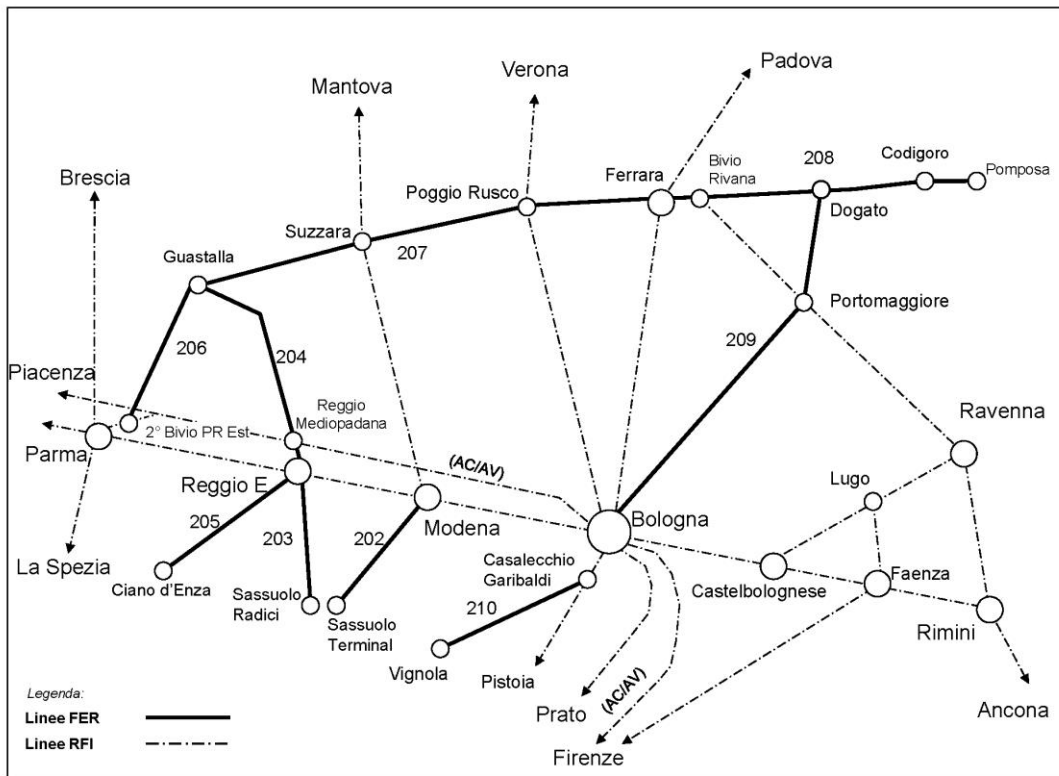


Area Commerciale
Pianificazione Rete

PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE 2024



Edizione dicembre 2022

INDICE

CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI	5
1.1 INTRODUZIONE.....	5
1.2 OBIETTIVO.....	5
1.3 QUADRO GIURIDICO.....	5
1.4 QUADRO LEGALE.....	7
1.4.1 RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE.....	7
1.5 STRUTTURA DEL PIR.....	8
1.6 VALIDITA', MODALITA' DI AGGIORNAMENTO, DISTRIBUZIONE E PREZZO.....	8
1.6.1 PERIODO DI VALIDITA'.....	8
1.6.2 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO DEL PIR.....	8
1.7 DEFINIZIONI.....	9
CAPITOLO 2 - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA	13
2.1 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO.....	13
2.1.1 CHI PUÒ RICHIEDERE L'ACCESSO.....	13
2.1.2 REQUISITI PER RICHIEDERE.....	13
2.1.2.1 Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro.....	13
2.1.2.2 Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura.....	13
2.1.3 LICENZA.....	13
2.1.4 CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO.....	14
2.2 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI.....	14
2.2.1 ACCORDO QUADRO.....	14
2.2.1.1 Garanzia.....	15
2.2.1.2 Divieto di cessione.....	15
2.2.1.3 Risoluzione.....	15
2.2.2. CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA.....	15
2.2.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra FER e IF.....	15
2.2.2.2 Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione.....	16
2.2.2.3 Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di Sicurezza Unico.....	16
2.2.2.4 Garanzia.....	16
2.2.2.5 Assicurazioni.....	16
2.2.2.6 Risoluzione del contratto.....	17
2.2.2.7 Sospensione dell'efficacia del contratto.....	18
2.3 OBBLIGHI DI FER E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO.....	18
2.3.1 OBBLIGHI COMUNI.....	18
2.3.2 OBBLIGHI DI FER.....	18
2.3.2 OBBLIGHI DI IF.....	18
2.4 REGOLE DI ESERCIZIO.....	20
2.4.1 INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON FER.....	20
2.4.2 INFORMAZIONIDATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIROLAZIONE.....	20
