

PROSPETTO INFORMATIVO RETE ANNO 2020



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

Edizione Marzo 2019



Immagine di copertina: Viadotto ferroviario "Tre Ponti" fra San Martino Valle Caudina e Tufara della linea ferroviaria Caudina tra Cancello e Benevento.



INDICE

CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI	8
1.1 Introduzione.....	8
1.2 Obiettivo.....	8
1.3 Quadro Giuridico (aggiornamento dicembre 2016).....	9
1.4 Status Legale.....	11
1.4.1 Informazioni generali.....	11
1.4.2 Ricorso all'organismo di regolazione (aggiornamento marzo 2019).....	11
1.5 Struttura del PIR.....	11
1.6 Validità del PIR e Procedure di Aggiornamento.....	12
1.6.1 Periodo di validità (aggiornamento giugno 2018).....	12
1.6.2 Procedure di aggiornamento ordinario.....	12
1.6.3 Procedure di aggiornamento straordinario (aggiornamento giugno 2018).....	13
1.7 Distribuzione.....	13
1.8 Contatti (aggiornamento giugno 2015).....	13
1.9 Definizioni (aggiornamento dicembre 2017).....	13
CAPITOLO 2 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA	16
2.1 Introduzione.....	16
2.2 Condizioni Generali di Accesso.....	16
2.2.1 Chi può richiedere l'accesso.....	16
2.2.2 Requisiti per richiedere (aggiornamento dicembre 2017).....	16
2.2.3 Licenza (aggiornamento Dicembre 2015).....	17
2.2.4 Certificato di Sicurezza (aggiornamento giugno 2018).....	17
2.3 Condizioni di Accesso Commerciali.....	17
2.3.1 Accordo Quadro (aggiornamento giugno 2018).....	17
2.3.2 Contratto di utilizzo dell'infrastruttura.....	20
2.4 Obblighi del GI EAV e delle IF in Fase di Esecuzione del Contratto.....	24
2.4.1 Obblighi comuni (aggiornamento dicembre 2017).....	24
2.4.2 Obblighi del GI EAV (aggiornamento dicembre 2017).....	24
2.4.3 Obblighi dell' IF (aggiornamento dicembre 2017).....	25
2.5 Regole di Esercizio (aggiornamento marzo 2019).....	26
▪ I principi gestionali espressi nella presente definiscono le linee guida per la gestione della circolazione in condizioni normali e lievemente perturbate (in assenza di anomalie significative). All'insorgere di un'anomalia rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle IF.	26
In caso di interferenze tra treni con gli stessi principi gestionali dovranno essere attivate le seguenti regole in ordine di priorità:.....	26
1) minimizzare complessivamente i ritardi.....	26
2) favorire il treno di categoria superiore.....	26
3) favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata.....	26
4) I treni in anticipo corsa non devono provocare ritardi ad altri treni indipendentemente dalle categorie.	26
Nell'ambito delle presenti regole sono considerati puntuali i treni che:.....	26
• per il segmento Passeggeri arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 5':.....	26
2.5.1 Informazioni e cooperazione con GI EAV.....	26
2.5.2 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione.....	26
2.5.3 Informazioni date dal GI EAV-prima e durante la circolazione.....	26
2.5.4 Conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi/responsabilità del GI EAV (aggiornamento giugno 2015).....	27
2.5.5 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario.....	28
2.5.6 Gestione della circolazione perturbata (aggiornamento marzo 2019).....	28

2.5.7 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio	29
2.5.8 Sgombero dell'infrastruttura (al di fuori dei binari di stazionamento) (aggiornamento giugno 2015)	30
2.6 Processo di Accettazione del Materiale Rotabile	34
2.7 Processo di Accettazione del Personale (aggiornamento giugno 2017).....	34
2.8 Verifica e Ispezione da Parte del GI EAV	34
CAPITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA	36
3.1 Introduzione.....	36
3.2 Linea Cancello – Benevento.....	36
3.2.1 Il Sistema d'esercizio.....	36
3.2.2 L'armamento.....	36
3.2.3 Peso assiale e velocità massima treni.....	37
3.2.4 La sagoma ammessa	37
3.2.5 Manufatti in esercizio	37
3.2.6 Gallerie.....	37
3.2.7 Allacciamenti con RFI.....	37
3.2.8 Apparati Centrali	37
3.2.9 L'alimentazione	38
3.2.10 Il Sistema Di Distanziamento.....	38
3.2.11 Capacità Dell'infrastruttura.....	38
3.2.12 Passaggi a livello	39
3.2.13 Trasmissione dati.....	40
3.2.14 Teleinformazione.....	40
3.2.15 Telecomunicazioni.....	40
3.2.16 Programmazione Lavori	40
3.2.17 Modalità di pianificazione e pubblicizzazione dei lavori non ordinari (aggiornamento marzo 2019).....	41
3.3.1 Il Sistema D'esercizio	43
3.3.2 L'armamento.....	43
3.3.3 Peso assiale e velocità massima treni.....	43
3.3.4 La Sagoma Ammessa	43
3.3.5 Manufatti in esercizio	44
3.3.6 Gallerie.....	44
3.3.7 Allacciamenti con RFI.....	44
3.3.8 Apparati Centrali	44
3.3.9 L'alimentazione	44
3.3.10 Il Sistema di distanziamento	45
3.3.11 Capacità dell'infrastruttura	45
3.3.12 Passaggi a livello.....	46
3.3.13 Trasmissione dati.....	46
3.3.14 Teleinformazione.....	46
3.3.15 Telecomunicazioni.....	46
3.3.16 Programmazione Lavori	47
3.3.17 Modalità di pianificazione e pubblicizzazione dei lavori non ordinari (aggiornamento marzo 2019).....	47
3.4 Provvedimenti Infrastrutturali	49
CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'	52
4.1 Introduzione.....	52
4.2 Descrizione del Processo (dicembre 2017).....	52
4.3 Tempistica per le Richieste	53
4.3.1 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro.....	53
4.3.2 Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore (aggiornamento dicembre 2017).....	53
4.3.3 Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio.....	54

4.3.4	Tempistica per richieste in corso d'orario.....	55
4.3.5	Trattazione delle richieste.....	55
4.4	Variazioni al Programma Giornaliero.....	56
4.4.1	Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria.....	56
4.4.2	Esigenze del GI.....	57
4.4.3	Causa di forza maggiore.....	58
4.5	Processo di Allocazione.....	58
4.5.1	Limitazioni all'accordo quadro (aggiornamento dicembre 2017).....	58
4.5.2	Processo di armonizzazione (aggiornamento giugno 2015).....	58
4.5.3	Processo di coordinamento (aggiornamento giugno 2015).....	58
4.5.4	Linee sature (aggiornamento giugno 2015).....	59
4.5.5	Processo di risoluzione dei conflitti (aggiornamento giugno 2015).....	60
4.5.6	Esito delle richieste (aggiornamento giugno 2015).....	60
4.6	Allocazione di Capacità per Manutenzione dell'infrastruttura.....	60
4.7	Regole per la Mancata Utilizzazione della Capacità.....	61
4.7.1	Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce (aggiornamento giugno 2015).....	61
4.7.2	Conseguenze in caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate (aggiornamento giugno 2015).....	61
4.7.3	Franchigia sulla disdetta di tracce (aggiornamento giugno 2015).....	62
CAPITOLO 5 – SERVIZI.....		63
5.1	Struttura Legale.....	63
5.2	Classificazione dei Servizi (aggiornamento giugno 2015).....	63
5.2.1	Pacchetto minimo di accesso.....	63
5.2.2	Servizi obbligatori (aggiornamento marzo 2019).....	63
5.2.3	Servizi complementari.....	63
5.2.4	Servizi ausiliari.....	63
5.3	Descrizione Servizi del Pacchetto Minimo di Accesso (aggiornamento giugno 2015).....	64
5.3.1	Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti.....	64
5.3.2	Utilizzo della capacità assegnata.....	64
5.3.3	Uso degli scambi e dei raccordi.....	64
5.3.4	Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione.....	64
5.3.5	Uso del sistema di alimentazione elettrica, ove disponibile.....	65
5.3.6	Ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità.....	65
5.4	Descrizione Servizi Obbligatori (aggiornamento giugno 2015).....	65
5.4.1	Accesso ed utilizzo di impianti di approvvigionamento di combustibile.....	66
5.4.2	Accesso ed utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi.....	66
5.4.3	Accesso ed utilizzo di scali e terminali merci.....	66
5.4.4	Accesso ed utilizzo di aree ed impianti di smistamento e composizione treni.....	66
5.4.5	Accesso ed utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci.....	66
5.4.6	Accesso ed utilizzo di centri di manutenzione e ogni altra infrastruttura tecnica.....	67
5.5	Descrizione Servizi Complementari (aggiornamento dicembre 2015).....	67
5.5.1	Corrente di trazione.....	67
5.5.2	Rifornimento di carburante.....	67
5.5.3	Servizi di manovra.....	67
5.6	Descrizione Servizi Ausiliari (aggiornamento giugno 2015).....	68
5.6.1	Informazioni complementari.....	68
5.6.2	Studi di fattibilità delle tracce orarie.....	68

5.6.3 Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate.....	69
5.6.4 Verifica tecnica materiale rotabile	69
CAPITOLO 6 – TARIFFE	70
6.1 Struttura Legale.....	70
6.2 Pacchetto Minimo di Accesso	70
6.3 Tariffe per i Servizi Non Inclusi nel Pacchetto Minimo di Accesso.....	70
6.3.1 Servizi obbligatori	71
6.3.2 Servizi complementari	71
6.3.3 Servizi Ausiliari	72
6.3.4 Tariffa per lo sgombero dell’infrastruttura in caso di impiego di mezzi di impresa ferroviaria estranea alla causa d’ingombro (aggiornamento giugno 2015)	72
6.3.5 Valore unitario treni*km medio per il calcolo della garanzia ai fini della stipula dell’accordo quadro	73
6.4 Rendicontazione, Fatturazione e Pagamento	73
6.5 Performance Regime (aggiornamento dicembre 2015)	73
6.5.1 Entrata in vigore (aggiornamento settembre 2015).....	74
APPENDICI	75
A.1 APPENDICE N. 1: ACCORDO QUADRO TIPO (aggiornamento dicembre 2017)	76
A.2 APPENDICE N. 2: CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL’INFRASTRUTTURA FERROVIARIA.....	81
A.3 APPENDICE N. 5: DEFINIZIONE DEL CANONE DI UTILIZZO E DEL DIRITTO DI PRENOTAZIONE DELL’INFRASTRUTTURA.....	85
A.3.1 Calcolo Canone Unitario.....	85
A.3.2 Suddivisione della Rete	86
A.3.3 Correzione dell’Algoritmo di Calcolo del Canone.....	86
A.3.3.1 I motivi	86
A.3.3.2 I coefficienti correttivi	87
A.3.4 Costo di Accesso.....	89
A.3.5 Costo di Utilizzo	90
A.3.6 Costo Consumo	91
A.3.7 Canone Totale.....	92
A.3.8 Calcolo Diritto di Prenotazione Unitario.....	92

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 Srl, MetroCampaniaNordEst Srl e SEPSA SpA.

