva o mezzi di soccorso attrezzati 39

2.6 Processo di Accettazione del Materiale Rotabile 39

2.7 Processo di Accettazione del Personale (aggiornamento giugno 2017) 40

2.8 Verifica e Ispezione da Parte del GI EAV 40

CAPITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA 42

3.1 Introduzione 42

3.2 Linea Cancello – Benevento 42
3.2.1 Il Sistema d'esercizio 42
3.2.2 L'armamento 42
3.2.3 Peso assiale e velocità massima treni 43
3.2.4 La sagoma ammessa 43
3.2.5 Manufatti in esercizio 43
3.2.6 Gallerie 43
3.2.7 Allacciamenti con RFI 43
3.2.8 Apparati Centrali 43
3.2.9 L'alimentazione 44
3.2.10 Il Sistema Di Distanziamento 44
3.2.11 Capacità Dell'infrastruttura (aggiornamento dicembre 2020) 44
3.2.12 Passaggi a livello 45
3.2.13 Trasmissione dati 46
3.2.14 Teleinformazione 46
3.2.15 Telecomunicazioni 46
3.2.15.1 Rete telefonica 46
3.2.15.2 Sicurezza e protezione 46
3.2.16 Programmazione Lavori 46
3.2.17 Modalità di pianificazione e pubblicizzazione dei lavori non ordinari (aggiornamento dicembre 2021). 47
3.2.18 Orario di esercizio (aggiornamento giugno 2020) 47
3.2.19 Restrizioni (aggiornamento giugno 2021) 47

3.3 Linea Santa Maria C.V. – Piedimonte Matese 48
3.3.1 Il Sistema d'esercizio 48
3.3.2 L'armamento 48
3.3.3 Peso assiale e velocità massima treni 48
3.3.4 La Sagoma Ammessa 48
3.3.5 Manufatti in esercizio 49

3.3.6 Gallerie ... 49
3.3.7 Allacciamenti con RFI ... 49
3.3.8 Apparati Centrali ... 49
3.3.9 L'alimentazione ... 49
3.3.10 Il Sistema di distanziamento (aggiornamento giugno 2019) ... 50
3.3.11 Capacità dell'infrastruttura (aggiornamento dicembre 2020) ... 50
3.3.12 Passaggi a livello ... 51
3.3.13 Trasmissione dati ... 51
3.3.14 Teleinformazione ... 51
3.3.15 Telecomunicazioni ... 51
3.3.15.1 Rete telefonica ... 51
3.3.15.2 Sicurezza e protezione ... 52
3.3.16 Programmazione Lavori ... 52
3.3.17 Modalità di pianificazione e pubblicizzazione dei lavori non ordinari (aggiornamento dicembre 2021). ... 52
3.3.18 Orario di esercizio (aggiornamento giugno 2020) ... 53
3.3.19 Restrizioni (aggiornamento giugno 2021) ... 53

3.4 Provvedimenti Infrastrutturali (aggiornamento settembre 2022) ... 53

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' ... 56

4.1 Introduzione (aggiornamento dicembre 2020) ... 56

4.2 Descrizione del Processo (aggiornamento marzo 2021) ... 56

4.3 Tempistica per le Richieste ... 57
4.3.1 Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica (aggiornamento dicembre 2021) ... 57
4.3.2 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro (aggiornamento giugno 2020) ... 57
4.3.3 Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore (aggiornamento dicembre 2021) ... 58
4.3.4 Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio (aggiornamento giugno 2020) ... 59
4.3.5 Tempistica per richieste in corso d'orario (aggiornamento giugno 2020) ... 60
4.3.6 Trattazione delle richieste (aggiornamento giugno 2020) ... 60

4.4 Variazioni al Programma Giornaliero ... 61
4.4.1 Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria (aggiornamento dicembre 2020) ... 61
4.4.1.1 Non utilizzo delle tracce contrattualizzate ... 61
4.4.1.2 Variazioni in corso d'orario (aggiornamento giugno 2020) ... 61
4.4.1.3 Variazione in gestione operativa (modificato dicembre 2020) ... 61
4.4.2 Esigenze del GI (aggiornamento giugno 2020) ... 62
4.4.3 Causa di forza maggiore ... 63

4.5 Processo di Allocazione ... 63
4.5.1 Limitazioni all'accordo quadro (aggiornamento dicembre 2017) ... 63
4.5.3 Processo di armonizzazione (aggiornamento giugno 2020) ... 63
4.5.4 Processo di coordinamento (aggiornamento giugno 2020) ... 63
4.5.5 Linee sature (aggiornamento giugno 2020) ... 64
4.5.5.1 Dichiarazione di saturazione ... 64
4.5.5.2 Criteri di priorità (aggiornamento giugno 2020) ... 64
4.5.5.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento (aggiornamento giugno 2020) ... 65
4.5.6 Esito delle richieste (aggiornamento giugno 2020) ... 65

4.6 Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'infrastruttura (aggiornamento giugno 2020) ... 65

4.7 Regole per la Mancata Utilizzazione della Capacità (aggiornamento dicembre 2020) ... 66
4.7.1 Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce (aggiornamento giugno 2020) ... 66
4.7.2 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate (aggiornamento giugno 2020) ... 66
4.7.3 Franchigia sulla disdetta di tracce (aggiornamento giugno 2020) ... 67

CAPITOLO 5 – SERVIZI ... 68

5.1 Struttura Legale 68

5.2 Elenco dei Servizi – funzioni dell'AB (aggiornamento marzo 2021) 68
5.2.1 Pacchetto minimo di accesso 68
5.2.2 Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito (aggiornamento marzo 2022) 68
5.2.3 Servizi complementari 68
5.2.4 Servizi ausiliari 69

5.3 Descrizione Servizi del Pacchetto Minimo di Accesso 69
5.3.1 Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti 69
5.3.2 Utilizzo della capacità assegnata 69
5.3.3 Uso degli scambi e dei raccordi 69
5.3.4 Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione 69
5.3.5 Uso del sistema di alimentazione elettrica, ove disponibile 70
5.3.6 Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità (aggiornamento dicembre 2022) 70

5.4 Descrizione Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito (aggiornamento dicembre 2022) 71
5.4.1 Accesso ed utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi 71
5.4.2 Accesso ed utilizzo di aree ed impianti di smistamento e composizione treni 71
5.4.3 Accesso ed utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile (aggiornamento dicembre 2022) 71
5.4.4 Servizi forniti da IF EAV (aggiornamento marzo 2022) 71

5.5 Descrizione Servizi Complementari 72
5.5.1 Fornitura energia di trazione 72
5.5.2 Rifornimento idrico 72
5.5.3 Assistenza a Persone con disabilità e mobilità ridotta (PMR) di cui al Regolamento (UE) n.782/2021 (aggiornamento dicembre 2022) 72

5.6 Descrizione Servizi Ausiliari (aggiornamento giugno 2021) 73
5.6.1 Informazioni complementari 73
5.6.2 Servizi di biglietteria 73

CAPITOLO 6 – TARIFFE E PERFORMANCE REGIME 74

6.1 Struttura Legale 74

6.2 Tariffe (aggiornamento dicembre 2022) 74
6.2.1 Pacchetto minimo di accesso (aggiornamento dicembre 2022) 74
6.2.1.1 Componente A 74
6.2.1.2 Componente B 75
6.2.2 Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito (aggiornamento marzo 2021) 76
6.2.3 Servizi complementari e ausiliari (aggiornamento dicembre 2022) 76
6.2.3.1 Fornitura energia elettrica di trazione 76
6.2.3.2 Rifornimento idrico 77
6.2.3.3 Servizi di biglietteria 77
6.2.3.4. Informazioni complementari 77
6.2.4 Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura in caso di impiego di mezzi di impresa ferroviaria estranea alla causa d'ingombro (aggiornamento giugno 2015) 77