2.4.3 IFORMAZIONI DATE DA FER PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE.....	20
2.4.4 CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI.....	20
2.4.5 INFORMAZIONI PER I RISCHI CONNESSI CON IL SERVIZIO FERROVIARIO.....	20
2.4.6 BANCA DATI PERICOLI PER LA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA.....	21
2.4.7 PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO.....	21
2.4.8 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.....	23
2.4.9 ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI / INCONVENIENTI D'ESERCIZIO.....	23
2.5 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA.....	24
2.6 VARIAZIONI AL PROGRAMMA GIORNALIERO.....	24
2.6.1. SPECIFICHE RICHIESTE DELL'IMPRESA FERROVIARIA.....	24
2.6.1.1 Non utilizzo delle tracce contrattualizzate.....	24
2.6.1.2 Franchigia sulla disdetta di tracce.....	25
2.6.1.3 Variazioni in corso d'orario.....	25
2.6.1.4 Variazione in gestione operativa.....	25
2.6.1.5 Esigenze del gestore dell'infrastruttura.....	26
2.6.1.6 Causa di forza maggiore.....	26

2.7 TRASPORTI ECCEZIONALI E MERCI PERICOLOSE	26
2.8 COMPATIBILITÀ TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI	26
2.9 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE	27
2.10 CORSE PROVA	27
2.11 GESTIONE DELLE STAZIONI/TRATTI DI LINEA DI COLLEGAMENTO RETI	27

CAPITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA..... 28

3.1 INTRODUZIONE	28
3.2 ESTENSIONE DELLA RETE	28
3.2.1 ESTENSIONE	28
3.2.2 STAZIONI/LOCALITÀ DI COLLEGAMENTO	28
3.3 DESCRIZIONE DELLA RETE	28
3.3.1 DATI GEOGRAFICI	28
3.3.2 CARATTERISTICHE DELLE LINEE	29
3.3.3 SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI CIRCOLAZIONE	29
3.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO	29
3.4.1 MERCI PERICOLOSE	29
3.4.2 RESTRIZIONI TRASPORTO COMBINATO	29
3.4.3 RESTRIZIONI SUI PONTI	29
3.4.4 ALTRE RESTRIZIONI	30
3.5 ORARIO DI ESERCIZIO	30
3.6 STAZIONI PASSEGGERI ED IMPIANTI MERCI	30
3.7 STRUTTURE ATTE A SERVIZI	30
3.8 INFORMAZIONI SUI CAMBIAMENTI FUTURI	31
3.9 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE	31