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 che recepisce 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 da parte degli stessi.

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;
- un'esposizione dettagliata 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;
- un'esposizione dettagliata 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;
- una esposizione dettagliata 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 2016)

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.1371/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- 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;

Fonti nazionali:

- DPR 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.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";
- D.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);
- Delibera ART n.70 del 31 ottobre 2014;
- Delibera ART n.76 del 27 novembre 2014;
- 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".
- Delibera ART n.140 del 30 novembre 2016.

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 dall'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 e all'erogazione dei servizi ad essa connessi, nonché i canoni ed i corrispettivi dovuti.

Il PIR, allegato ai singoli contratti di utilizzo e agli accordi quadro sottoscritti, assume ai sensi dell'art.6 comma 1 lettera c, e degli artt. 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.

La richiesta di reclamo potrà essere inoltrata al seguente indirizzo mail: [**pec@pec.autorita-trasporti.it**](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

Contatti:

Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART

Via Nizza, 230 – 10126 TORINO

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

1.5 Struttura del PIR

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

- Capitolo 1 – Informazioni generali
- Capitolo 2 – Condizioni di accesso all'infrastruttura
- Capitolo 3 – Caratteristiche dell'infrastruttura

- Capitolo 4 – Allocazione della capacità
- Capitolo 5 – Servizi
- Capitolo 6 – Tariffe

Nel merito, nel Capitolo 1 sono riportate le informazioni generali sulle caratteristiche del documento, nel Capitolo 2 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, il Capitolo 3 descrive le caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità, nel Capitolo 4 è descritto il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta, nel Capitolo 5 sono riportati i servizi compresi nel canone di utilizzo dell'infrastruttura, nonché quelli che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi ed, infine, nel Capitolo 6 sono descritte le regole di rendicontazione applicate in fase di gestione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e il sistema di calcolo e riscossione dei diritti connessi all'utilizzo della stessa, ivi compresi i servizi non inclusi nel canone di utilizzo.

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 dal 15 aprile 2019 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 9 dicembre 2019 al 7 dicembre 2020.

Le regole e le informazioni che disciplinano gli obblighi e le responsabilità del GI EAV e delle IIFF/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 9 dicembre 2019 al 7 dicembre 2020.

1.6.2 Procedure di aggiornamento ordinario

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) viene aggiornato a cura della Società EAV Srl, 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: predisposizione della prima bozza di aggiornamento del PIR da parte del GI EAV da sottoporre all'esame di tutti i soggetti interessati;
- 31 luglio: termine ultimo entro cui le IF possono formulare le proprie eventuali osservazioni alle proposte di modifica/aggiornamento avanzate dal GI EAV;
- 30 settembre: 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 unitamente ad una 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.

1.6.3 Procedure di aggiornamento straordinario (aggiornamento giugno 2018)

Ogni modifica sarà comunicata all'ART 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

La distribuzione del presente documento avviene in formato elettronico tramite cd-rom. Lo stesso documento è disponibile sul sito Internet del GI EAV. Sul medesimo sito di esso verranno resi disponibili anche le integrazioni/modifiche.

1.8 Contatti (aggiornamento giugno 2015)

Per tutte le informazioni relative all'accesso alla rete è:

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

1.9 Definizioni (aggiornamento dicembre 2017)

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 f);
- **“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 a);
- **“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 q);
- **“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”**, 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);
- **“diritto di prenotazione”**, il corrispettivo dovuto da (ai sensi dell’art. 7 del D.M. n.43/T del 21 marzo 2000 e successive modifiche ed aggiornamenti) ciascun assegnatario di capacità per le tracce orarie programmate nell’orario ferroviario (art. 17, comma 6);
- **“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 vigenti e nel presente decreto (art. 3, comma h);
- **“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 g);
- **“infrastruttura ferroviaria”**, infrastruttura definita nell’allegato 1, parte A, del Regolamento (CE) n. 851 della Commissione del 9 giugno 2006, individuante il contenuto delle voci degli schemi per la contabilità dell’allegato I del regolamento (CEE) n. 1108/70 del Consiglio del 4 giugno 1970, ad eccezione dell’ultimo alinea che, ai soli fini del presente documento, include gli “Edifici adibiti al servizio delle infrastrutture”;
- **“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 c);
- **“licenza”**, autorizzazione, valida su tutto il territorio comunitario, rilasciata dalle apposite autorità degli Stati membri a un’impresa che ha sede nel territorio comunitario, con cui viene riconosciuta la qualità di “impresa ferroviaria” e viene legittimato l’espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia; la licenza può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi (art. 3, comma p);
- **“licenza per lo svolgimento di servizi passeggeri in ambito nazionale”**, autorizzazione valida in ambito nazionale, rilasciata secondo quanto previsto dall’art. 58 della legge 23 luglio 2009, n. 99, per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio italiano che comportano l’accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale;
- **“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 t);

- **“piano di potenziamento della capacità”**, una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura “infrastruttura saturata” (art. 3, comma c);
- **“prospetto informativo della rete”**, un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione dei corrispettivi dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura (art. 3, comma m);
- **“rete”**, l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura (art. 3, comma i);
- **“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 b);
- **“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 z);
- **“titolo autorizzatorio”**, il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento, sulla rete infrastrutturale nazionale, di tutte le tipologie di servizi di trasporto in ambito nazionale ed internazionale, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate (art. 3, comma r);
- **“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 u).

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

Le richieste di capacità specifiche di infrastruttura possono essere presentate dalle:

- 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.

La richiesta di accesso all'infrastruttura ferroviaria possono essere presentate:

- in termini di capacità pluriennale e dunque 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 termine di vigenza di un orario di servizio, nel qual caso viene stipulato un contratto di utilizzo.

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.

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'Accordo quadro può essere inoltrata al GI EAV con un anticipo non superiore a 4 anni rispetto alla data di attivazione dell'orario di servizio in cui è previsto l'avvio delle attività di trasporto. Il GI EAV darà risposta al Richiedente entro 3 mesi dalla data di ricevimento della richiesta.

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

1. Se il Richiedente è un'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.
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 relativo alle linee oggetto di richiesta, fatto salvo quanto previsto, relativamente al possesso del certificato di sicurezza, in caso di linee/impianti di futura attivazione.

2.2.3 Licenza (aggiornamento Dicembre 2015)

Ai sensi dell'art. 4 del DM 2 febbraio 2011, l'autorità preposta al rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano, è, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (art. 3 lettera s) D.lgs. n. 112/2015).

Contatti:

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

2.2.4 Certificato di Sicurezza (aggiornamento giugno 2018)

Ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 112/2015, il Certificato di Sicurezza è rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria.

Al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari, il certificato di sicurezza di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, è il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza dell'esercizio, riguarda sia i requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari sia i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile ed all'organizzazione interna dell'IF.

Contatti:

*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Via Alamanni, 2
50123 Firenze
<https://www.ansf.it/>*

2.3 Condizioni di Accesso Commerciali

2.3.1 Accordo Quadro (aggiornamento giugno 2018)

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, massa assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose;
- numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale di riferimento. Quest'ultima non rappresenta un vincolo per il GI EAV nel caso si renda necessario adottare una diversa velocità commerciale per ottimizzare la capacità dell'infrastruttura;
- 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.

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

La quota massima di capacità da assegnare ad un singolo Richiedente per mezzo di un Accordo Quadro avente vigenza superiore ad un orario di servizio non può essere superiore al limite fissato nel paragrafo 4.4.1.

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

Il Richiedente (se IF) o , la/le IF/IIFF 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 la quale stipula 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.

2.3.1.3 Variazioni di capacità (aggiornamento giugno 2018)

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

Per sopravvenute, motivate e documentate esigenze il Richiedente ha facoltà di richiedere aumenti/riduzioni oltre il limite sopra indicato. 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.

2.3.1.4 Garanzia

La garanzia, bancaria o assicurativa emanata in favore del GI EAV, deve essere presentata all'atto della stipula e 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.

2.3.1.5 Divieto di cessione

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

2.3.1.6 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 2.3.1.12) 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 il 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

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, di cui all'articolo 10, rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;
- c) Certificato di iscrizione alla C.C.I.A. con dicitura valevole ai fini dell'antimafia riferita 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.

Se 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 e qualora le fatture medesime 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

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

Il GI EAV assegnerà dette tracce nei limiti della capacità disponibile, solo nel momento in cui l'IF otterrà il Certificato di Sicurezza 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 corrispondente al 40% del valore economico complessivo stimato del contratto. 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 IF che espletano servizi pubblici locali in base a contratto di servizio con la Regione Campania.

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

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

2.3.2.7 Assicurazioni (Aggiornamento settembre 2017)

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.

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 IIFF, i rispettivi utenti ed i terzi con le condizioni minime individuate in un massimale di € 50 Mln per sinistro e per anno, con i seguenti sottolimiti ammessi:

- danni indiretti: € 5 Mln;
- danni a terzi da incendio: € 1,5 Mln;
- inquinamento accidentale: € 1,5Mln.

La polizza, che dovrà essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza 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, prevedere il reintegro automatico;
- prevedere l'espressa rinuncia degli assicuratori al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 cod.civ. 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 al presente contratto;
- che la polizza soddisfa tutte le condizioni minime previste nel presente PIR;
- l'elenco delle esclusioni e dei sottolimiti 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 cod.civ. nei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- mancato versamento, anche parziale, di tre rate mensili dei corrispettivi dovuti al GI EAV;
- mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della garanzia;
- mancata presentazione delle polizze;
- gravi violazioni che hanno 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, nonché, quando richiesto dalla normativa vigente, revoca del titolo autorizzatorio;
- modifica della licenza o del certificato di sicurezza tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto.

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

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

2.3.2.9 Sospensione dell'efficacia del contratto

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

Tuttavia, qualora la sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza 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 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 2017)

Per la buona esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, il GI EAV la IF e 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.

Il GI EAV la IF e i soggetti richiedenti non IF nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti sono tenute 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.

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 IIFF e i soggetti richiedenti non IF nel cui interesse tali contratti vengono eseguiti, si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

2.4.2 Obblighi del GI EAV (aggiornamento dicembre 2017)

E' obbligo del GI EAV:

- mettere a disposizione delle Associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, 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 IF, in normali condizioni di operatività sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;
- in caso di degrado nella funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, GI EAV provvede a fornire puntuale comunicazione alle IF interessate. GI EAV deve altresì assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri;
- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore;
- ottemperare alle disposizioni dell'ART e dell'ANSF per quanto di competenza;
- garantire evidenza la pubblico e ai viaggiatori degli orari dei treni delle IF, tramite annunci di stazione, cartellonistica, monitor o pannelli a messaggio variabile.