6.3 Rendicontazione, Fatturazione e Pagamento 78

6.4 Performance Regime (aggiornamento giugno 2021) 78

APPENDICI 81

A.1 APPENDICE N. 1: ACCORDO QUADRO TIPO (aggiornamento dicembre 2021) 82

A.2 APPENDICE N. 2: CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA 88

A. 3 APPENDICE N.3: SISTEMA DI CONTROLLO DELLE PRESTAZIONI 92

Variazioni apportate alla bozza PIR 2024 – edizioni settembre 2022

MODIFICHE GENERALI

Paragrafo 6.2 - Tariffe (aggiornamento a seguito delle indicazioni dell'Organismo di Regolazione)
Paragrafo 5.4.1 - Accesso ed utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi (pubblicazione Modello RNE per la descrizione degli Impianti di Servizio)

NUOVI INSERIMENTI/ELIMINAZIONI

Paragrafo 1.3 - Quadro Giuridico (inserimento di fonti normative e regolamentari)
Paragrafo2.3.2.7 - Assicurazioni (adeguamento massimali)
Paragrafo 2.4.1 - Obblighi comuni (integrazione ultimo cpv con riferimento modalità e tempistiche delibera ART 28 2021)
Paragrafo 2.4.3 - Obblighi dell'IF (obblighi connessi alla presenza a bordo di PMR in caso di trasbordo in linea od in stazione ed alla necessità di fornire informazioni sull'offerta dei servizi sostitutivi con bus o di riprotezione su altro treno)
Paragrafo 5.3.6 - Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità (informazioni a cura del GI sulla base dei dati resi disponibili dalla IF e di sua stretta pertinenza per i servizi sostitutivi con autobus in orario o riprogrammati in corso d'orario, ovvero per i servizi di riprotezione in Gestione Operativa)
Paragrafo 5.4.3 Accesso ed utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile (inserimento riferimento all'IF EAV)
Paragrafo 5.5.3 - Assistenza a Persone con disabilità e mobilità ridotta (PMR) di cui al Regolamento (UE) n.782/202 (eliminazione ultimi due cpv relativi alle date di esecuzione lavori)

Appendice n. 1 – Accordo Quadro tipo - ultimo cpv articolo 9

CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI

1.1 Introduzione

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.

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 Quadro Giuridico (aggiornamento dicembre 2022)

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 de 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: "*Adeguamenti 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.*".

1.4 Status Legale

1.4.1 Informazioni generali

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.

1.4.2 Ricorso all'organismo di regolazione (aggiornamento marzo 2019)

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

1.5 Struttura del PIR

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

- Capitolo 1 – Informazioni generali - sono riportate le informazioni generali sulle caratteristiche del documento;
- Capitolo 2 – 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 3 – Caratteristiche dell'infrastruttura – contiene la descrizione delle caratteristiche infrastrutturali necessaria ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità;

- 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 - sono elencati i servizi compresi nel Pacchetto Minimo di Accesso, nonché quelli che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi;
- Capitolo 6 – Tariffe - 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.

1.6 Validità del PIR e Procedure di Aggiornamento

1.6.1 Periodo di validità (aggiornamento giugno 2018)

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 dall'10 marzo 2023 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 10 dicembre 2023 al 9 dicembre 2024.

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 10 dicembre 2023 al 9 dicembre 2024.

1.6.2 Procedure di aggiornamento ordinario

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) viene aggiornato a cura della Società EAV S.r.l., 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 i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l'orario di servizio decorrente

da dicembre (Y-1) a dicembre (Y); la denominazione del documento dovrà essere "Prospetto Informativo della Rete Y";

- 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.

1.6.3 Procedure di aggiornamento straordinario (aggiornamento giugno 2018)

Eventuali modifiche al presente documento che riguardano l'esercizio dell'orario dal 10/12/2023 al 9/12/2024 in conseguenza di cambiamenti del quadro normativo e/o regolamentare di riferimento nonché, per specifiche ragioni del GI adeguatamente motivata, formeranno oggetto di specifico aggiornamento e saranno incorporate nel presente PIR. Tali modifiche saranno riassunte in una tabella riepilogativa contenente le seguenti informazioni:

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

Ogni modifica sarà comunicata all'ART e a tutti i soggetti interessati, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni, 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.

1.7 Distribuzione

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

1.8 Contatti (aggiornamento giugno 2015)

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/

1.9 Definizioni (aggiornamento dicembre 2020)

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 virtu' 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 capacita**", una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura "infrastruttura saturata" (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 2 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

2.1 Introduzione

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

2.2 Condizioni Generali di Accesso

2.2.1 Chi può richiedere l'accesso (aggiornamento giugno 2021)

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.

2.2.2 Requisiti per richiedere (aggiornamento dicembre 2017)

2.2.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro (aggiornamento dicembre 2017)

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.

2.2.2.2 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 3 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.

2.2.3 Licenza (aggiornamento dicembre 2015)

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
dtt.dgtfe@mit.gov.it

2.2.4 Certificato di sicurezza Unico (aggiornamento giugno 2022)

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/

2.3 Condizioni di Accesso Commerciali

2.3.1 Accordo Quadro (aggiornamento giugno 2021)

2.3.1.1 Contenuti e durata

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 4.5.1.

È definita la possibilità in caso di singolo titolare di Accordo Quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile in base a quanto previsto dalle delibere 70/2014 e 76/2014 dell'Autorità di regolazione dei Trasporti.

È definita la possibilità di prenotare, per l'esercizio dei servizi regionali, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi Quadro, fatte salve misure di salvaguardia dei nuovi entranti in base a quanto previsto dalle delibere 70/2014 e 76/2014 dell'Autorità di regolazione dei Trasporti.

2.3.1.2 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.

2.3.1.3 Sottoscrizione e adempimenti successivi (aggiornamento dicembre 2017)

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 2.3.2. Qualora le richieste di cui trattasi non pervengano nel rispetto del termine di cui al paragrafo 4.3.2, troveranno comunque piena applicazione le disposizioni in esso contenute per tale ipotesi.

2.3.1.4 Variazioni di capacità (aggiornamento giugno 2018)

Alle scadenze indicate per la presentazione delle richieste di tracce, potranno essere richieste variazioni nei limiti complessivi del ± 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.4.5.1. (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.

2.3.1.5 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.

2.3.1.6 Divieto di cessione

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

2.3.1.7 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 2.3.1.6) 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.

2.3.2 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura (aggiornamento giugno 2020)

2.3.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI EAV e IF - Istanza di accesso (aggiornamento dicembre 2017)

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.

2.3.2.2 Verifica della documentazione

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

2.3.2.3 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.

2.3.2.4 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.

2.3.2.5 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.

2.3.2.6 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.

2.3.2.7 Assicurazioni (Aggiornamento dicembre 2022)

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.

2.3.2.8 Risoluzione del contratto

Salvo quanto previsto dalle disposizioni generali del Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, il Contratto si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 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 G EAV acquisirà l'importo della garanzia in argomento, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

2.3.2.9 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.

2.4 Obblighi del GI EAV e delle IF in Fase di Esecuzione del Contratto

2.4.1 Obblighi comuni (aggiornamento dicembre 2022)

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.

2.4.2 Obblighi del GI EAV (aggiornamento dicembre 2021)

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.

2.4.3 Obblighi dell'IF (aggiornamento giugno 2020)

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.

2.5 Regole di Esercizio (aggiornamento giugno 2020)

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 anormalità significative). All'insorgere di un'anormalità rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile, l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle II.FF. -

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'.