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ..... 32

4.1 INTRODUZIONE	32
4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO	32
4.3 TEMPISTICA PER LE RICHIESTE	33
4.3.1 TEMPISTICA PER RICHIEDERE CAPACITÀ AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO	33
4.3.2 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE	33
4.3.3 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO	34
4.3.4 TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO	34
4.3.5 ORDINE DI TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE	34
4.3.6 TEMPISTICHE PER RICHIEDERE CAPACITÀ FINALIZZATA ALL'ESPLETAMENTO DI NUOVI SERVIZI PASSEGGERI A MERCATO	34
4.4 PROCESSO DI ALLOCAZIONE	35
4.4.1 LIMITAZIONI ALL'ACCORDO QUADRO	35
4.4.2 PROCESSO DI COORDINAMENTO	35
4.4.3 LINEE SATURE	35
4.4.3.1 Dichiarazione di saturazione	35
4.4.3.2 Criteri di priorità	36
4.4.3.3 Analisi di capacità e piano di potenziamento	36
4.4.4 PROCESSO DI RISOLUZIONE DEI CONFLITTI	36
4.4.5 ESITO DELLE RICHIESTE	36
4.5 ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA	36
4.6 REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE/CONTRATTUALIZZAZIONE/UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ	36
4.6.1 MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF DA PARTE DEL RICHIEDENTE NON IF E/O MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELL'IF DESIGNATA	36
4.6.2 MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELLE TRACCE	36
4.6.3 MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE	36
4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	37

CAPITOLO 5 – SERVIZI

5.1 CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI	39
5.1.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	39

5.1.2 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI OFFERTI IN TALE AMBITO	39
5.1.3 SERVIZI COMPLEMENTARI	39
5.1.4 SERVIZI AUSILIARI	39
5.1.5 DESCRIZIONE SERVIZI DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	39
5.1.6 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI OFFERTI IN TALE AMBITO	41
5.1.7 DESCRIZIONE DEI SERVIZI COMPLEMENTARI	42
5.1.8 DESCRIZIONE DEI SERVIZI AUSILIARI	43

CAPITOLO 6 – TARIFFE 45

6.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	45
6.2 TARIFFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	46
6.2.1 IMPIANTI AD ACCESSO GARANTITO E SERVIZI OFFERTI IN TALE AMBITO	46
6.2.2 SERVIZI COMPLEMENTARI	46
6.2.3 SERVIZI AUSILIARI	47
6.2.4 TARIFFA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA	48
6.2.5 VALORE UNITARIO TRKM MEDIO PER IL CALCOLO DELLA GARANZIA AI FINI DELLA STIPULA DELL'ACCORDO QUADRO	48
6.3 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	48
6.4 PERFORMANCE REGIME	49

Appendici

APPENDICE 1 PIR: ACCORDO QUADRO TIPO	51
APPENDICE 2 PIR: CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	63
ALLEGATO 1 (APPENDICE 2 PIR) – PARTE A - <i>SINTESI ECONOMICA</i>	67
APPENDICE 3 PIR: COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.	69
APPENDICE 4 PIR: PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA	71
APPENDICE 5 PIR: COMPATIBILITÀ TRENO-TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI AUTORIZZATI ...	73
APPENDICE 6 PIR: PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE	74
APPENDICE 7 PIR: PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'EFFETTUAZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF.	77
APPENDICE 8 PIR: DEFINIZIONE DELLA TARIFFA PER LA FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE E DI PRERISCALDAMENTO E CLIMATIZZAZIONE TRENI.	81
APPENDICE 9 PIR: PERFORMANCE REGIME. METODO DI CALCOLO DELLE PENALI	85

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1:	Caratteristiche linee
Allegato 2:	Caratteristiche impianti
2 bis:	Tempi di stazionamento negli impianti viaggiatori origine/destino
2 ter:	Regole di utilizzo dei principali impianti viaggiatori
2 quater:	Impianti merci - servizi
Allegato 3:	Interventi di aumento di capacità dell'infrastruttura – Orario 2021-2022
Allegato 4:	Riduzioni di capacità dell'infrastruttura – Orario 2021/2022
Allegato 5:	Capacità delle linee e grado di impegno
Allegato 6:	Assistenza a persone a ridotta mobilità (PRM)
Allegato 7:	Catalogo dei canali orario disponibili per servizi merci
Allegato 7:	Elenco dei locomotori di soccorso in linea
Allegato 8:	Convenzioni con Rete Ferroviaria Italiana (in via di definizione)