2.4.3 Obblighi dell' IF (aggiornamento dicembre 2017)

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dal GI EAV;
- 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 rilasciato dall'ANSF;
- 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;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del certificato di sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a GI 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, 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;
- 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;
- ottemperare alle disposizioni dell'ART e dell'ANSF per quanto di competenza;

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 marzo 2019)

- I principi gestionali espressi nella presente definiscono le linee guida per la gestione della circolazione in condizioni normali e lievemente perturbate (in assenza di anomalie significative). All'insorgere di un'anomalia rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle IF.

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

- 1) minimizzare complessivamente i ritardi
- 2) favorire il treno di categoria superiore.
- 3) favorire il treno con margini di recupero rispetto la traccia oraria programmata.
- 4) I treni in anticipo corsa non devono provocare ritardi ad altri treni indipendentemente dalle categorie.

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

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

2.5.1 Informazioni e cooperazione con GI EAV

L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con 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'ANSF e della Regione Campania.

2.5.2 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione

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

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 rilevanza¹ nonché le conseguenze, sulla circolazione in termini di capacità e di qualità;

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

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

- comunicare alle IIFF 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 IIFF 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.

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 diritto di prenotazione dell'intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, nei seguenti casi:

- a) nel caso in cui GI EAV non ottemperi a uno degli obblighi di cui al par. 2.4.2 e qualora l'esecuzione di lavori sull'infrastruttura che comportino 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.

All'atto della stipula del contratto di utilizzo con ciascuna impresa ferroviaria e senza distinzione tra tipologie di servizi, verrà calcolata a favore del GI EAV, una franchigia pari all'1% del valore dell'importo del contratto medesimo di cui potrà avvalersi esclusivamente al verificarsi della fattispecie di cui alla lettera b).

In caso di necessità di deviazione/modifica del percorso programmato, riconducibile a motivi non imputabili alle IF, la rendicontazione della traccia, effettuata a seguito della modifica del percorso, viene calcolata sulla base del valore del canone relativo al percorso originariamente programmato sempre che lo stesso risulti essere meno oneroso rispetto a quello effettivamente utilizzato. È, comunque, facoltà dell'IF rifiutare le variazioni al programma originario chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo alle conseguenze economiche di cui al paragrafo 4.7.2.

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

Le IIFF, 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 IIFF.

2.5.6 Gestione della circolazione perturbata (aggiornamento marzo 2019)

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, 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 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.

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 a 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 determinano 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 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' GI, al fine di garantire la massima regolarità della circolazione, comunicherà alle IF 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, 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 162/2007 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 il 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, che svolge attività di trasporto merci e/o passeggeri deve disporre di locomotive di riserva, diesel o elettrica, avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti dal GI EAV in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio. Il numero di locomotive di riserva richiesti 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 IF 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 IF, al fine di ottimizzare i costi e garantire una maggiore efficienza delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.

Qualora IF dichiarati 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 IF in ordine alla disponibilità comune dei mezzi;
- dei nominativi dei propri referenti cui il GI EAV deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero.

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

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

Ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, il GI EAV richiederà l'intervento dei mezzi funzionali allo scopo in disponibilità dell'IF che ha determinato l'ingombro ai sensi di quanto previsto nel presente paragrafo. Il GI EAV potrà altresì richiedere l'intervento dei mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento qualora il ricorso

a tali mezzi sia ritenuto dal GI EAV più idoneo ed efficace allo scopo. Nel caso in cui l'ingombro venga provocato da una IF che svolge trasporto merci di limitata entità e su linee a scarso traffico il GI EAV potrà fare ricorso anche a proprie locomotive di manovra autorizzate alla circolazione in linea.

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. In tali casi, 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 6.3.4 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 il 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 IF 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 IF 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 IF) 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 IF o non IF), l'IF responsabile dell'evento è tenuta al pagamento di tutti gli oneri connessi all'intervento medesimo, secondo quanto riportato nel paragrafo 6.3.4.

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, e fornire le informazioni disponibili sul tipo di anomalìa che ha determinato la fermata, comunicando altresì se sono interessati gli impianti di trazione elettrica, se esiste la disponibilità di un pantografo efficiente e la eventuale necessità di condizionamento del pantografo.

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 verificata 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 differire l'intervento del carro soccorso tenendo conto delle ripercussioni sulla circolazione dei treni dovute sia all'inconveniente stesso sia a quelle derivanti dalle operazioni di recupero.

Nel caso che il carro soccorso più vicino al luogo in cui si è verificato l'evento sia già impegnato, il GI EAV ordinerà l'intervento di altro carro soccorso, nel rispetto delle zone di azione supplementari, stabilite di concerto fra il GI EAV e le IF 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 contratto di utilizzo. Ogni qualvolta si verificano 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 srl 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 e le caratteristiche della infrastruttura percorsa.

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

- l'avvenuta ammissione tecnica rilasciata da ANSF,
- la regolare immatricolazione rilasciata da ANSF;
- 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 IIFF devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, verifica e formazione treni) compreso negli elenchi del Certificato di Sicurezza 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 su riportata procedura, per quanto attiene il personale impiegato nella condotta e nella scorta dei treni delle IF che sono già titolari di Certificato di Sicurezza ex art. 10 del D.Lgs. n. 112/2015, in corso di validità, rilasciato dalla ANSF (Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria), 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 di ANSF.

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, 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 fornite dall'IF di cui al paragrafo 2.4.3 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 srl

Direzione Infrastruttura

Corso Garibaldi, 387

80142 NAPOLI

<http://www.eavsrl.it/web/>

3.2 Linea Cancello – Benevento

Nei successivi paragrafi si sintetizzano le principali caratteristiche tecniche del tronco ferroviario in argomento.

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 deviatori
- 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 deviatori in opera:

- 50 UNI	N°	17
- 36 RA	N°	24
- Totale	N°	41

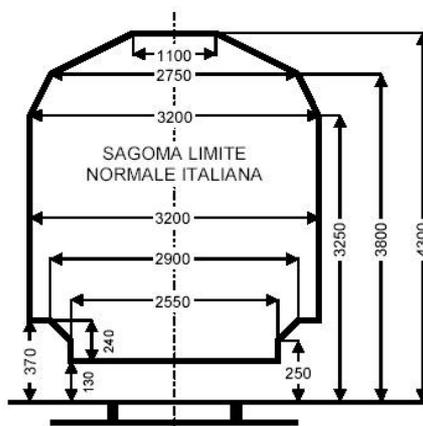
3.2.3 Peso assiale e velocità massima treni

▪ PASSEGGERI

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

3.2.4 La sagoma ammessa

Sulla tratta Cancellone – 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
Cancellone- Benevento	Cancellone- Benevento C.le

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

3.2.8 ApparatI Centrali

Stazione	Apparato	Note
S.Felice a Cancellone	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 Canello e Benevento Centrale.

3.2.10 Il Sistema Di Distanziamento

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

REGIME DI CIRCOLAZIONE	TRONCHI O TRATTE IN CUI VIGE
Blocco Telefonico	Canello- Benevento

3.2.11 Capacità Dell'infrastruttura

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 alla luce degli investimenti accennati nei precedenti paragrafi e meglio dettagliati nello specifico capitolo di riferimento.

Tabella Capacità Attuale Infrastruttura Ferroviaria

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

Tabella Capacità Massima Attuale Infrastruttura Ferroviaria

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

Tabella Capacità Futura Infrastruttura Ferroviaria

Tratta Ferroviaria	Giorno Medio Lavorativo Treni / giorno	Ora di punta Treni / ora	Impegno capacità per singola fascia oraria nel giorno lavorativo medio						
			6-9	9-12	12-15	15-17	17-19	19-22	22-6
Benevento – Canello	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 carabile
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 carabile
48	33+893	PL in consegna ad utenti carabile
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+814	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, le due ferrovie suburbane non possiedono 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 di entrambe le ferrovie suburbane, l'impianto di diffusione sonora è realizzato in modo tale che sia il Dirigente Unico a dare l'annuncio dei treni in partenza e in arrivo, è inoltre possibile l'emissione di annunci registrati.

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. FSI 0/19 (n° 7);
- A.C.E.I. FSI 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:

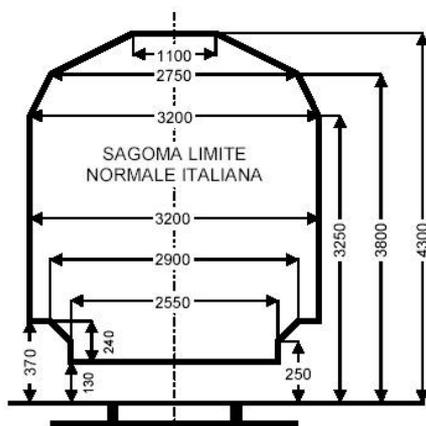
- il termine dell'interruzione di binario programmata deve essere indicato tassativamente almeno 5' prima dell'orario di partenza del treno che si immetterà per primo sul binario ripristinato;
- occorre richiesta preventiva, con almeno 15 giorni di anticipo, per rapporti con Regione Campania e informazione 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 marzo 2019).

- 1. Entro 24 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione tramite il PIRWEB del programma dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità per l'orario (indicando il periodo in cui avranno luogo) che rientrano nelle seguenti casistiche:
 - a) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi con deviazione/cancellazione di almeno il 30% dell'offerta programmata nella sezione interessata dai lavori. b) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi di un binario su rete fondamentale.
- Il GI invia il programma delle indisponibilità precedentemente descritte entro 25 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Per le indisponibilità di durata superiore a 30 giorni consecutivi che prevedono la deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata, il GI fornisce su richiesta durante la consultazione un'ipotesi alternativa dell'indisponibilità. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-24, prevedendo eventualmente incontri ad hoc. Per le restrizioni di capacità di cui al punto 2, il GI, 19 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, invia a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti il programma delle indisponibilità aggiornato per una seconda fase di consultazione, provvedendo successivamente a pubblicare, entro 18 mesi, il prospetto modificato tramite il PIR WEB a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute nella seconda consultazione con i Richiedenti.
- 2. Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il PIRWEB: a) provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 1, anche a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute dalle consultazioni con i Richiedenti; b) pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori;
- Il GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 13.5 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Il GI tiene

conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-12, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF, in particolare per le indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2 b).

- Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività.
-
- 3. Entro 6 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il PIRWEB:
 - rende noto le date e le modalità delle restrizioni di capacità relative ai programmi di indisponibilità pubblicati con le modalità di cui ai precedenti punti 1 e 2;
 - pubblica i programmi di indisponibilità, che prevedono la deviazione/cancellazione dell'offerta programmata nella tratta infrastrutturale interessata dai lavori in una misura percentuale superiore al 10% e inferiore alle soglie di cui ai precedenti punti, prevedendo incontri ad hoc per la consultazione delle IF coinvolte.
-
- Il GI è tenuto a pubblicare anche ogni altra riduzione di capacità di impatto inferiore ai casi al di sotto delle soglie sopra riportate, che sia nota e consolidata con ragionevole certezza al momento della pubblicazione del
PIR.



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 Apparatì 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

REGIME DI CIRCOLAZIONE	TRONCHI O TRATTE IN CUI VIGE
Blocco Telefonico	S.Maria C.V. – Piedimonte Matese

REGIME DI CIRCOLAZIONE	TRONCHI O TRATTE IN CUI VIGE
Blocco Telefonico	S.Maria C.V. – Piedimonte Matese

3.3.11 Capacità dell'infrastruttura

In considerazione delle impianti di segnalamento e del regime di circolazione in vigore i riporta, nel seguito, la tabella della capacità dell'infrastruttura con indicazione della capacità di saturazione della stessa alla luce degli investimenti accennati nei precedenti paragrafi e meglio dettagliati nello specifico capitolo di riferimento

Tabella Capacità 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	20	4	4	3	4	3	2	2	4

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, le due ferrovie suburbane non possiedono 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. Nelle stazioni di entrambe le ferrovie suburbane, l'impianto di diffusione sonora è realizzato in modo tale che sia il Dirigente Unico a dare l'annuncio dei treni in partenza e in arrivo, è inoltre possibile l'emissione di annunci registrati.

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 marzo 2019).

- 1. Entro 24 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione tramite il PIRWEB del programma dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità per l'orario (indicando il periodo in cui avranno luogo) che rientrano nelle seguenti casistiche:
 - a) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi con deviazione/cancellazione di almeno il 30% dell'offerta programmata nella sezione interessata dai lavori. b) indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi di un binario su rete fondamentale.

- Il GI invia il programma delle indisponibilità precedentemente descritte entro 25 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Per le indisponibilità di durata superiore a 30 giorni consecutivi che prevedono la deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata, il GI fornisce su richiesta durante la consultazione un'ipotesi alternativa dell'indisponibilità. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-24, prevedendo eventualmente incontri ad hoc. Per le restrizioni di capacità di cui al punto 2, il GI, 19 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, invia a tutti i Richiedenti e ai GI confinanti eventualmente coinvolti il programma delle indisponibilità aggiornato per una seconda fase di consultazione, provvedendo successivamente a pubblicare, entro 18 mesi, il prospetto modificato tramite il PIR WEB a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute nella seconda consultazione con i Richiedenti.
- 2. Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il PIRWEB: a) provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 1, anche a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute dalle consultazioni con i Richiedenti; b) pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori;
- Il GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 13.5 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-12, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF, in particolare per le indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2 b).
- Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività.
- 3. Entro 6 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il PIRWEB: • rende noto le date e le modalità delle restrizioni di capacità relative ai programmi di indisponibilità pubblicati con le modalità di cui ai precedenti punti 1 e 2; • pubblica i programmi di indisponibilità, che prevedono la deviazione/cancellazione dell'offerta programmata nella tratta infrastrutturale interessata dai lavori in una misura percentuale superiore al 10% e inferiore alle soglie di cui ai precedenti punti, prevedendo incontri ad hoc per la consultazione delle IF coinvolte.
-

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

3.4 Provedimenti Infrastrutturali

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 ed RFI.

In particolare, durante l'incontro tra EAV ed 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.

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)

Linea S. Maria C.V. - Piedimonte Matese

- Tratta S. Maria C.V. (Stazione RFI) – Sant'Angelo in Formis (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” (TIBca (i) TIBca (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 Canello – 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 Canello - 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 Canello-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;

Nel corso del 2017 si è conclusa la fase di progettazione definitiva. A valle della verifica e validazione di detta progettazione e dell'affidamento della progettazione esecutiva e dei lavori, è previsto l'inizio di questi ultimi entro aprile 2019.

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'

4.1 Introduzione

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, saranno 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 il GI EAV dovesse apportare, saranno rese conoscibili con modalità analoghe a quelle utilizzate per il presente documento.

4.2 Descrizione del Processo (dicembre 2017)

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.

Le richieste possono pervenire secondo i sotto elencati canali:

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

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

La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata, esclusivamente alle IF 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 con le modalità stabiliti e resi pubblici dallo stesso- 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 egli 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 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. E' facoltà della IF integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione del GI EAV pena decadenza della stessa.

Il GI EAV, previo esame delle richieste, procede alla assegnazione delle tracce orarie applicando i principi che disciplinano i criteri di priorità indicati nel paragrafo 4.4.3.2, comunicando alla IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.

Il diritto di utilizzo delle tracce si concretizza mediante la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. È compito del GI EAV 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 Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'accordo quadro

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'accordo quadro può essere inoltrata, al GI EAV senza scadenze predeterminate. Il GI EAV è tenuto a fornire risposta entro tre mesi dalla data di ricevimento della richiesta.

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, la capacità oggetto dello stesso sarà garantita a partire dal primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro, 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 4.3.2.

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

4.3.2 Tempistica per richiedere tracce per l'orario successivo a quello in vigore (aggiornamento dicembre 2017)

Le IF possono avanzare al GI EAV richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio successivo a quello in vigore in qualunque momento. 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. In tale ultimo caso, il GI EAV stesso ha l'obbligo di rendere pubblico con congruo anticipo tale termine sul proprio sito internet istituzionale.

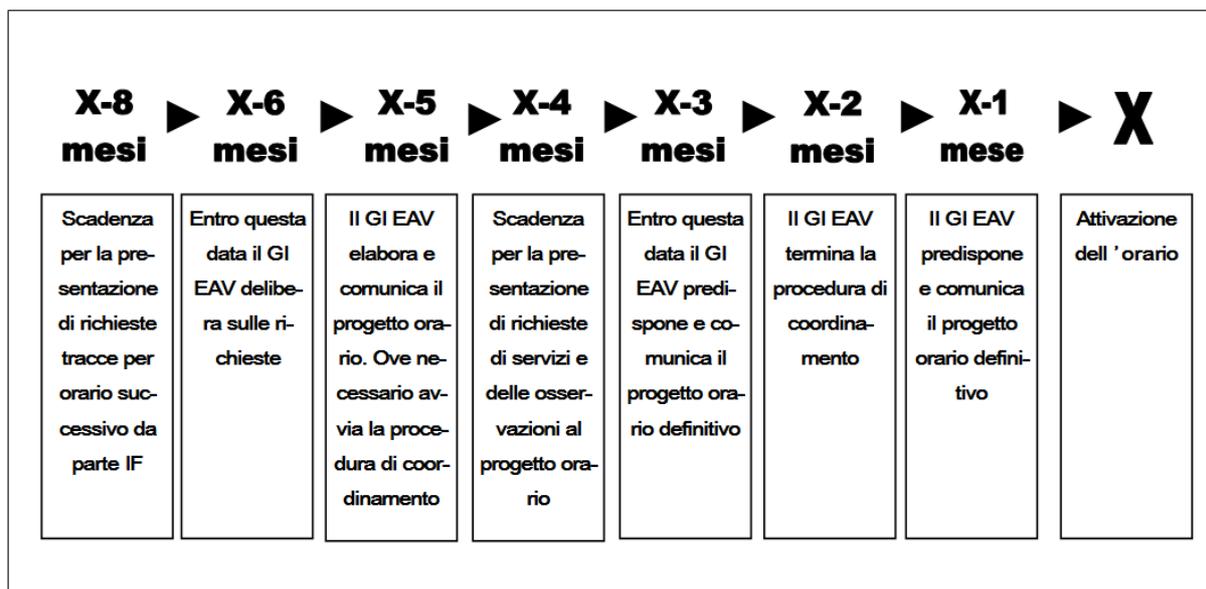
Le tracce orarie richieste prima della data anzidetta sono trattate con la seguente tempistica, riferita alla data di attivazione dell'orario:

- il GI EAV 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. Il GI EAV, in caso di rigetto di una traccia, deve fornire una possibile alternativa alla proposta avanzata dall'IF;
- entro i 3 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, il GI EAV predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IFF 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 IFF 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 dal GI EAV 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 del GI EAV avverrà al più tardi entro 1 mese dalla data di attivazione dell'orario.

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.



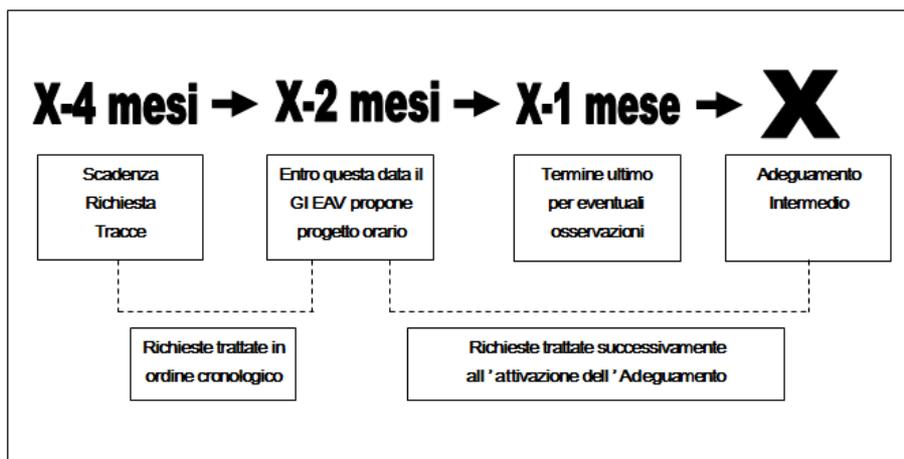
4.3.3 Tempistica per richiedere tracce per l'adeguamento intermedio

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

- la scadenza per la richiesta di tracce è fissata con anticipo di almeno 4 mesi rispetto alla data di adeguamento che verrà resa nota con la procedura di cui al paragrafo 4.2;
- il GI EAV 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 IF oltre la scadenza fissata saranno trattate, dopo l'esame delle richieste pervenute nei termini prescritti, secondo l'ordine cronologico di presentazione. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del GI EAV 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.



4.3.4 Tempistica per richieste in corso d'orario

Salvo quanto indicato per il caso di adeguamento intermedio, le richieste di tracce in corso d'orario 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 GI 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. 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.

4.3.5 Trattazione delle richieste

Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro ciascuna delle scadenze stabilite nei paragrafi 4.3.2 e 4.3.3, vengono trattate dal GI EAV 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 4.3.2 e 4.3.3 saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto delle scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico.