2.5.1 Informazioni e cooperazione con AB e GI EAV (aggiornamento giugno 2021)

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.

2.5.2 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione (aggiornamento dicembre 2021)

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.

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.

2.5.3 Informazioni date dal GI EAV prima e durante la circolazione

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 rilevanza[1] 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.

[1] Per lavori di maggiore rilevanza si intende lavori che comportano una riduzione di capacita 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.

2.5.4 Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/responsabilità del GI EAV (aggiornamento giugno 2015)

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. 2.4.2 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 4.7.2.

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. 2.4.2, le conseguenze economiche saranno a carico dell'IF che le ha originate.

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

2.5.6 Gestione della circolazione perturbata (aggiornamento giugno 2021)

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.

b) 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.

2.5.7 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).

2.5.8 Sgombero dell'infrastruttura (al di fuori dei binari di stazionamento) (aggiornamento giugno 2015)

2.5.8.1 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. 2.3.2.1, 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, previe 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 6.2.4 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 paragrafo 2.5.8.5.

2.5.8.2 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. 2.3.2.1, 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 6.2.4.

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 paragrafo 2.5.8.5.

2.5.8.3 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 anormalità 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.

2.5.8.4 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 2.5.8.3, 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.

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

La mancata disponibilità dichiarata al GI 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 contrato di utilizzo. Ogni qualvolta si verifichino casi di grave inadempimento, il GI EAV fornirà una dettagliata relazione all'ART.

2.6 Processo di Accettazione del Materiale Rotabile

L'utilizzo sull'infrastruttura ferroviaria di EAV S.r.l. di materiale rotabile omologato e immatricolato è subordinata 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.

2.7 Processo di Accettazione del Personale (aggiornamento giugno 2017)

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.

2.8 Verifica e Ispezione da Parte del GI EAV

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 2.4.3 fornite dall'IF evidenzino una difformità rispetto alle specifiche tecniche di circolazione.

CAPITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

3.1 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 e richiedere le relative tracce orarie e i servizi connessi.

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

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

3.2 Linea Cancello – Benevento

Nei successivi paragrafi si sintetizzano le principali caratteristiche tecniche del tronco ferroviario in argomento, dando indicazioni circa i miglioramenti che si implementeranno entro il prossimo quinquennio, dettagliando questi ultimi nel relativo paragrafo.

3.2.1 Il Sistema d'esercizio

REGIME DI CIRCOLAZIONE	TRONCHI O TRATTE IN CUI VIGE
Dirigenza Unica con regolamento di esercizio interno approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Cancello- Benevento

3.2.2 L'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 in legno sui deviatoi
  - traverse Vagneux km 46,005
  - traverse in legno binari secondari delle stazioni
  - 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 deviatoi in opera:**
  - 50 UNI N° 17
  - 36 RA N° 24

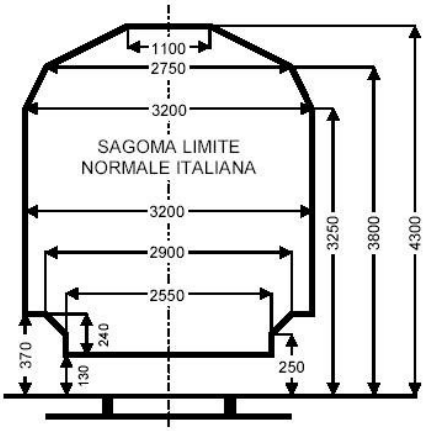
- Totale N° 41

3.2.3 Peso assiale e velocità massima treni

- **PASSEGGERI**
  - Velocità massima ammessa 70 km/ora (in ottemperanza a quanto prescritto dall'ANSFISA)
  - Peso lordo per asse consentito 18 ton/asse

3.2.4 La sagoma ammessa

Sulla tratta Cancello – Benevento è in vigore la "Sagoma Limite Normale Italiana". Per alcune gallerie è in vigore anche la sagoma ridotta.



3.2.5 Manufatti in esercizio

Totale di 15 tra viadotti, cavalcavia e ponti metallici per lunghezza complessiva di 665,28 mt.

3.2.6 Gallerie

Totale di 6 per una lunghezza complessiva di 1.912,54 mt.

3.2.7 Allacciamenti con RFI

Tratta di linea	Stazioni comuni
Cancello- Benevento	Cancello- Benevento C.le

REGIME DI CIRCOLAZIONE	TRONCHI O TRATTE IN CUI VIGE
Blocco Telefonico	Cancello- Benevento C.le

3.2.8 Apparati Centrali

Stazione	Apparato	Note
S.Felice a Cancello	ACEI – NEW EST WESTING HOUSE	Da installare ACEI I-019
S.Maria a Vico	ACEI – NEW EST WESTING HOUSE	Da installare ACEI I-019
Arpaia	ACEI – NEW EST WESTING HOUSE	Da installare ACEI I-019

Cervinara	ACEI – NEW EST WESTING HOUSE	Prossima attivazione ACEI I-019
S.Martino V.C.	ACEI – NEW EST WESTING HOUSE	Prossima attivazione ACEI I-019
Tufara	ACEI – NEW EST WESTING HOUSE	Prossima attivazione ACEI I-019
Benevento Appia	ACEI - FS I 0/19	Predisposto per B.C.A.

3.2.9 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.

3.2.10 Il Sistema Di Distanziamento

REGIMI DI CIRCOLAZIONE	TRONCHI O TRATTE IN CUI VIGE
Blocco Telefonico	Cancello- Benevento

3.2.11 Capacità Dell'infrastruttura (aggiornamento dicembre 2020)

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 accennati nei precedenti paragrafi e meglio dettagliati nello specifico capitolo di riferimento.

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 – Cancello	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 – Cancello	52	8	12	8	8	6	6	4	8

3.2.12 Passaggi a livello

	Prog. Km	Tipologia
1	0+953	N. 2 Barriere automatiche
2	1+679	PL in consegna ad utenti
3	1+797	Impianto automatico SOA
4	2+555	PL in consegna ad utenti
5	2+621	Impianto automatico SOA
6	2+931	N. 2 Barriere automatiche
7	3+819	Impianto automatico SOA
8	4+240	Impianto automatico SOA
9	4+865	N. 2 Barriere automatiche
10	5+415	N. 2 Barriere automatiche di stazione
11	6+567	N. 2 Barriere automatiche
12	6+908	N. 2 Barriere automatiche
13	7+333	N. 2 Barriere chiuso a distanza dal P.G.
14	7+560	N. 2 Barriere chiuso dal P.G.
15	7+698	N. 2 Barriere chiuso a distanza dal P.G.
16	8+039	N. 2 Barriere automatiche di stazione
17	8+464	N. 2 Barriere automatiche di stazione
18	8+801	N. 2 Barriere automatiche di stazione
19	10+131	PL in consegna ad utenti
20	10+833	PL pubblico in trattativa
21	11+092	Impianto automatico SOA
22	11+365	PL in consegna ad utenti
23	11+642	PL pubblico in trattativa
24	12+335	PL in consegna ad utenti
25	13+126	PL in consegna ad utenti
26	13+959	PL in consegna ad utenti
27	14+321	Impianto automatico SOA
28	16+471	PL in consegna ad utenti
29	18+072	PL pubblico in trattativa
30	18+494	PL in consegna ad utenti
31	18+654	PL in consegna ad utenti
32	19+293	PL in consegna ad utenti
33	19+642	PL pubblico in trattativa
34	20+413	N. 2 Barriere automatiche di stazione
35	22+613	N. 2 Barriere automatiche
36	23+293	Impianto automatico SOA
37	23+570	N. 2 Barriere automatiche
38	24+048	N. 2 Barriere automatiche
39	24+396	N. 2 Barriere automatiche
40	25+606	N. 2 Barriere automatiche di stazione
41	26+204	N. 2 Barriere automatiche di stazione
42	26+545	PL carrabile
43	27+662	N. 2 Barriere automatiche
44	29+015	N. 2 Barriere automatiche di stazione
45	29+523	N. 2 Barriere automatiche di stazione
46	33+395	Impianto automatico SOA
47	33+558	PL in consegna ad utenti carrabile
48	33+893	PL in consegna ad utenti carrabile
49	34+090	PL in consegna ad utenti
50	34+850	N. 2 Barriere automatiche di stazione
51	37+191	PL in consegna ad utenti
52	37+613	N. 2 Barriere automatiche
53	40+028	Impianto automatico SOA
54	40+325	N. 2 Barriere automatiche
55	40+660	PL in consegna ad utenti
56	41+753	PL con P.G. - chiusura ad orario
57	42+341	N. 2 Barriere automatiche
58	42+614	N. 2 Barriere automatiche
59	46+403	PL in consegna ad utenti
60	46+942	Impianto automatico SOA