ELENCO PLANIMETRIE

Planimetria 1:	Infrastruttura ferroviaria regionale
Planimetria 2:	Sistemi di trazione
Planimetria 3:	Massa assiale
Planimetria 4:	Regimi di circolazione
Planimetria 5:	Sistemi di esercizio

CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI

1.1 INTRODUZIONE

Ferrovie Emilia Romagna s.r.l. (di seguito FER), opera in forza della Legge Regionale n° 30 del 02/10/1998 e sulla base della concessione rep. 4440 del 31 gennaio 2012 (testo approvato con delibera della Giunta Regionale n°93 del 30/01/2012), in qualità di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria regionale della Regione Emilia Romagna.

L'infrastruttura regionale della Emilia Romagna, essendo non isolata, rientra nell'ambito di applicazione del D. Lgs 112/15 a sensi del DM 05/08/16.

Ai fini della commercializzazione della capacità, FER pubblica, in ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs. 112/15, il presente documento contenente tutte le informazioni necessarie ai soggetti Richiedenti per accedere alla infrastruttura ferroviaria regionale e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa FER.

1.2 OBIETTIVO

In conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 112/15, di recepimento della Direttiva 2012/34/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico il presente documento vuole conseguire l'obiettivo di fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell'offerta e per la disciplina in fase di gestione del rapporto con il gestore dell'infrastruttura da parte degli stessi.

A tal fine, esso contiene un'esposizione:

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

1.3 QUADRO GIURIDICO

Fonti comunitarie:

- Regolamento CE n. 913/210 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo;
- Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione);
- Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2014/880/UE;
- Direttiva 2012/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (cd "Recast");
- Regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta.
- Regolamento di Esecuzione UE 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione UE N. 870/2014;
- Regolamento (UE) 2016/545 della Commissione sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.
- Direttiva UE 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea, recepita in Italia con il decreto legislativo 57/2019;
- Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)
- Regolamento di esecuzione UE 2018/1795 che stabilisce la procedura ed i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio;
- Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la Direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (UE) 2017/2177 - accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari.

- Decisione Delegata (UE) 2017/2075 che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.
- Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio
- Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;

Fonti nazionali:

- Legge n. 146 del 12 giugno 1990 (e successive modifiche ed integrazioni) "Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge";
- D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 (e successive modifiche ed integrazioni) "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale";
- D.M. 109/T del 3 novembre 1999 "Attuazione dell'art. 3, comma 1, lett. d) del D.Lgs 422/97";
- D.P.C.M. 16 novembre 2000 "Individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli art. 9 e 12 del D.Lgs 19 novembre 1997 n. 422 in materia di TPL;
- Legge n. 388, del 23 dicembre 2000 art. 131, comma 1 "Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari";
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57 "Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)";
- D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 "Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria";
- Decreto ANSF n. 4 del 9 agosto 2012 - Allegato A "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria";
- D.M 2 febbraio 2011 "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale (G.U. 7 aprile 2011);
- Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici" (art. 37);
- Legge n. 27 del 24 marzo 2012 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" (artt. 36 e 37);
- D.P.R. 9 agosto 2013 "Nomina componenti Autorità dei Trasporti";
- D.M. 5 aprile 2013 "Definizione delle imprese a forte consumo di energia" (G.U. 18 aprile 2013);
- D. Lgs n. 70 del 17 aprile 2014 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/782, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";
- D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 "Attuazione della Direttiva 2012/34/CE" che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo;
- D.M. 5 agosto 2016 "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015. n. 112 così come modificato dal Decreto Legislativo 139/2018, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione" (G.U. 15 settembre 2016)
- Legge 20 novembre 2017, n. 167 "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea"
- D.L. 50/2017 convertito con legge del 21 giugno 2017 n. 96;
- Legge 16 novembre 2018 n. 130 recante "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 28 settembre 2018 n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze"
- D. Lgs 23 novembre 2018 n. 139 Attuazione della direttiva UE 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (GU Serie generale n. 297 del 22 12 2018);
- D.M. 16 aprile 2018 recante "Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale"

- Decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie;
- Decreto legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 28.03.2022, n. 75, recante: "Individuazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi".