Le richieste di assegnazione di ulteriori tracce in corso d'orario 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

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 almeno 5 giorni lavorativi prima della data di utilizzo, non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF.

Nel caso la disdetta sia formalizzata al GI EAV 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 diritto di prenotazione per ogni traccia disdetta.

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

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.

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 marzo 2019)

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, 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 considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità di IF.
- variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzati: 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

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. Tale somma sarà pari al diritto di prenotazione dell'intera traccia programmata qualora il provvedimento intervenga almeno 5 giorni lavorativo prima della data di utilizzo; sarà pari all'intero canone di utilizzo 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 totale correlata a ciascuna tratta e per singola 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;
- 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 Processo di armonizzazione (aggiornamento giugno 2015)

Il GI EAV 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, il GI EAV nella fase di armonizzazione di due o più tracce configgenti procede al soddisfacimento delle stesse seguendo i criteri di cui al paragrafo 4.5.4.2.

E' facoltà delle IF adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dal GI EAV.

4.5.3 Processo di coordinamento (aggiornamento giugno 2015)

Nel caso non risultasse possibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al paragrafo 4.5.2 il GI EAV 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.

Il GI EAV trasmette, alle parti interessate, la seguente 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.

Il GI EAV, 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 del GI EAV, senza che siano ad esso pervenute motivate osservazioni e proposte di modifica, la stessa deve ritenersi accettata dalle IF interessate, fatta salva la facoltà per le IF di adire l'ART per il riesame delle determinazioni adottate dal GI EAV.

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

4.5.4 Linee sature (aggiornamento giugno 2015)

4.5.4.1 Dichiarazione di saturazione

Se le tracce proposte in alternativa dal GI durante il processo di coordinamento differiscono dalle richieste delle IF di oltre ± 30 minuti e almeno una delle IF interessate rigetta la proposta formulata dal GI EAV, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato.

Qualora la proposta del GI EAV differisce, rispetto alla richiesta delle IF, di un valore compreso tra ± 15 e ± 30 minuti e almeno una delle IF interessate rigetta la proposta formulata dal GI EAV, 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 il GI EAV dichiari saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al paragrafo 4.5.4.2, tenendo conto anche di eventuale designazione dell'infrastruttura per determinati tipi di traffico.

4.5.4.2 Criteri di priorità (aggiornamento giugno 2015)

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

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

4.5.4.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento (aggiornamento giugno 2015)

Quando un'infrastruttura è stata dichiarata satura, 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. 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 il GI EAV presenta un piano di potenziamento della capacità. Il piano di potenziamento della capacità, elaborato previa consultazione delle IIFF che utilizzano l'infrastruttura satura, 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.

4.5.5 Processo di risoluzione dei conflitti (aggiornamento giugno 2015)

In attesa che venga definita la Commissione interdisciplinare per giungere ad una rapida soluzione delle vertenze relative all'assegnazione della capacità ai fini dell'accordo quadro o all'assegnazione di tracce orarie ogni Richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione (Autorità di Regolazione del Trasporto - ART) di cui all'art. 37 del D.Lgs. n. 112/2015, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto o di discriminazioni per decisioni prese dal GI EAV.

4.5.6 Esito delle richieste (aggiornamento giugno 2015)

Al termine del processo di allocazione il GI EAV comunica il dettaglio delle tracce orarie alle IIFF. 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

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 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.

E' facoltà del GI EAV, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura con un preavviso alle IF di almeno 7 giorni lavorativi.

4.7 Regole per la Mancata Utilizzazione della Capacità

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.

4.7.1 Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce (aggiornamento giugno 2015)

Se l'IF, per fatto ad essa imputabile, non contrattualizzi le tracce richieste, rese disponibili ed accettate, la stessa IF è tenuta a corrispondere al 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 2015)

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

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

- 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 la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni prima della data programmata di utilizzo;
 - comporterà la corresponsione 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 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 2015)

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 dal GI EAV all'IF ai sensi del paragrafo 4.6.2, calcolate dal GI EAV 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 Classificazione dei Servizi (aggiornamento giugno 2015)

5.2.1 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 Servizi obbligatori (aggiornamento marzo 2019)

- Accesso e utilizzo di impianti di approvvigionamento di combustibile;
- Accesso e utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi;
- 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;

Particolare degli impianti

<http://www.eavsrl.it/web/sites/default/files/Impianti%20allegato%20PIR2019.pdf>

- Accesso ed utilizzo di centri di manutenzione e ogni altra infrastruttura tecnica;

5.2.3 Servizi complementari

- Corrente di trazione;
- Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori;
- Rifornimento carburante;
- Rifornimento idrico;
- Servizi di manovra;
- Assistenza a persone a mobilità ridotta.

5.2.4 Servizi ausiliari

- Fornitura di informazioni complementari;
- Studi di fattibilità di tracce orarie;
- Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate.
- Verifica tecnica materiale rotabile.

5.3 Descrizione Servizi del Pacchetto Minimo di Accesso (aggiornamento giugno 2015)

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:

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

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.
- con riferimento alle stazioni viaggiatori, la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni tecnico/commerciali;
- con riferimento agli impianti merci:
 - la disponibilità dei binari di arrivo e partenza per il tempo risultante dal programma di stazione;
 - fruizione di impianti di illuminazione.

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

5.3.3 Uso degli scambi e dei raccordi

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

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

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

- l'ordinato inoltro dei treni nel rispetto degli itinerari per essi previsti e la comunicazione di particolari situazioni di circolazione (rallentamenti, interruzioni/deviazioni, limitazioni di velocità, etc);
- il segnalamento ovvero le indicazioni sulle condizioni di libertà o occupazione dell'infrastruttura da impegnare e sul distanziamento dei treni, nonché sui limiti di velocità delle tratte previste.

5.3.5 Uso del sistema di alimentazione elettrica, ove disponibile

Comprende l'utilizzazione di:

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

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

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

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

Il GI EAV GI 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.

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, e dell'adeguamento intermedio e per ogni variazione che dovesse intervenire.

A fronte dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi che costituiscono il pacchetto minimo di accesso, IF sarà tenuta a corrispondere al GI EAV un canone d'utilizzo, determinato sulla base dei criteri di cui al D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 (s.m.i.), nonché delle disposizioni di cui all'art.1, comma 970, della legge n. 296 del 27 dicembre 2006 e all'art.26, lett.c, del d.lgs. n. 162 del 10 agosto 2007.

Ciascun Contratto indicherà l'ammontare complessivo del canone di utilizzo, nonché l'eventuale importo per l'energia elettrica e per i servizi.

5.4 Descrizione Servizi Obbligatori (aggiornamento giugno 2015)

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 al GI EAV di norma all'atto della presentazione delle richieste di tracce.

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto dei seguenti servizi obbligatori da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

5.4.1 Accesso ed utilizzo di impianti di approvvigionamento di combustibile

Il servizio si concretizza in tutte le attività necessarie a consentire a IF la fruizione degli impianti di rifornimento carburante, ivi compresi la predisposizione degli istradamenti necessari per l'accesso ai medesimi. Le aree funzionali a tale servizio saranno individuati a seguito della richiesta dell' IF.

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

5.4.2 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.

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

5.4.3 Accesso ed utilizzo di scali e terminali merci

Sono presenti in tutte le stazioni delle linee suburbane (ad eccezione della Stazione di Benevento Appia) piani caricatori per treni merci con binario tronchino dedicato di lunghezza massima pari a 55 mt. Nel merito il GI EAV non offre servizio di assistenza/movimentazione delle merci, ma pone a disposizione dell'IF interessata l'Area di Stazione con binario dedicato per la movimentazione delle merci con l'eventuale assegnazione del magazzino, ove presente.

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

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

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

5.4.5 Accesso ed utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci

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; 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.

Per quanto concerne la sosta, il ricovero ed il deposito del Materiale Rotabile per Servizio Merci, può avvenire solo ed esclusivamente presso i Depositi di Piedimonte Matese e Benevento Appia, compatibilmente con la lunghezza della composizione del treno che nello specifico non può essere superiore a 100 mt, per entrambe le linee in esercizio.

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

5.4.6 Accesso ed utilizzo di centri di manutenzione e ogni altra infrastruttura tecnica

Sulle linee extraurbane sono disponibili due Officine di manutenzione rotabili ferroviari con personale ed attrezzature idonee ad eseguire interventi di manutenzione ordinaria ciclica nonché piccoli interventi di manutenzione correttiva.

In particolare, sulla linea Piedimonte Matese – S.M. Capua Vetere, nella Stazione di Piedimonte Matese è disponibile un'officina di circa 2200 mq per la manutenzione di Rotabili Ferroviari a Trazione Diesel, mentre, sulla Linea Benevento – Canello, è disponibile un'officina di circa 900 mq per la manutenzione di rotabili ferroviari a Trazione Elettrica. Su istanza della IF interessata, il GI EAV può concedere l'uso di parte dell'Officina di Piedimonte Matese e Benevento Appia e delle relative attrezzature per la manutenzione dei rotabili.

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

5.5 Descrizione Servizi Complementari (aggiornamento dicembre 2015)

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto dei servizi complementari da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

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 Corrente di trazione

Comprende la fornitura di energia elettrica per trazione, nella qualità e nella quantità necessaria per poter utilizzare la traccia oraria assegnata. Le linee elettrificate sono indicate nel capitolo 3.