3.2.13 Trasmissione dati

Per quanto concerne la trasmissione dei dati, non è disponibile un quadro sinottico della marcia dei treni.

3.2.14 Teleinformazione

Nelle stazioni non esiste, allo stato, alcun tipo di pannelli di segnalazione al pubblico, solo tabelle cartacee. Nelle stazioni, l'impianto di diffusione sonora è realizzato in modo tale che sia il Dirigente Unico – nella stazione di Benevento - a dare l'annuncio dei treni in partenza e in arrivo.

3.2.15 Telecomunicazioni

3.2.15.1 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.

3.2.15.2 Sicurezza e protezione

- A.C.E.I. di tipo New Est Westinghouse (n° 6);
- A.C.E.I. FS I 0/19 (n° 7);
- A.C.E.I. FS I 0/15 (n° 1).

3.2.16 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:

- 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.

3.2.17 Modalità di pianificazione e pubblicizzazione dei lavori non ordinari (aggiornamento dicembre 2021).

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 disponibilità 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 capacita - 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'offerto (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.

3.2.18 Orario di esercizio (aggiornamento giugno 2020)

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

3.2.19 Restrizioni (aggiornamento giugno 2021)

La velocità massima di percorrenza della linea è fissata a 70 km/h.

3.3 Linea Santa Maria C.V. – Piedimonte Matese

Nei successivi paragrafi si sintetizzano le principali caratteristiche tecniche del tronco ferroviario in argomento, dando indicazioni circa i miglioramenti che si implementeranno entro il prossimo quinquennio, dettagliando questi ultimi nel relativo paragrafo.

3.3.1 Il Sistema d'esercizio

REGIME DI CIRCOLAZIONE	TRONCHI O TRATTE IN CUI VIGE
Dirigenza Unica con regolamento di esercizio interno approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese

3.3.2 L'armamento

Lo scartamento dei binari è quello standard di 1435 mm.

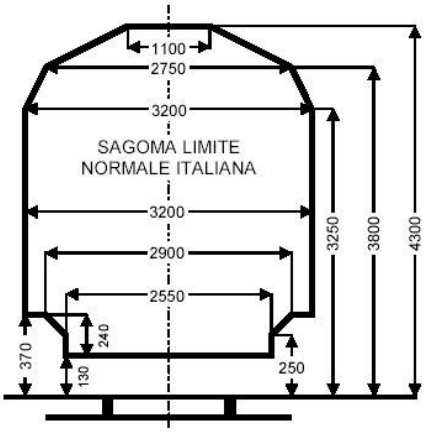
- **Tipi di traverse in opera:**
  - traverse in legno — sui deviatoi
  - traverse Vagneux (bibocco) — km 41,242
  - **Totale** — **km 41,242**
- **Tipi di rotaie in opera** — 50 UNI intera linea e binari di precedenza
- **Tipi di deviatoi in opera:**
  - 50 UNI — N° 24
  - 36 RA — N° 13
  - **Totale** — **N° 37**

3.3.3 Peso assiale e velocità massima treni

- **PASSEGGERI**
  - Velocità massima ammessa — 70 km/ora (in ottemperanza a quanto prescritto dall'ANSFISA)
  - Peso lordo per asse consentito — 16 ton/asse

3.3.4 La Sagoma Ammessa

Su tratta S. Maria C.V. – Piedimonte M. è in vigore la "Sagoma Limite Normale Italiana".



3.3.5 Manufatti in esercizio

Totale di 14 tra viadotti, cavalcavia e ponti metallici per lunghezza complessiva di 2794,18 mt

3.3.6 Gallerie

Totale di 8 per una lunghezza complessiva di 2.176,43 mt

3.3.7 Allacciamenti con RFI

Tratta di linea	Stazioni comuni
S.Maria C.V. – Piedimonte Matese	Santa Maria Capua Vetere

3.3.8 Apparati Centrali

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

3.3.9 L’alimentazione

Tutti i treni che circolano sulla tratta S. Maria C.V.- Piedimonte M. vengono alimentati da carburante e non da linee elettriche. Il distributore di carburante si trova nella stazione di Piedimonte Matese.

3.3.10 Il Sistema di distanziamento (aggiornamento giugno 2019)

REGIME DI CIRCOLAZIONE	TRONCHI O TRATTE IN CUI VIGE
Blocco Telefonico	S.Angelo in Formis – Piedimonte Matese

REGIME DI CIRCOLAZIONE	TRONCHI O TRATTE IN CUI VIGE
Blocco Automatico Conta Assi	S.Maria C.V. – S.Angelo in Formis

Come da ODS-0000396-2019 del 26/05/2019, si è disposto, da inizio servizio del giorno 27 maggio 2019, l'immissione in esercizio del Blocco Automatico Conta Assi "Ducati 2002 TDS" sulla tratta S. Maria C.V.-S. Angelo in Formis della linea.

Per la gestione della Circolazione sulla tratta in oggetto deve essere utilizzata la specifica modulistica mutuata da RFI e fornita all'impianto. Sulla tratta S. Angelo in Formis - Piedimonte Matese la gestione della circolazione continua ad essere regolata dal Sistema di Esercizio ed il Regime di Circolazione attualmente in vigore. Eventuali guasti o anomalie interessanti enti o dispositivi dell'Infrastruttura collegati all'impianto di Blocco Conta Assi sulla tratta S. Maria C.V. -S. Angelo in Formis, dovranno essere segnalati dal personale che li rileva al D.M. di S. Angelo in Formis, che dovrà trasmettere al D.M. di RFI ed al D.C. di EAV tutte le informazioni per l'adozione dei necessari provvedimenti.