Delibere regolatorie:

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014) "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie".
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96 del 13 novembre 2015 recante "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16/2018 relativa Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201.
- Delibera dell'Autorità n. 106/2018 recante "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 98/2018 del 11 ottobre 2018 recante "procedimento volto a definire misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione n. 130/2019 del 30 settembre 2019- Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari".
- ANSFISA - nota 9956/2016 del 16/09/2016 "Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 156/2020 – "metodologia per l'esame economico dei contratti di servizio pubblico".
- Delibera dell'Autorità n. 28/2021, del 25 febbraio 2021, recante: "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 147/2020. Approvazione di Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami".
- Delibera dell'Autorità n. 141/2022, dell'8 settembre 2022, recante: "Adeguamenti tariffari relativi all'orario di servizio 2022-2023 per l'accesso alle infrastrutture delle reti ferroviarie regionali interconnesse ed ai servizi a queste correlati".

Fonti regionali

- Delibera 93/2012 della Giunta Regionale Emilia-Romagna che approva la concessione (rep. 4440 del 31 gennaio 2012) a FER S.p.A. della gestione dell'Infrastruttura ferroviaria regionale della Regione Emilia-Romagna

1.4 QUADRO LEGALE

Il Prospetto Informativo della Rete (nel seguito PIR) è elaborato da FER sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di Regolazione ai sensi del DLgs 112/2015 e del DM 28T/2005.

Il PIR espone dettagliatamente i diritti e gli obblighi di FER e dei Richiedenti, con riguardo alla richiesta/assegnazione della capacità/tracce, all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e all'erogazione dei servizi ad essa connessi, nonché i canoni e i corrispettivi dovuti.

Il Prospetto Informativo della Rete assume anche valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra FER e coloro che sottoscriveranno sia i singoli Accordi Quadro sia i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il PIR costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli Accordi Quadro ed a tali fini FER deve consegnarne copia a coloro che li sottoscriveranno attestandone ricevuta e piena e incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute.

1.4.1 RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE

In conformità a quanto previsto nell'art. 37 del DLgs. n.112/215, ai Richiedenti è concessa la possibilità di adire l'Organismo di Regolazione per eventuali controversie inerenti all'interpretazione e/o l'applicazione del Prospetto Informativo della Rete.

La funzione di Organismo di Regolazione è svolta dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti alla quale ogni richiedente può adire inoltrando la richiesta al seguente indirizzo pec:

pec@pec.autorita-trasporti.it

1.5 STRUTTURA DEL PIR

Al fine di descrivere compiutamente quanto indicato al paragrafo 1.2 il presente documento è strutturato coerentemente con le indicazioni formulate nel merito da Rail Net Europe (associazione dei principali gestori delle infrastrutture europee) e pertanto è articolato in sei capitoli così organizzati:

<i>Capitolo 1</i>	Informazioni generali	
<i>Capitolo 2</i>	Condizioni di accesso all'infrastruttura:	Descrive le modalità di accesso, di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite da FER;
<i>Capitolo 3</i>	Caratteristiche dell'infrastruttura:	Descrive, anche attraverso cartografie e tabelle, le caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità;
<i>Capitolo 4</i>	Allocazione della capacità:	Descrive il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta;
<i>Capitolo 5</i>	Servizi:	Descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo dell'infrastruttura, nonché quelli che il gestore fornisce all'impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi;
<i>Capitolo 6</i>	Tariffe:	Descrive le regole di rendicontazione applicate in fase di gestione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e il sistema di calcolo e riscossione dei diritti connessi all'utilizzo della stessa, ivi compresi i servizi non inclusi nel canone di utilizzo.