5.5.2 Rifornimento di carburante

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

5.5.3 Servizi di manovra

La richiesta del servizio deve essere presentata al GI EAV contestualmente alla richiesta di tracce orarie, secondo la tempistica di cui al cap. 4 del PIR. La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e ne seguirà pertanto la durata. Le modalità di esecuzione del servizio, nonché i diritti, gli obblighi e le responsabilità delle parti (GI EAV e IF) sono regolate come segue:

- il Servizio di Manovra oggetto dell'accordo tra il GI EAV ed IF può essere esteso ai raccordi allacciati ai binari di stazione. È esclusa la movimentazione dei rotabili da e per raccordi in linea;

- il GI EAV garantisce le attività afferenti la programmazione delle manovre in funzione delle esigenze rappresentate da ciascuna IF, il coordinamento delle manovre, l'organizzazione delle operazioni di manovra e l'esecuzione delle operazioni di manovra;
- le IIFF devono fornire alle strutture individuate del GI EAV le comunicazioni giornaliere attinenti il programma di manovra, secondo modalità definite dal GI EAV, incluse quelle relative alla sussistenza di condizioni che determinano restrizioni nei movimenti di manovra o altre particolarità attinenti all'esecuzione del servizio;
- il personale dell'IF e del GI EAV che opera nell'impianto deve conoscere l'organizzazione del Servizio di Manovra per la parte di propria competenza;
- il GI EAV è responsabile degli accertamenti previsti dalla vigente normativa per il personale addetto alla manovra;
- ciascuna IF è responsabile di tutti gli accertamenti relativi al materiale rotabile e alla conformità del carico, delle prescrizioni tecniche da fornire al treno, nonché delle informazioni da fornire al GI EAV per il corretto svolgimento delle operazioni di competenza;

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto dei servizi di manovra ed alla disciplina di effettuazione degli stessi in autoproduzione da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

5.6 Descrizione Servizi Ausiliari (aggiornamento giugno 2015)

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, prestazioni ausiliarie. La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto dei servizi ausiliari da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

5.6.1 Informazioni complementari

In aggiunta alle informazioni comprese nel pacchetto minimo d'accesso (cfr. allegato tecnico 6 del DM 43T/2000 e s.m.i), 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 Studi di fattibilità delle tracce orarie

Il servizio può consistere, sulla base della richiesta di IF nella elaborazione di massima dei tempi di percorrenza della traccia e della relativa stima economica, ovvero nell'elaborazione di dettaglio di tracce orarie, al di fuori del processo formale di assegnazione, strutturate e compatibilizzate con le caratteristiche dell'infrastruttura sulla quale dovranno essere sviluppate nella misura in cui le stesse sono note al momento. Il servizio è aperto a tutti i richiedenti come definiti nel capitolo 1 e la richiesta non è vincolata a scadenze di alcun tipo, sia che si riferisca all'orario in corso di validità che a quello/i successivo/i. Analogamente anche la comunicazione dei risultati degli studi da parte del GI EAV non è vincolata a tempi di risposta stabiliti, il GI EAV procederà comunque quanto più rapidamente possibile,

compatibilmente con l'obbligo di rispettare la tempistica relativa alla elaborazione delle tracce richieste nell'ambito del processo formale di allocazione.

La comunicazione dei risultati degli studi di fattibilità di tracce orarie da parte del GI EAV ha valore indicativo e non anche impegnativo.

5.6.3 Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate

A richiesta di IF, il GI EAV potrà provvedere a rendere disponibili le linee e/o gli impianti oltre il periodo di apertura/abilitazione indicato nel capitolo 3. In tal caso l'IF dovrà corrispondere oltre al canone di utilizzo tutti i costi che al GI EAV ne derivano.

5.6.4 Verifica tecnica materiale rotabile

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto del servizio da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

CAPITOLO 6 – TARIFFE

6.1 Struttura Legale

Si rimanda a quanto descritto nel Capitolo 1.

6.2 Pacchetto Minimo di Accesso

A fronte della corresponsione del canone di utilizzo di cui al D.Lgs. n. 112/2015 saranno fornite, da parte del GI EAV, le prestazioni indicate e descritte analiticamente ai paragrafi 5.2.1 e 5.3.

Il canone totale per ciascuna traccia utilizzata è calcolato con la formula:

$$[(\text{Canone Pedaggio}^2 + \text{Costo Consumo}) \text{ in } \text{€}/\text{treno} \cdot \text{km}] \times (\text{treno} \cdot \text{km di utilizzazione})$$

Il diritto di prenotazione per ciascuna traccia contrattualizzata è calcolato con la formula:

$$(\text{Diritto Prenotazione unitario in } \text{€}/\text{treno} \cdot \text{km}) \times (\text{treno} \cdot \text{km contrattualizzati})$$

Il valore del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, da applicarsi per l'orario vigente, sarà determinato all'esito del procedimento di cui all'art. 2 della Delibera n. 70 emanata dall'ART il 31 ottobre 2014, nonché sulla base di quanto previsto nella Dir. 2012/34/UE (c.d. Recast) e dalla relativa regolamentazione di recepimento.

Nelle more del summenzionato procedimento, per la determinazione del canone di utilizzazione infrastruttura ferroviaria, il metodo adottato per la definizione del canone totale unitario e del diritto di prenotazione unitario è descritto in Appendice N. 3.

I valori del canone totale unitario e del diritto di prenotazione unitario, per entrambe le tratte, sono indicati nelle tabelle seguenti:

Tratta	Canone Totale [€/treno*km]	
	Canone Pedaggio (Accesso + Utilizzo)	Costo Consumo
Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	2,26	0,00
Cancello - Benevento	2,08	0,36

Tratta	Diritto di prenotazione [€/treno*km]
Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	1,13
Cancello - Benevento	1,02

6.3 Tariffe per i Servizi Non Inclusi nel Pacchetto Minimo di Accesso

Le tariffe per i servizi di seguito indicati potranno essere suscettibili di modifiche in funzione dei provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

Per i servizi erogati dal GI EAV a richiesta di IF, il corrispettivo, ove non indicato, sarà determinato, di volta in volta, in funzione delle risorse impiegate e degli eventuali altri costi sostenuti dal GI EAV per la fornitura dei servizi stessi.

² Canone Pedaggio= Costo di Accesso + Costo di Utilizzo

6.3.1 Servizi obbligatori

- Accesso ed utilizzo di impianti di approvvigionamento di combustibile: le linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto da parte delle IF del servizio, saranno definite in funzione dei provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.
- Accesso ed utilizzo delle stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi: le linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto da parte delle IF del servizio, saranno definite in funzione dei provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.
- Accesso ed utilizzo di scali e terminali merci: le linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto da parte delle IF del servizio, saranno definite in funzione dei provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

Nelle more dell'emanazione dell'indicato decreto, negli impianti per i quali Il GI EAV garantisce la sola messa a disposizione di un'area (all'interno della quale le attività sono svolte in autoproduzione dalle IF), la tariffa è determinata su base annua nella misura di:

- € 2,4*mq per aree messe a disposizione per uso non esclusivo;
- € 6,4*mq per aree messe a disposizione per uso esclusivo.

- Accesso ed utilizzo di aree ed impianti di smistamento e composizione treni: le linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto da parte delle IF del servizio, saranno definite in funzione dei provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.
- Accesso ed utilizzo di aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci: le linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto da parte delle IF del servizio, saranno definite in funzione dei provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.
- Accesso ed utilizzo di Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica: le linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto da parte delle IF del servizio, saranno definite in funzione dei provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.
In attesa dell'emanazione del suddetto decreto ministeriale, i corrispettivi per il servizio (commisurati ai soli costi di fornitura dello stesso), le condizioni e le modalità di resa dello stesso, saranno determinati a seguito della richiesta dell'IF, anche in funzione delle esigenze manutentive dell'IF e dell'attrezzaggio dell'impianto.

6.3.2 Servizi complementari

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto da parte delle IF dei servizi non prezzati, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

▪ **Corrente di trazione.**

Costo a chilometro da D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 (e successive modifiche ed integrazioni).

Il costo medio a chilometro basato sul prezzo di mercato del kW/h applicato dal fornitore dell'energia elettrica e dei costi sostenuti da GI per la distribuzione. Nel caso specifico della linea Cancellò – Benevento il costo a chilometro è desunto dal D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000 e s.m.i. Nel merito, i canoni versati dalle IF per la corrente di trazione

potranno essere soggetti a conguaglio a consuntivo, secondo la differenza tra il costo unitario indicato (cfr. paragrafo 6.2) e il costo di acquisto effettivamente sostenuto dal GI EAV.

▪ **Rifornimento carburante:**

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto da parte delle IF di tale servizio, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

▪ **Servizi di manovra:**

La definizione delle linee guida generali di regolazione, relative alla produzione e all'acquisto dei servizi di manovra ed alla disciplina di effettuazione degli stessi in autoproduzione da parte delle IF, sarà adeguata in funzione degli eventuali successivi provvedimenti di competenza che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti riterrà opportuno emanare in materia.

6.3.3 Servizi Ausiliari

▪ **Fornitura informazioni complementari**

Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

▪ **Studi di fattibilità di tracce orarie**

Il corrispettivo, per la sola elaborazione delle tracce di dettaglio, sarà calcolato in base al costo unitario dell'attività "PuTO" (€*km) ed allo sviluppo "S" delle tracce elaborate espresse in Km, indipendentemente dai giorni di circolazione.

$$\text{PuTO} = \text{€ } 1,50 * \text{traccia} * \text{km};$$

Non si darà luogo all'addebito di tali studi, ove IF li richieda ai fini della stipula del contratto di Utilizzo nell'arco di validità dell'orario cui si riferiscono.

▪ **Apertura /abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziata**

Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

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

Ai sensi di quanto previsto al punto 4.6.1, lett. d) della Delibera n.70/2014 dell'ART ed in attesa della determinazione dei criteri per la definizione dei corrispettivi relativi ai servizi (Delibera ART n.76/2014), la tariffa per le attività di sgombero, con qualsiasi mezzo effettuata, è da calcolarsi sulla base del principio di orientamento ai costi più un utile ragionevole.

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 secondo capoverso - provvederà

direttamente a corrispondere l'importo a favore del soggetto intervenuto e a ribaltarne l'onere nei confronti dell'IF responsabile dell'evento.

6.3.5 Valore unitario treni*km medio per il calcolo della garanzia ai fini della stipula dell'accordo quadro

Il corrispettivo è definito in base ai volumi (Treni*Km * gg di circolazione) complessivi delle tracce oggetto dell'Accordo Quadro, riferiti al primo anno di validità.

$$Pu_{GAQ} = € 0,10 * Treni * Km.$$

6.4 Rendicontazione, Fatturazione e Pagamento

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

La fatturazione dei corrispettivi dovuti al GI EAV, avverrà, con le seguenti modalità e tempi:

- Tracce/pacchetto minimo di accesso più energia elettrica di trazione, verranno emesse:
 - con cadenza mensile, entro il 30 del mese di riferimento, una fattura in acconto di importo pari all' 85% del valore medio mensile delle tracce contrattualizzate, ad eccezione della fattura relativa al mese di gennaio che verrà emessa in concomitanza con quella di febbraio. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario;
 - 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.
- Servizi obbligatori, complementari (esclusa energia) ed ausiliari, i relativi corrispettivi verranno fatturati in occasione del conguaglio trimestrale di cui al punto precedente.

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.

6.5 Performance Regime (aggiornamento dicembre 2015)

In ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs n. 112/2015 (art. 21) e dalla Delibera n. 70/2014 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, deve essere attivato il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato *Performance Regime*, basato sulla registrazione dei ritardi da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura durante il loro tragitto.