Le manutenzioni all'intero impianto del Blocco Automatico Conta Assi saranno effettuate dal GI R.F.I.-

3.3.11 Capacità dell'infrastruttura (aggiornamento dicembre 2020)

In considerazione degli impianti di segnalamento e del regime di circolazione in vigore si riporta, di 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 accennati nei precedenti paragrafi e meglio dettagliati nello specifico capitolo di riferimento

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

3.3.12 Passaggi a livello

	Prog. km	Tipologia
1	2+903	N. 2 Barriere automatiche
2	3+748	N. 2 Barriere automatiche
3	5+114	N. 2 Barriere automatiche
4	5+730	N. 2 Barriere automatiche di stazione
5	6+102	N. 4 Barriere automatiche di stazione
6	6+433	N. 2 Barriere automatiche
7	6+899	Impianto SOA
8	17+510	Impianto SOA con catena in consegna ad utenti
9	20+022	Impianto SOA con catena in consegna ad utenti
10	20+673	Impianto SOA in consegna ad utenti
11	21+116	Impianto SOA in consegna ad utenti
12	24+096	Impianto SOA con catena in consegna ad utenti
13	26+524	N. 2 Barriere automatiche
14	29+259	Impianto SOA in consegna ad utenti
15	30+605	N. 2 Barriere automatiche di stazione
16	31+290	N. 2 Barriere automatiche di stazione
17	34+286	Impianto automatico SOA
18	34+645	N. 2 Barriere automatiche
19	35+176	N. 2 Barriere automatiche
20	35+830	Impianto automatico SOA
21	36+657	Impianto automatico SOA
22	36+867	N. 2 Barriere automatiche
23	37+254	N. 4 Barriere automatiche di stazione
24	37+522	N. 2 Barriere automatiche di stazione
25	38+242	Impianto automatico SOA
26	38+928	PL in consegna ad utenti
27	39+547	PL in consegna ad utenti
28	40+077	PL carrabile
29	40+251	N. 2 Barriere automatiche
30	40+484	Impianto SOA

3.3.13 Trasmissione dati

Per quanto concerne la trasmissione dei dati, non è disponibile un quadro sinottico della marcia dei treni.

3.3.14 Teleinformazione

Nelle stazioni non esiste, allo stato, alcun tipo di pannelli di segnalazione al pubblico, solo tabelle cartacee. L'impianto di diffusione sonora è realizzato in modo tale che sia il Dirigente Unico – nella stazione di Piedimonte - a dare l'annuncio dei treni in partenza e in arrivo.

3.3.15 Telecomunicazioni

3.3.15.1 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.

3.3.15.2 Sicurezza e protezione

- A.C.E.I. FS I 0/19 (n° 7);
- A.C.E.I. FS I 0/15 (n° 1).

3.3.16 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 del binario 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:

- 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.

3.3.17 Modalità di pianificazione e pubblicizzazione dei lavori non ordinari (aggiornamento dicembre 2021).

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;
- La non disponibilità di un binario principale per una durata di 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 capacita - 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 rende noto le date e la modalità di restrizioni relative al programma di indisponibilità, il quale verrà pubblicato evidenziando la percentuale di riduzione dell'offerto (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.

3.3.18 Orario di esercizio (aggiornamento giugno 2020)

Il periodo di abilitazione della linea è dalle 4:10 alle 22:47 dal lunedì al sabato.

3.3.19 Restrizioni (aggiornamento giugno 2021)

La velocità massima di percorrenza della linea è fissata a 70 km/h.

3.4 Provvedimenti Infrastrutturali (aggiornamento settembre 2022)

L'EAV con nota n. 19231 del 01.12.2016 ha disposto la consegna dei lavori di redazione del progetto definitivo delle opere di attrezzaggio delle linee ferroviarie Cancello – Benevento e S. Maria C.V. - Piedimonte Matese.

Detta progettazione terrà conto degli accordi intercorsi tra EAV e RFI.

In particolare, durante l'incontro tra EAV e RFI del 20.12.2016, RFI si è resa disponibile alla sostituzione del sistema di distanziamento a blocco telefonico con blocco conta assi nei tratti di confine di linea tra una stazione di EAV ed una di RFI. Questo intervento è stato già realizzato ed è in esercizio sulla tratta S.Angelo in Formis - S.Maria Capua Vetere della linea S. Maria C.V. - Piedimonte Matese.

I tratti in questione sono:

Linea Cancello - Benevento

- Tratta Cancello (stazione RFI) – Santa Maria a Vico (stazione EAV)
- Tratta Benevento Centrale (Stazione RFI) – Benevento Appia (stazione EAV)

Le tratte saranno attrezzate con Bca di ultima generazione (2 tasti TIBca).

La progettazione riguarderà, quindi, oltre gli interfacciamenti con le tratte attrezzate da RFI anche le restanti tratte non attrezzate da RFI di entrambe le linee.

Gli interventi previsti sono:

1. Sistemi di Blocco Conta Assi nella ultima versione prevista da RFI con 2 tasti di liberazione per "testata" Bca" (TlBca (i) TlBca (c)) con Diagnostica;
2. I sottosistemi SST/SCMT e Diagnostici/SCMT saranno coerenti con la tipologia SSB/SCMT già esistente;
3. Installazione su tutti i segnali luminosi di tecnologia a LED omologata RFI;
4. Sistema di comando centralizzato del traffico (CTC) per tutte e due le linee conforme agli standard RFI;
5. Sistemi di Telecomunicazioni (TT/DS); in particolare:
   - Diffusione sonora
   - Antintrusione
   - Videosorveglianza
   - Informazione al pubblico con monitor blindati
6. Fornitura in opera di Registratori Cronologici di Eventi in ogni stazione;
7. Sistemi di rilevamento automatico, a terra, per anomalie ai treni (riscaldamento boccole e frenatura assi); su ogni linea dovrà essere prevista almeno la posa in opera di un sistema;
8. Posa in opera di sistemi SIAP nelle stazione della linea Cancello – Benevento; sulla linea SMCV-Piedimonte saranno adeguati gli attuali impianti sia per quanto attiene la potenza che la integrazione di sistemi controllo dell'isolamento cavi;
9. Sostituzione di tutte le casse di manovra deviatoio sulla linea SCMV – PM;
10. Sostituzione di tutti gli enti di piazzale sulla linea Cancello - Benevento;
11. Installazione di casse di manovra piantane PL con casse omologate tipo TD 96/2;
12. Gli impianti dovranno rispettare i requisiti previsti contenuti nell'allegato alla nota ANSF prot. 009956/2016 del 26 settembre 2016;
13. Stesura di piani di adeguamento tecnico di entrambe le linee (con relativi cronoprogrammi) per rendere compatibili i livelli tecnologici delle linee in oggetto a quelli della rete nazionale (art. 3 DM 05/08/2016).

Le specifiche tipologiche riguardanti i citati interventi sia sugli impianti di stazione sia su quella dei passaggi a livello dovranno rispettate tutto quanto previsto dalle normative vigenti RFI ed adeguate a tutte le regolamentazioni emesse dall' A.N.S.F..

La quantificazione degli interventi, suddivisi per linea, è la seguente:

Linea SMCV-Piedimonte

- 41 km di linea a semplice binario, con 6 tratte di Blocco Intermedie, da attrezzare con SCMT-SST+SSDT e BCAM Bca a 2 tasti lib. con diagnostica, con riparazione/sostituzione cavo telefonico e sostituzione lampade dei segnali luminosi di stazione con tipologia a led;
- n. 01 sistema di CTC con predisposizione posto centrale a Piedimonte e riporto al CTC di Benevento che gestirà entrambe le linee; il predetto impianto CTC di Benevento dovrà comunque essere riportato presso la sala DCO in Porta Nolana a Napoli; a tal proposito dovrà essere progettata la necessaria infrastruttura di telecomunicazione;
- impianti di diffusione sonora, antintrusione. Videosorveglianza, informazione al pubblico con monitor blindati
- n. 01 Adeguamento/Realizzazione del sistema di telecomunicazioni (CTC) (TT) con riparazione/sostituzione cavo telefonico e posa di nuovo cavo a fibra ottica per le esigenze IS;
- realizzazione delle canalizzazioni occorrenti alla posa cavi;
- realizzazione dei necessari adeguamenti ai Fabbricati Viaggiatori;
- per i PL si rimanda alle precedenti tabelle;