1.6 VALIDITA', MODALITA' DI AGGIORNAMENTO, DISTRIBUZIONE E PREZZO

Il PIR viene aggiornato a cura di FER previa consultazione di tutte le imprese ferroviarie titolari di licenza, nonché dei Richiedenti che hanno manifestato interesse a sottoscrivere Accordo Quadro. Al termine della fase di consultazione FER invia il progetto del PIR aggiornato all'Organismo di Regolazione per eventuali ulteriori indicazioni e/o prescrizioni.

Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità FER dovesse apportare, a seguito di altre disposizioni normative e/o regolamentari in materia, nonché in ragione dell'eventuale offerta di nuovi servizi di cui all'art 13 del D.Lgs 112/2015 daranno origine ad aggiornamento straordinario, previa informazione all'Organismo di regolazione, e saranno rese conoscibili con comunicazione diretta a tutte le Imprese Ferroviarie titolari di licenza, ai sottoscrittori di Accordo Quadro e ai Richiedenti che abbiano manifestato interesse a sottoscriverlo. Le stesse saranno al contempo rese note attraverso il sito internet di FER (www.fer.it).

La diffusione del PIR avviene gratuitamente tramite il sito Internet di FER (www.fer.it), sul quale verranno rese disponibili anche le integrazioni/modifiche.

1.6.1 PERIODO DI VALIDITÀ

Il documento contiene:

- le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa che hanno validità a partire dal 9 marzo 2023 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 10 dicembre 2023 al 14 dicembre 2024;
- le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 10 dicembre 2023 al 14 dicembre 2024 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di FER e IF/richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

1.6.2 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO DEL PIR

1. Entro il 15 luglio di ogni anno FER redige il PIR riferito all'anno in corso +2, prevedendo un processo di consultazione per sottoporlo ai soggetti interessati.
2. La consultazione ha come termine il 10 agosto per la formalizzazione di eventuali osservazioni dei soggetti partecipanti alla consultazione stessa.
3. Entro il 20 agosto FER pubblica le osservazioni ricevute da parte dei soggetti interessati.
4. Entro il 30 settembre FER pubblica ed invia ad ART la bozza finale del PIR (anno corrente +2), con una relazione che illustra le motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni formulate dai soggetti che hanno partecipato alla consultazione.
5. Entro la seconda settimana del mese di dicembre FER pubblica il PIR (anno corrente +2)
6. Il PIR entrerà in vigore il secondo venerdì di marzo (anno corrente +1).

1.7 DEFINIZIONI

- “accordo quadro”**: accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e di FER, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;
- “ANSFISA”**: Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali;
- “aree di deposito”**: aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari fra un impiego e l'altro
- “assegnazione di capacità”**: il processo attraverso il quale vengono trattate le richieste e definita l'assegnazione di capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura;
- “autorità preposta al rilascio delle licenze”**: organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è l'organismo incaricato del rilascio delle licenze alle Imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano;
- “binari di circolazione”**: sono definiti tali quelli di arrivo, partenza e transito dei treni;
- “binari secondari”**: sono definiti tali quelli non adibiti normalmente al movimento dei treni;
- “canali orario”**: risultato della pianificazione di massima di sistemi di tracce orarie, che verranno successivamente dettagliate e definite nella fase di progettazione dell'orario
- “canone di utilizzo” (pedaggio)**: il corrispettivo dovuto, comprensivo del diritto di prenotazione, da IF per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi (“pacchetto minimo di accesso”);
- “capacità di infrastruttura”**: il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura in un certo periodo;
- “capacità riservata ai servizi regionali”**: quota parte della capacità che la Regione Emilia-Romagna riserva all'espletamento dei servizi pubblici locali oggetto di contratto di servizio con la/le impresa/e ferroviaria/e affidataria/e
- “carta dei servizi di FER”**: il documento adottato dalla Gestore dell'infrastruttura per dichiarare i propri impegni nei riguardi della clientela, relativamente a fattori, indicatori e standard di qualità;
- “catalogo”**: insieme dei canali orario disponibili per i servizi merci, precostituiti, quale strumento di indirizzo alle IF per la richiesta di tracce che minimizzano le interferenze con quelle dedicate ai servizi passeggeri locali oggetto di contratto di servizio
- “certificato di sicurezza unico”**, il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione così come definiti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA); di conseguenza prova che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di servizio prevista.
- “composizione normale dei treni”**: la composizione dei treni che garantisce prestazioni almeno uguali a quelle della composizione caratteristica della traccia orario utilizzata
- “contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria”**: di seguito anche il Contratto, accordo concluso fra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in termini di tracce orarie a fronte del pagamento del canone di cui all'art 17 del DLgs 112/2015;
- “contratto di raccordo”**: atto fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare o gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo
- “coordinamento”**: la procedura in base alla quale FER e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;
- “diritto di prenotazione”**, il corrispettivo dovuto da IF (ai sensi dell'art. 17 comma 9 del DLgs 112/2015) a seguito dell'attribuzione di tracce in applicazione dei criteri e procedure per l'assegnazione della capacità, calcolato al netto del consumo energetico;