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

Fermo quanto sopra:

- in caso di ritardo riconducibile alla responsabilità di IF:
 - il GI EAV non risponde di eventuali ritardi derivanti ad altri treni di IF responsabile;
 - il GI EAV risponde di eventuali ritardi derivanti a treni di altra IF fermo restando il diritto di rivalersi integralmente a carico di IF responsabile di tutte le somme corrisposte;
- in caso di ritardo riconducibile alla responsabilità del GI EAV:

- IF non risponde di eventuali ritardi derivanti ad altri treni della stessa IF;
- IF risponde di eventuali ritardi derivanti a treni di altra IF fermo restando il diritto di rivalersi integralmente a carico del GI di tutte le somme corrisposte;

Per la determinazione delle penali, il valore di ciascun minuto di ritardo è fissato in:

- 2,00 (due) Euro/minuto per traffico passeggeri. Detto importo potrà subire i seguenti incrementi:
 - 20% al raggiungimento dei 60' di ritardo;
 - 50% al raggiungimento dei 120' di ritardo.
- 1,00 (uno) Euro/minuto per traffico merci. Detto importo potrà subire i seguenti incrementi:
 - 10% al raggiungimento dei 60' di ritardo;
 - 30% al raggiungimento dei 120' di ritardo.

In particolare, i minuti di ritardo soggetti all'applicazione delle penali sono rilevati:

- per il traffico passeggeri, all'arrivo presso l'impianto di termine corsa e nelle stazioni commerciali intermedie;
- per il traffico merci, esclusivamente all'arrivo presso l'impianto di termine corsa.

L'ammontare della penale dovuta ad ogni treno che subisce ritardo, per cause non imputabili al GI EAV non può superare il 20% del canone di utilizzo dell'infrastruttura del treno stesso, al netto della quota per consumo energetico. Inoltre, comunque, alla chiusura della contabilità annuale il GI EAV calcola per ciascuna IF l'ammontare delle penali e la contabilizza nella misura massima dell'1,5% del valore del pedaggio consuntivato a ciascuna IF, al netto dell'eventuale costo dell'energia elettrica.

Analoghe limitazioni si applicano alle penali dovute all'IF, per cause imputabili al GI EAV.

Con cadenza mensile il GI EAV rende noto l'ammontare delle penali dovute da o spettanti a ciascuna IF ed al GI EAV stesso.

6.5.1 Entrata in vigore (aggiornamento settembre 2015)

Il Performance Regime entrerà in vigore con l'entrata in esercizio di un sistema di monitoraggio della circolazione treni, che consentirà:

- l'individuazione degli orari di arrivo e partenza dei treni nelle varie stazioni/fermate con l'indicazione dell'eventuale ritardo;
- l'imputazione delle cause dei ritardi e le relative responsabilità.

Da tale sistema, che sarà accessibile, in modalità *guest*, a tutte le IIFF titolari di contratto di utilizzo, le IIFF potranno attingere tutti i dati necessari ad informarle dell'andamento delle penali all'interno del Performance Regime.

L'entrata in esercizio del sistema in parola e le relative procedure di accesso ed utilizzo saranno comunicate secondo le modalità previste al paragrafo "1.6.3 Procedure di aggiornamento straordinario" del presente PIR.



APPENDICI

A.1 APPENDICE N. 1: ACCORDO QUADRO TIPO (aggiornamento dicembre 2017)**TRA**

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

E

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

PREMESSO

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

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

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

Che in data il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura tramite Accordo Quadro ai sensi dell'art 23 del DLgs 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, peso assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose
- IV. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione
- V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in trkm)
- VI. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

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 (secondo quanto pubblicizzato nell'allegato 9 bis del PIR), 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 che verrà stipulato – secondo quanto disciplinato al successivo art. 8 - dall'IF designata, siano da quest'ultima resi disponibili al Richiedente nell'ambito dei relativi rapporti contrattuali intercorrenti tra la medesima IF e il Richiedente stesso. Tali dati ed informazioni verranno, infatti, forniti da EAV esclusivamente all' IF designata.

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

Durata-Risoluzione

Il presente Accordo decorre dal giorno della sottoscrizione sino al

L'accordo si intende risolto di diritto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod.civ., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal 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 10

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 11
Foro Competente

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

ARTICOLO 12
Spese dell'accordo

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

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

Il presente Accordo consta di..... pagine

ARTICOLO 13
Allegati

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

Allegato A – Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura;

Allegato B – Servizi forniti da GI su richiesta di IF

Allegato C – Stima pedaggi medi

Allegato D – Linee guida per aggiornamento Allegato A

Per 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 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, Licenza e Titolo Autorizzatorio

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del Certificato di Sicurezza, IF è tenuta ad informare tempestivamente ANSF 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 su citate 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 soluzioni 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 supporterà 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

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

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. 5: DEFINIZIONE DEL CANONE DI UTILIZZO E DEL DIRITTO DI PRENOTAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

A.3.1 Calcolo Canone Unitario

Per il calcolo del canone è stato adottato l'algoritmo di cui all'art. 6 del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 21 marzo 2000, n. 43T: "Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria".

Ai sensi dell'art. 4 del citato DM n. 43T/2000 e s.m.i., le prestazioni dovute dal gestore dell'infrastruttura, a fronte della corresponsione del canone, sono le seguenti:

- allocazione della capacità e predisposizione dell'orario;
- accesso ai binari e agli impianti per l'utilizzo della traccia oraria, ivi compreso lo stazionamento presso questi ultimi entro un limite di tempo adeguato, prefissato nel contratto;
- uso della linea ferroviaria, della catenaria e delle sottostazioni elettriche;
- regolazione della circolazione nei limiti temporali degli orari di apertura degli impianti resi pubblici dal gestore dell'infrastruttura;
- informazioni di base, come individuate nell'allegato tecnico 6 del DM n. 43T/2000.

Ai sensi dell'art. 5 del richiamato DM n. 43T/2000, il canone per ciascuna traccia oraria per cui è stato richiesto e riconosciuto l'accesso è commisurato a:

- qualità delle linee ferroviarie utilizzate;
- caratteristiche e prestazioni del convoglio utilizzato influenti sull'usura degli impianti;
- consumo energetico del convoglio di cui alla lettera precedente, legato alla tipologia di trazione da esso utilizzata;

e si compone della somma delle seguenti parti:

- a) parte a tratta/nodo: costo di accesso a ciascuna tratta e a ciascun nodo interessati;
- b) parte a chilometro/minuto: costo di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in funzione dei chilometri di percorrenza su ciascuna tratta e dei minuti di permanenza all'interno del perimetro di ciascun nodo interessati dalla traccia;
- c) parte per consumo energetico: costo per la fruizione dell'energia elettrica per la trazione in funzione dei chilometri di percorrenza, sia sulle tratte che sui nodi interessati dalla traccia.

A.3.2 Suddivisione della Rete

Nell'applicazione dell'algoritmo si è tenuto conto della classificazione della rete ferroviaria RFI in Regione Campania³



In particolare, entrambe le tratta Cancellò – Benevento e Santa Maria C.V. sono state considerate, secondo la classificazione ex 43T/2000 e s.m.i. rientranti tra le reti secondarie della rete complementare.

A.3.3 Correzione dell'Algoritmo di Calcolo del Canone

Nel presente paragrafo sono descritte le motivazioni che hanno portato all'introduzione di alcuni coefficienti correttivi all'algoritmo di calcolo, nonché la definizione analitica degli stessi.

A.3.3.1 I motivi

Il calcolo del canone di utilizzo, dovendo, ai sensi dell'art. 17 del D. Lgs. N. 112/2015, così come modificato dal sub e), comma 1, dell'art. 62 della L. n. 99/2009, tenere in "[...] considerazione i costi diretti e indiretti di dei servizi di gestione d'infrastruttura forniti, i costi di energia sostenuti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento della corrispondente attività [...]", all'algoritmo di cui all'art. 6 del richiamato DM n. 43T/2000, sono stati applicati dei coefficienti correttivi che tengono conto delle differenze, in termini di condizioni generali di circolazione tra la rete RFI (rete sulla quale è stato tarato il ripetuto algoritmo) e le linee/tratte della rete EAV.

I correttivi in parola sono stati già rappresentati dal Direttore Operativo della Divisione Infrastruttura e del Coordinatore della U.O. Gestione Tracce e Noleggio Materiale Rotabile di EAV Srl sia nel corso della riunione tenutasi

³ Fonte: sito RFI. <http://www.rfi.it/cms/v/index.jsp?vnextoid=f396881b105aa110VgnVCM100003f16f90aRCRD>

in data 04.07.2013, presso l'AGC Trasporti e Viabilità della Regione Campania, con l'Assessore ai Trasporti della Regione Campania, con il Dirigente ed alcuni funzionari dell'Area Generale di Coordinamento Trasporti e Viabilità e con alcuni rappresentanti dell'ACAM che, successivamente con nota EAV n. 9741 del 17/07/2013.

A.3.3.2 I coefficienti correttivi

La tratta ferroviaria di competenza RFI presa a riferimento è la Napoli C. le – Casalnuovo – Acerra – Canello – Caserta – S. Maria C.V. della linea Roma – Cassino – Napoli, in quanto interconnessa con le linee EAV e ritenuta ad esse assimilabile.

I dati tecnici della tratta RFI presi in considerazione sono:

- km totali tratta RFI: 39,397;
- numero totale stazioni insistenti sulla tratta RFI: 7;
- numero stazioni presenziate insistenti sulla tratta RFI: 4;
- numero passaggi a livello presenziati insistenti sulla tratta RFI (comandati sul posto): 0;

Per la definizione dei coefficienti correttivi sono stati considerati i seguenti parametri di riferimento relativi alla tratta RFI::

$$\rho_{S(presenziate)}^{RFI} = \frac{N_{S(presenziate)}^{RFI}}{km_{tratta}^{RFI}} \quad (A)$$

$$\rho_S^{RFI} = \frac{N_S^{RFI}}{km_{tratta}^{RFI}} \quad (B)$$

$$\rho_{PPLL(presenziati)}^{RFI} = \frac{N_{PPLL(presenziati)}^{RFI}}{km_{tratta}^{RFI}} \quad (C)$$

in cui:

- $\rho_{S(presenziate)}^{RFI}$: densità di presenziamento delle stazioni sulla tratta RFI [%];
- ρ_S^{RFI} : densità delle stazioni sulla tratta RFI [%];
- $\rho_{PPLL(presenziati)}^{RFI}$: densità di presenziamento dei passaggi a livello sulla tratta RFI [%];
- $N_{S(presenziate)}^{RFI}$: numero stazioni presenziate insistenti sulla tratta RFI;
- N_S^{RFI} : numero totale stazioni insistenti sulla tratta RFI;
- $N_{PPLL(presenziati)}^{RFI}$: numero passaggi a livello presenziati insistenti sulla tratta RFI;
- km_{tratta}^{RFI} : km totale tratta RFI;

sostituendo nelle precedenti (A), (B) e (C), i dati tecnici su indicati si ottengono:

$$\rho_{S(\text{presenziate})}^{RFI} = 10\%$$

$$\rho_S^{RFI} = 18\%$$

$$\rho_{PPLL(\text{presenziati})}^{RFI} = 0\%$$

Ottenuti i parametri di riferimento, si è proceduto alla definizione del coefficiente correttivo di tratta (cfr. formula (D)):

$$K_{tratta} = 1 + \left\{ \left(\rho_{S(\text{presenziate})}^{EAV} - \rho_{S(\text{presenziate})}^{RFI} \right) + \mu * \left(\rho_S^{EAV} - \rho_S^{RFI} \right) \right\} + \left\{ \left(\rho_{PPLL(\text{presenziati})}^{EAV} - \rho_{PPLL(\text{presenziati})}^{RFI} \right) \right\} \quad (D)$$

Il coefficiente correttivo, K_{tratta} , tiene conto della diversità dei costi di circolazione in termini di:

- numero di stazioni presenziate, per tener conto dell'incidenza dei costi del personale addetto al presenziamento delle stazioni;
- numero di stazioni totali, per tener conto dell'incidenza dei costi di pulizia delle stesse;
- numero di passaggi a livello presenziati, per tener conto dell'incidenza dei costi del personale addetto al presenziamento dei passaggi a livello.