Linea Cancello-Benevento

- 48 km di linea a semplice binario con 6 tratte di Blocco Intermedie da attrezzare con SCMT-SST+SSDT e BCAM Bca a 2 tasti lib. con diagnostica. e sostituzione completa degli enti e cavi in campo, lampade dei segnali luminosi di tipologia a led, compreso la modifica di n. 24 segnali bassi di partenza in segnali alti;
- n. 01 sistema di telecomando comando centralizzato ACCM a Benevento Appia e telecomunicazione (CTC); il sistema dovrà gestire anche la linea Piedimonte Matese – SMCV e dovrà essere a sua volta riportato presso la sala DCO del fabbricato sito in Napoli Porta Nolana;
- impianti di diffusione sonora, antintrusione. Videosorveglianza, informazione al pubblico con monitor blindati
- realizzazione ex novo del sistema di telecomunicazioni (CTC) (TT) con posa di cavi telefonico e a fibra ottica per le esigenze IS;
- Realizzazione delle canalizzazioni occorrenti alla posa cavi
- realizzazione dei necessari adeguamenti ai Fabbricati Viaggiatori;
- per i PL si rimanda alle precedenti tabelle;
- registratori cronologici di eventi con software di gestione;
- adeguamenti cavi elettrici con connettori nelle stazioni;

I lavori attualmente in corso sulle linee Benevento - Cancello e Piedimonte Matese - Santa Maria Capua Vetere si concluderanno entro ottobre 2023, con un ritardo complessivo di circa 12 mesi rispetto alle iniziali previsioni, come verificatosi in maniera pressoché generalizzata su tutto il territorio nazionale, ritardo causato dall'emergenza Covid-19 e dall'aumento dei prezzi, con la conseguenziale difficoltà di approvvigionamento dei materiali.

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'

4.1 Introduzione (aggiornamento dicembre 2020)

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 (aggiornamento marzo 2021)

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.itgestione

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 2.2.2.1, 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 4.5.5.2, 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.

4.3 Tempistica per le Richieste

4.3.1 Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica (aggiornamento dicembre 2021)

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.

4.3.2 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro (aggiornamento giugno 2020)

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 4.3.3.

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.

4.3.3 Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore (aggiornamento dicembre 2021)

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:

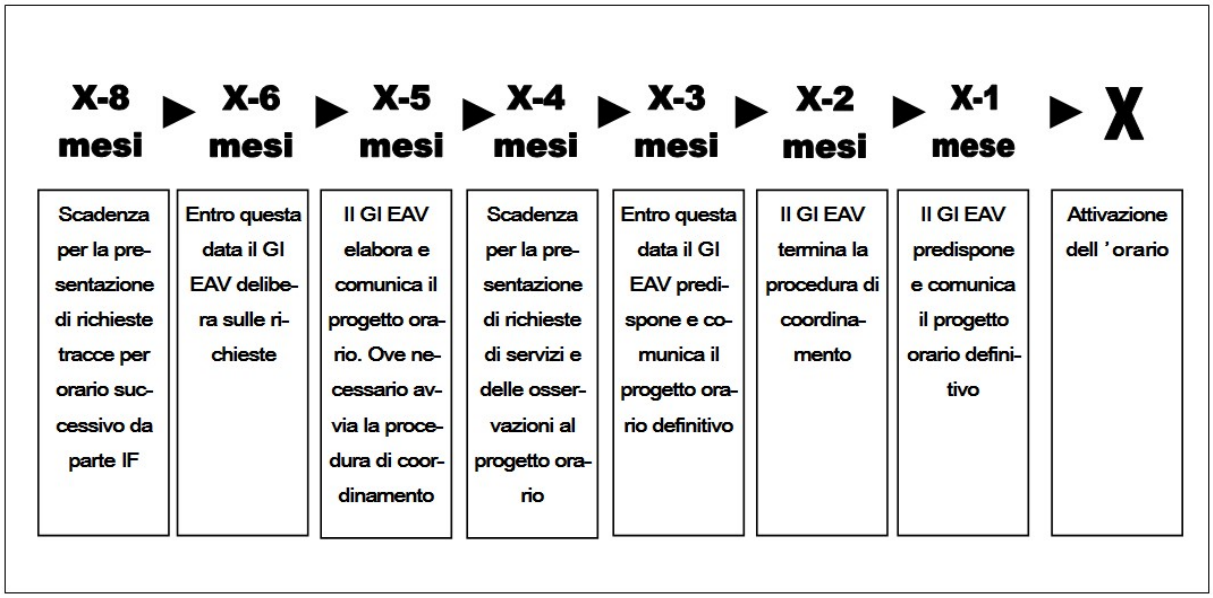
- AB delibera sulle richieste entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, informando circa l'accoglimento e l'eventuale motivato rigetto delle tracce richieste da ogni IF. In questo ultimo caso, dovrà fornire una possibile alternativa alla proposta avanzata dall'IF;
- entro i 3 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, 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;

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.

Il gestore dell'infrastruttura 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.



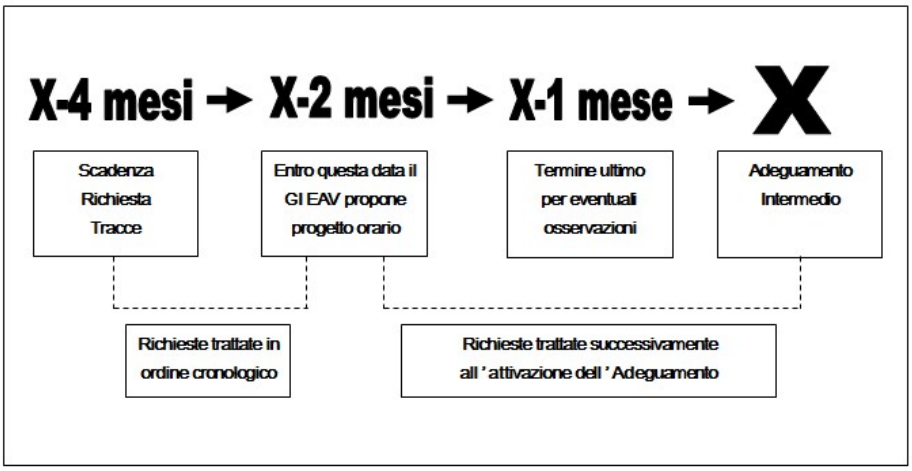
4.3.4 Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio (aggiornamento giugno 2020)

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.



4.3.5 Tempistica per richieste in corso d'orario (aggiornamento giugno 2020)

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, da 4 giorni lavorativi a 3 ore ante partenza treno per le tracce ordinarie e la risposta di 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.

4.3.6 Trattazione delle richieste (aggiornamento giugno 2020)

Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro ciascuna delle scadenze stabilite nei paragrafi 4.3.2 e 4.3.3, 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.

4.4 Variazioni al Programma Giornaliero

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

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

4.4.1 Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria (aggiornamento dicembre 2020)

4.4.1.1 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.

4.4.1.2 Variazioni in corso d'orario (aggiornamento giugno 2020)

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.

4.4.1.3 Variazione in gestione operativa (modificato dicembre 2020)

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 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 risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto del GI EAV 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 4.4.1.1.;
- 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 potrà accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità/condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione alla IF, ovvero proporre una soluzione alternativa.

4.4.2 Esigenze del GI (aggiornamento giugno 2020)

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 2.5.3, 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.

4.4.3 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.