- “disdetta”**: comunicazione formale da parte della IF relativa alla volontà di non utilizzare una traccia precedentemente richiesta ed assegnata;
- “durata del contratto”**: periodo che intercorre fra la data dell'utilizzazione della prima traccia e quella dell'ultima;
- “effettuazione”**: provvedimento per l'utilizzo di tracce richieste da IF o assegnate da FER;
- “ERA”**: Agenzia Ferroviaria Europea;
- “gestione operativa”**: attività di esclusiva competenza dei referenti accreditati di IF e FER, presenti sul territorio e individuati nel contratto di accesso all'infrastruttura;
- “gestore dell'infrastruttura” (FER)**: soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento.
- “impianto di servizio”**: impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 del DLgs 112/2015;
- “impianto raccordato”**: impianto di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura ove si svolgono attività industriali e logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo
- “impresa ferroviaria” (IF)**: qualsiasi impresa titolare di licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo trazione;
- “infrastruttura ferroviaria”**: gli elementi indicati nell'allegato 1 del DLgs 112/2015
- “infrastruttura ferroviaria regionale”**: insieme delle linee ed impianti gestiti da FER;
- “infrastruttura saturata”**: elemento della infrastruttura ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio;
- “interruzione programmata in orario” (IPO)**: finestra temporale nella quale la circolazione è assente o limitata per esigenze di manutenzione dell'infrastruttura;
- “lavori di “maggiore rilevanza”**: lavori che comportano una riduzione di capacità dell'infrastruttura derivante da:
- interruzioni di linea per un periodo superiore a tre giorni;
 - limitazioni nell'uso di binari di circolazione per un periodo superiore a 30 giorni;
 - indisponibilità di attestamento dei treni per un periodo superiore a 30 giorni.
- “lavori di “minore rilevanza”**: lavori non appartenenti alle fattispecie precedente;
- “licenza”**: l'autorizzazione, valida su tutto il territorio dell'Unione Europea, rilasciata dall'autorità preposta, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;
- “licenza”**: l'autorizzazione valida esclusivamente sul territorio nazionale, rilasciata secondo quanto previsto dall'art. 6 del DLgs 112/2015, per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale.
- “lunghezza marciapiedi”**: corrisponde alla massima lunghezza utile dei marciapiedi per l'espletamento in sicurezza del servizio passeggeri.
- “linea ferroviaria”**: l'infrastruttura che collega due località;
- “merci pericolose”**: le materie o le sostanze che possono rappresentare un pericolo per le persone, gli animali e l'ambiente. Il trasporto delle merci pericolose in ferrovia è disciplinato dalla normativa internazionale in materia (RID – Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose) che classifica tali sostanze;
- “modifica tracce”**: variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso;
- “modulo della linea”**: la massima lunghezza di un convoglio consentita in funzione degli incroci e delle precedenze nei binari di circolazione delle località di servizio;
- “normativa d'esercizio vigente”**: l'insieme di regolamenti, disposizioni, istruzioni in vigore, che disciplinano inderogabilmente la gestione dell'esercizio sulla rete del FER;
- “orario cadenzato”**: successione di treni di identiche caratteristiche, a intervallo costante fino alle due ore;
- “orario di servizio”**: i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura di FER, durante il suo periodo di validità;
- “organismo di regolazione”**: soggetto che svolge le funzioni di cui all'articolo 37 del DLgs 112/2015; le funzioni sono svolte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- “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”;