Nella precedente (D):

- K_{tratta} : coefficiente correttivo da applicare al prezzo base unitario per km di linea ferroviaria, per il calcolo del "Costo di Utilizzo";
- $\rho_{S(\text{presenziate})}^{EAV}$: densità di presenziamento delle stazioni su una delle tratte/linee EAV, calcolata secondo la seguente formula [%]:

$$\rho_{S(\text{presenziate})}^{EAV} = \frac{N_{S(\text{presenziate})}^{EAV}}{km_{tratta}^{EAV}} \quad (E)$$

in cui:

- $N_{S(\text{presenziate})}^{EAV}$: numero stazioni presenziate insistenti su una delle tratte/linee EAV;
- km_{tratta}^{EAV} : km totale di una tratte/linee EAV;
- $\rho_{S(\text{presenziate})}^{RFI}$: densità di presenziamento delle stazioni sulla tratta RFI [%], calcolata secondo la precedente (A);
- ρ_S^{EAV} : densità delle stazioni su una delle tratte/linee EAV su una delle tratte/linee EAV, calcolata secondo la seguente formula [%]:

$$\rho_S^{EAV} = \frac{N_S^{EAV}}{km_{tratta}^{EAV}} \quad (F)$$

in cui:

- N_S^{EAV} : numero totale stazioni insistenti su una delle tratte/linee EAV;
- km_{tratta}^{EAV} : km totale di una tratte/linee EAV;

- ρ_S^{RFI} : densità delle stazioni sulla tratta RFI [%], calcolata secondo la precedente (B);
- μ : coefficiente correttivo, che tiene conto della diversa incidenza sui costi di circolazione dei costi di presenziamento delle stazioni e dei costi di pulizia delle stesse.

Da un'analisi dei dati storici (ultimo triennio), mediamente, il rapporto tra i costi di pulizia delle stazioni ed il costo di presenziamento delle stesse oscilla tra lo 0,10 e lo 0,25.

Nei calcolo del "Costo di Utilizzo", di cui al paragrafo 5., è stato assunto:

$$\mu = 0,20$$

- $\rho_{PPLL(presenziati)}^{EAV}$: densità di presenziamento dei passaggi a livello su una delle tratte/linee EAV, calcolata secondo la seguente formula [%]:

$$\rho_{PPLL(presenziati)}^{EAV} = \frac{N_{PPLL(presenziati)}^{EAV}}{km_{tratta}^{EAV}} \quad (G)$$

in cui:

- $N_{PPLL(presenziati)}^{EAV}$: numero passaggi a livello presenziati insistenti su una delle tratte/linee EAV;
- km_{tratta}^{EAV} : km totale di una tratte/linee EAV;

- $\rho_{PPLL(presenziati)}^{RFI}$: densità di presenziamento dei passaggi a livello sulla tratta RFI [%], calcolata secondo la precedente (C).

A.3.4 Costo di Accesso

Il costo parte a tratta/nodo complessivo di accesso è così calcolato:

$$val^C \quad (H)$$

dove:

val^C : costo di accesso alla rete complementare. I valori di val^C , sono riportati nell'allegato economico 2 dell' DM 43T/2000 e s.m.i.

I valori adottati sono riportati in Tabella 1.A.

In particolare, per entrambe le linee, Cancello – Benevento e Santa Maria C.V. – Pidimonte Matese, della rete interconnessa EAV, essendo queste in "prosecuzione", della tratta RFI di riferimento il

valore adottato, pari a 47,9319 €/treno, è lo stesso indicato per la tratta RFI nel citato allegato economico 2.

Tabella 1.A – Dati per il calcolo del Costo di Accesso

Cod. linea	Linea	Cod. tratta	Tratta	DM 43T/2000 e s.m.i.	
				Classificazione	valC [All. economico 2] [€]
A.	Napoli - Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese				
		1)	Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	Reste Secondaria	47,9319
B.	Napoli - Cancello - Benevento				
		1)	Cancello - Benevento	Reste Secondaria	47,9319

Sostituendo i valori indicati in Tabella 1.A nella precedente formula (H) risulta:

Tabella 1.A.1 - Costo di Accesso

Tratta	Costo di Accesso [€/treno]
Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	47,93
Cancello - Benevento	47,93

A.3.5 Costo di Utilizzo

Il costo di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è funzione dei chilometri di percorrenza su ciascuna tratta e dei minuti di permanenza all'interno del perimetro di ciascun nodo interessati dalla traccia ed è il risultato della somma dei seguenti importi:

- 1) l'importo legato alla distanza chilometrica riferita alla traccia oraria sulle tratte da essa impegnate;
- 2) l'importo legato al tempo di impegno dell'infrastruttura ferroviaria, da parte della traccia, all'interno del perimetro di ciascun nodo.

L'importo di cui al precedente sub 1) è calcolato come segue:

$$P_{base} km^C * km^C * K_{tratta} \quad (I)$$

dove:

$P_{base} km^C$ prezzo base unitario per km di linea ferroviaria, ovunque situata all'interno della rete complementare, interessata dalla traccia. I valori sono riportati nell'allegato economico 5 del DM 43T/2000 e s.m.i., nel caso specifico si è assunto pari a 1,0312 €/treno.

km^C chilometri di percorrenza, associati ad ogni linea, sulla rete complementare in qualsivoglia fascia oraria. I valori sono riportati in Tabella 2.A.

K_{tratta} è il coefficiente correttivo per il calcolo del costo di utilizzo della tratta/linea ed è calcolato secondo la formula (D) del paragrafo A.3.3.2. I valori sono riportati in Tabella 2.A.

L'importo di cui al precedente sub 2), non essendovi tratte nodo, è pari a 0,00 €/treno.

Tabella 2.A – Dati per il calcolo del Costo di Utilizzo

Cod. linea	Linea	Cod. tratta	Tratta	DM 43T/2000 e s.m.i.		K tratta		kmC
				Classificazione	PbasekmC [All. econ. 5] [€/km]	K stazioni	K PP.LL	
A. Napoli - Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese								
		1)	Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	Rete Secondaria	1,0312	0,09	0,00	42,000
B. Napoli - Cancello - Benevento								
		1)	Cancello - Benevento	Rete Secondaria	1,0312	-0,01	0,04	47,000

Sostituendo i valori indicati in Tabella 2.A nella precedente formula (I) risulta:

Tabella 2.A.1 - Costo di Utilizzo

Tratta	Costo di Utilizzo [€/treno]
Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	47,07
Cancello - Benevento	49,96

A.3.6 Costo Consumo

Il costo complessivo della parte per consumo energetico è così calcolato:

$$(km^{CE}) * Pbasekm^E \quad (L)$$

dove:

km^{CE} chilometri di percorrenza sulla rete complementare riferiti alla traccia oraria ed effettuati con trazione elettrica. I valori sono riportati in Tabella 3.A;

$Pbasekm^E$ costo a chilometro della trazione elettrica. Nel caso in esame, come riportato nell'allegato economico 7 al DM 43T/2000 e s.m.i., è pari a 0,3570 €/treno*km . Detto valore sarà applicato alla sola tratta elettrificata (Cancello – Benevento), come riportato in Tabella 3.A.

Tabella 3.A – Dati per il calcolo del Costo Consumo

Cod. linea	Linea	Cod. tratta	Tratta	Classificazione	PbasekmE [€/treno*km]	kmCE
A. Napoli - Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese						
		1)	Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	Rete a Scarso Traffico	-	42,000
B. Napoli - Cancello - Benevento						
		1)	Cancello - Benevento	Rete a Scarso Traffico	0,3570	47,000

Sostituendo i valori indicati nella precedente formula (L) risulta:

Tabella 3.A.1 - Costo Consumo

Tratta	Costo Consumo [€/treno]
Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	0,00
Cancello - Benevento	16,78

A.3.7 Canone Totale

Il canone di cui all'art. 5 comma 2 del DM 43T/2000 e s.m.i., di una singola traccia oraria, per ogni linea e fascia oraria è pari alla somma dei valori calcolati ai precedenti paragrafi A.3.4, A.3.5 e A.3.6

I valori sono riportati in Tabella 4.A, sia i termini di €/treno che in termini di €/treno*km.

Tabella 4.A. – Canone totale

Tratta	Canone Totale [€/treno]		Canone Totale [€/treno*km]	
	Canone Pedaggio (Accesso + Utilizzo)	Costo Consumo	Canone Pedaggio (Accesso + Utilizzo)	Costo Consumo
Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	95,00	0,00	2,26	0,00
Cancello - Benevento	97,89	16,78	2,08	0,36

A.3.8 Calcolo Diritto di Prenotazione Unitario

Ai sensi dell'art. 7 del DM n. 43T/2000, il diritto di prenotazione per ciascuna traccia oraria è pari al minor importo tra il costo unitario della parte a tratta/nodo (cfr. Costo di Accesso paragrafo A.3.4) ed una percentuale dell'ammontare complessivo del canone unitario al netto del Costo del Consumo (cfr. Canone Totale paragrafo A.3.7).

Nel caso in esame la predetta percentuale è fissata nella misura del cinquanta per cento.

Il diritto di prenotazione così calcolato va corrisposto anche in assenza di utilizzazione della traccia oraria.

Il valore unitario del costo di accesso è riportato in Tabella 5.A.

Tabella 5.A. – Costo unitario di accesso

Linea	Costo di Accesso [€/treno*km]
Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	1,14
Cancello - Benevento	1,02

Il cinquanta per cento dell'ammontare complessivo del canone unitario è riportato in Tabella 6.A.

Tabella 6.A. – 50% del Canone unitario totale

Tratta	50 % del Canone Totale (*) [€/treno*km]
Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	1,13
Cancello - Benevento	1,04

(*) al netto del Costo del Consumo

Pertanto:

Tabella 7.A. – Diritto di prenotazione unitario

Tratta	Diritto di prenotazione [€/treno*km]
Santa Maria C.V. - Piedimonte Matese	1,13
Cancello - Benevento	1,02