4.5 Processo di Allocazione

4.5.1 Limitazioni all'accordo quadro (aggiornamento dicembre 2017)

La capacità assegnabile con un Accordo Quadro, ovvero con l'insieme degli Accordi Quadro, non potrà superare l'85% della capacità complessivamente disponibile per giorno e per fascia oraria. Tale limitazione non trova applicazione:

- per le richieste di sottoscrizione di nuovi Accordi Quadro aventi ad oggetto capacità funzionale ai servizi di trasporto pubblico locale;
- per gli Accordi Quadro già sottoscritti;
- nel caso previsto all'ultimo capoverso del paragrafo 2.3.1.3, in cui è previsto che, in caso di assenza di altre richieste il titolare di Accordo Quadro può vedersi assegnata anche il 100% della capacità disponibile su una determinata tratta o in una determinata fascia oraria.

4.5.2 Fascia Pendolare (aggiornamento febbraio 2020)

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).

4.5.3 Processo di armonizzazione (aggiornamento giugno 2020)

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 4.5.5.2.

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

4.5.4 Processo di coordinamento (aggiornamento giugno 2020)

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 Linee sature (aggiornamento giugno 2020)

4.5.5.1 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 4.5.3.3 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.

4.5.5.2 Criteri di priorità (aggiornamento giugno 2020)

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.

4.5.5.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento (aggiornamento giugno 2020)

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.

4.5.6 Esito delle richieste (aggiornamento giugno 2020)

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.

4.6 Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'infrastruttura (aggiornamento giugno 2020)

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.

4.7 Regole per la Mancata Utilizzazione della Capacità (aggiornamento dicembre 2020)

I sotto indicati paragrafi (4.7.1 e 4.7.2) 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.

4.7.1 Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce (aggiornamento giugno 2020)

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.

4.7.2 Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate (aggiornamento giugno 2020)

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.

4.7.3 Franchigia sulla disdetta di tracce (aggiornamento giugno 2020)

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 4.6.2, 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.

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

CAPITOLO 5 – SERVIZI

5.1 Struttura Legale

Si rimanda a quanto descritto nel Capitolo 1.

5.2 Elenco dei Servizi – funzioni dell'AB (aggiornamento marzo 2021)

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.

5.2.1 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.

5.2.2 Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito (aggiornamento marzo 2022)

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;

Attraverso il seguente link è possibile accedere alla descrizione dettagliata di tutti gli impianti di servizio, con i relativi servizi erogati, presenti sulle linee suburbane "Cancello-Benevento" e "Santa Maria C.V.- Piedimonte Matese":
https://www.eavsrl.it/web/prospetto-informativo-della-rete-2024

L'IF EAV è titolare degli impianti di servizio di seguito elencati, giusta scheda di descrizione disponibile al link sopra citato, le cui tariffe sono in fase di definizione:

- Officina Benevento Appia;
- Officina Piedimonte Matese.

5.2.3 Servizi complementari

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

- Fornitura corrente di trazione – solo per la linea Cancello-Benevento;
- Rifornimento idrico.

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

5.2.4 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.

5.3 Descrizione Servizi del Pacchetto Minimo di Accesso

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 (aggiornamento dicembre 2022)

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 esercitati dalle stesse.

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, come meglio specificato nell'Appendice 3.

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 è riconducibile essenzialmente alla tipologia *STATICA*, relativa all'orientamento in stazione nonché all'orario dei treni programmato, 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 anormalità di circolazione - ritardi, soppressioni, scioperi, ecc.) saranno disponibili in stazione ad ultimazione

dei lavori già in corso sulle linee Benevento-Cancello e Piedimonte-Santa Maria Capua Vetere, nell'ambito dell'intervento denominato "Adeguamento alle norme di sicurezza ANSF delle linee Piedimonte–SMCV e Benevento-Cancello".

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.

5.4 Descrizione Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito (aggiornamento settembre 2020)

In aggiunta ai servizi di cui al precedente paragrafo 5.3, il GI EAV ha l'obbligo di fornire, a richiesta di IF, a condizione eque trasparenti e non discriminatorie, le prestazioni sotto indicate da richiedere di norma all'atto della presentazione delle richieste di tracce.

5.4.1 Accesso ed utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi

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 relativi a biglietterie self service (BSS), obliteratrici nonché di locali e aree tecniche e locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche e servizi di accoglienza e assistenza.

5.4.2 Accesso ed utilizzo di aree ed impianti di smistamento e composizione treni

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.

5.4.3 Accesso ed utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile (aggiornamento dicembre 2022)

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, giusta paragrafo seguente; 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.

5.4.4 Servizi forniti da IF EAV (aggiornamento marzo 2022)

L'IF EAV è titolare degli impianti di servizio di seguito elencati, le cui tariffe sono in fase di definizione. Di seguito si riportano i servizi di accesso che possono essere richiesti dalle Imprese Ferroviarie e per un approfondimento si rimanda all'apposita scheda consultabile nell'omonima sezione all'indirizzo https://www.eavsrl.it/web/prospetto-informativo-della-rete

- 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

5.5 Descrizione Servizi Complementari

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:

5.5.1 Fornitura energia di trazione

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

5.5.2 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.

5.5.3 Assistenza a Persone con disabilità e mobilità ridotta (PMR) di cui al Regolamento (UE) n.782/2021 (aggiornamento dicembre 2022)

Le località di servizio aperte al servizio viaggiatori ricadono nell'ambito di applicazione del Regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione Europea.

Le condizioni di accessibilità di ognuna delle stazioni e fermate sono riportate nella colonna "*Descrizione impianto di servizio*" dell'elenco degli impianti delle linee, disponibili nella sezione PIR 2024 all'indirizzo https://www.eavsrl.it/web/prospetto-informativo-della-rete-2024.

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 incarrozzamento 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. La salita e discesa del treno per persone su sedia a rotelle e su richiesta, per persone con oggettive difficoltà motorie, avverrà con l'ausilio del carrello elevatore. Il servizio di assistenza deve essere prenotato dalla PMR all'Impresa Ferroviaria o direttamente alla sala Blu di RFI, con un tempo di anticipo minimo stabilito dalle procedure operative, coerenti con quanto fissato dal Regolamento (UE) 782 2021, fatte salve le eventuali disposizioni nazionali applicative ai sensi dell'art.24 del citato Regolamento, consultabili sul sito di RFI all'indirizzo: https://www.rfi.it/it/stazioni/pagine-stazioni/accessibilita.html o sul sito EAV all'indirizzo **https://www.eavsrl.it/web/accessibilit%C3%A0.** Non sono forniti, al momento, analoghi servizi a cura del GI EAV negli altri impianti.

5.6 Descrizione Servizi Ausiliari (aggiornamento giugno 2021)

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.

5.6.1 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).

5.6.2 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.

CAPITOLO 6 – TARIFFE E PERFORMANCE REGIME

6.1 Struttura Legale

Si rimanda a quanto descritto nel Capitolo 1.

6.2 Tariffe (aggiornamento dicembre 2022)

Come illustrato più compiutamente nel paragrafo 4.2, le decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura relativa alle Reti Interconnesse gestite da GI EAV, comprendenti il calcolo degli stessi ex artt. 17 e 26 del D.lgs. n. 112/2015, sono state affidate all'AB.

Le tariffe di seguito riportate sono state adottate ai sensi della Delibera n. 215 2022 dell'Organismo di Regolazione, incrementando i valori dei canoni di accesso all'infrastruttura (compreso quello per il segmento "Open Access - Basic") e delle tariffe per l'accesso ai servizi ad essa connessi e forniti, previsti per l'orario di servizio 2022-2023, come esposti nell'edizione straordinaria di settembre 2022 del PIR 2023, applicando il tasso di inflazione programmata per l'anno 2024 come definito nel Documento di Economia e Finanza 2021, del 15 aprile 2021, e pari all' 1,4% (IPCA).

6.2.1 Pacchetto minimo di accesso (aggiornamento giugno 2022)

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

PEDAGGIO = A+B

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

6.2.1.1 Componente A

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

Ciascuna sub componente è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria (articolata per classi) per i chilometri percorsi.
Il valore della componente A è dato quindi dalla seguente formula:
A = (TA1 + TA2 + TA3) x km

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:
$T_{A,\,treno}$ = (0,652 · 1,00 + 0,279 · 1,00) = 0,931 [€/km]

La componente A del pedaggio per la linea Cancello - Benevento con servizio effettuato con materiale rotabile a trazione elettrica, è pertanto, pari a:
$T_{A,\,treno}$ = (0,680 · 1,00 + 0,194 · 1,00 + 0,097 · 1,00) = 0,971 [€/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:
$T_{A,\,treno}$ = (0,680 · 1,00 + 0,194 · 1,00) = 0,874 [€/km]

6.2.1.2 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:
$T_{B,\,treno}$ = (0,667 · 1,00 + 0,222 · 1,00 + 0,222 · 1,00) = 1,111 [€/km]

La componente B del pedaggio per la linea Cancello - Benevento è pari a:
$T_{B,\,treno}$ = (0,892· 1,00 + 0,297 · 1,00 + 0,297 · 1,00) = 1,487 [€/km]

Adottando la metodologia indicata dall'ART, le tariffe del PMDA 2024 sono state calcolate a partire dalle singole componenti delle tariffe 2023 qui di seguito sinteticamente riportate:

	Linee		
PIR 2023	**SMCV - Piedimonte Matese**	**Cancello – Benevento, esclusa la corrente di trazione, con servizio effettuato con mezzi a trazione elettrica**	**Cancello - Benevento con servizio effettuato con mezzi a trazione diesel**
Componente A del Pedaggio	0,944	0,985	0,886
Componente B del Pedaggio	1,127	1,507	1,507
Pedaggio	**2,071**	**2,492**	**2,393**

Applicando alle singole componenti delle tariffe 2023 il tasso di inflazione programmato per il 2024, pari all'1,4%, sono state determinate le singole componenti delle tariffe 2024 dalla cui somma derivano le tariffe 2024 per le diverse linee e modalità di trazione:

Tasso inflazione programmato 2024	*1,4%*	*1,4%*	*1,4%*

PIR 2024	SMCV - Piedimonte Matese	Cancello – Benevento, esclusa la corrente di trazione, con servizio effettuato con mezzi a trazione elettrica	Cancello - Benevento con servizio effettuato con mezzi a trazione diesel
Componente A del Pedaggio	0,957	0,998	0,898
Componente B del Pedaggio	1,143	1,528	1,528
Pedaggio	**2,100**	**2,527**	**2,427**

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

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

- Accesso e utilizzo delle stazioni passeggeri ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio - Il servizio consiste nella messa a disposizione alle II.FF. di spazi di stazione relativi a biglietterie self-service, e obliteratrici nonché di locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche. 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 il GI EAV, questi saranno ribaltati sull'operatore ferroviario richiedente.
- Accesso e utilizzo di aree e impianti di smistamento e composizione treni;
- Accesso e utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile – solo per la linea Cancello-Benevento.

I sopra elencati servizi, comprensivi dei servizi connessi - ove presenti (illuminazione, energia elettrica, pulizia e vigilanza), sono forniti alle II.FF. senza costi aggiuntivi rispetto alla tariffa del PMdA.

6.2.3 Servizi complementari e ausiliari (aggiornamento settembre 2020)

Il GI EAV può, su richiesta delle imprese ferroviarie, fornire i servizi complementari ed ausiliari di cui ai paragrafi 5.5 e 5.6, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, giusta processo di allocazione a cura di AB.

6.2.3.1 Fornitura energia elettrica di trazione.

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:

$$\textit{CORRENTE DI TRAZIONE}_{\textit{mat. rotabile a singola composizione}} = \frac{304.340,54}{339.029} = 0,898\ [€/km]$$

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

$$\textit{CORRENTE DI TRAZIONE}_{\textit{mat. rotabile a doppia composizione}} = 1,8 \times \frac{304.340,54}{339.029} = 1,616\ [€/km$$

Con la stessa metodologia adottata per le tariffe del PMDA, sono state aggiornate le tariffe per l'energia elettrica di trazione:

	PIR 2023	Tasso inflazione programmato 2024	PIR 2024
Corrente di trazione materiale rotabile a singola composizione	0,911	1,4%	0,923
Corrente di trazione materiale rotabile a doppia composizione	1,639	1,4%	1,662

6.2.3.2 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.

La tariffa prevista per il rifornimento idrico, calcolata sulla base dei costi sostenuti per ciascuna linea, è pari a 0,93€ al metro cubo per la linea Cancello Benevento ed a 0,69€ al metro cubo per la linea Piedimonte Matese.

Con la stessa metodologia adottata per le tariffe del PMDA, sono state aggiornate le tariffe per il rifornimento idrico:

	PIR 2023	Tasso inflazione programmato 2024	PIR 2024
Rifornimento idrico linea Cancello Benevento (€/mq)	0,943	1,4%	0,956
Rifornimento idrico linea Piedimonte Matese (€/mq)	0,700	1,4%	0,709

6.2.3.3 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. La tariffa per tale servizio è pari al 19,61% del ricavo tariffario.

Nei file allegati 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.

6.2.3.4. Informazioni complementari

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

6.2.4 Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura in caso di impiego di mezzi di impresa ferroviaria estranea alla causa d'ingombro (aggiornamento giugno 2015)

I soggetti che effettuano l'intervento di sgombero sono tenute 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, 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 (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.

6.3 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.

6.4 Performance Regime (aggiornamento giugno 2021)

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 entrerà in vigore con l'orario di servizio 2021/2022.

GI EAV o IF risponderanno 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 sarà fissato in 1,00 (uno) Euro. Tale valore sarà moltiplicato per dei coefficienti (individuati successivamente) che tengano conto:

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

A tal fine:

- il ritardo oggetto di penale sarà quello superiore a cinque minuti (franchigia), secondo gli standard accettati di puntualità;

- il ritardo registrato in partenza dalla località di origine dei treni sarà valorizzato alla tregua degli scostamenti maturati lungo tutto il percorso.

Il GI renderà 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.

6.4.1 Indicatori e livelli minimi di pulizia (aggiornamento giugno 2020)

In attesa della sottoscrizione del nuovo contratto di programma con l'EA e della fissazione 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 la 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 rispristino 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.eavsrl.it e recepita nella Carta della Mobilità.

APPENDICI

A.1 APPENDICE N. 1: ACCORDO QUADRO TIPO (aggiornamento dicembre 2021)

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…….....
nato .....a .....in qualità di ..... in virtù dei poteri attribuitigli dalla…… del ……Rep……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 (aggiornamento giugno 2015)
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
……	……

A. 3 APPENDICE N.3: SISTEMA DI CONTROLLO DELLE PRESTAZIONI

Come descritto nel PIR, la linea Cancello – 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 – Cancello – 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 anormalità.

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 ascritto 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 anormalità e della certificazione del dato relativo. Tale processo è normalmente svolto dai DU e da SOPI con le II.FF. tramite i rispettivi referenti designati.

I.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 stabilità 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 Np il numero di treni arrivati a destino entro soglia e con Nc il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a Np/Nc*100);

• la puntualità GI che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili al Gestore dell'infrastruttura ed 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);

• 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 attributi (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 del PIR 2022.

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					
≤ 5'	≤ 15'	≤ 30'	< 60'	< 120'	≥ 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 * [Σ (MGI * Crit) + Ps * Σ (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 * Σ (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 * Σ (MAB * Crit) + Ps * Σ (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 (codice7) 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