- “programma di manovra”**: documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra, approvato da FER in occasione dell’attivazione di ciascun orario ed aggiornato in corrispondenza di variazioni significative delle tracce facenti capo all’impianto nel quale sono pianificate le operazioni di manovra necessarie per tutti i treni che interessano l’impianto stesso.
- “programma giornaliero”**: l’insieme delle tracce acquistate da IF, riferito alla singola giornata nel periodo di validità del contratto;
- “prospetto informativo della rete” – PIR**: documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e riscossione dei canoni per l’accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all’assegnazione della capacità; contiene ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità;
- “raccordo”**: binario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all’infrastruttura ferroviaria fino all’interno dell’impianto raccordato
- “rete”**: l’intera infrastruttura ferroviaria gestita da un Gestore dell’Infrastruttura;
- “referente”**: figura designata da FER e dalle IF preposta allo svolgimento di talune attività specificate nel presente documento.
- “richiedente”**: un’IF, nonché una persona fisica o giuridica, quali le regioni e le province autonome, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell’effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario,
- “richiesta in corso d’orario”**: richiesta di tracce orarie riferita all’orario in corso di validità indipendentemente da un eventuale impegno delle stesse anche nell’orario successivo;
- “richiesta in gestione operativa”**: richiesta di tracce riferita all’orario in corso ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato, da presentarsi presso i referenti accreditati di FER indicati in contratto;
- “richiesta per orario”**: richiesta di tracce orarie riferita al periodo di validità dell’orario di servizio successivo a quello in corso di validità, indipendentemente dalla data di inizio della utilizzazione delle tracce;
- “richiesta per un adeguamento intermedio”**: richiesta di tracce orarie riferita ad un adeguamento intermedio dell’orario in corso di validità;
- “richiesta pluriennale”**: richiesta di capacità in termini generali riferita ad un periodo di durata superiore alla validità di un orario ferroviario, finalizzata alla definizione di un Accordo Quadro;
- “rigetto”**, provvedimento formalizzato da FER che attesta l’impossibilità di soddisfare le richieste di nuove tracce o la variazione di quelle contrattualizzate;
- “servizi regionali”**: i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni, disciplinati da specifici Contratti di Servizio;
- “servizio di trasporto internazionale”**: servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno stato membro e la cui finalità principale è trasportare merci o passeggeri tra stazioni situate in stati differenti;
- servizio di trasporto passante**: servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una stazione di collegamento fra l’infrastruttura regionale e quella nazionale
- “scalo merci terminale per merci pericolose”**: scalo ferroviario ove si svolgono operazioni di terminalizzazione di trasporti di merci pericolose;
- “sistema di controllo delle prestazioni”**: sistema di monitoraggio delle prestazioni di tutti i treni che circolano sull’infrastruttura gestita da FER;
- “sistema gestione di sicurezza”**: l’organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un Gestore dell’Infrastruttura o da una Impresa Ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;
- “soppressione”**: provvedimento che limita totalmente o parzialmente l’uso della traccia (limitazioni spazio/tempo);
- “sportello unico”**: sistema di informazione e comunicazione dell’Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) con funzioni di punto di ingresso unico, a cui il richiedente presenta i fascicoli di domanda relativi alle autorizzazioni per tipo, di piattaforma comune di scambio delle informazioni, che fornisce all’Agenzia e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza informazioni su tutte le domande di autorizzazione e di certificati di sicurezza unici, sulle domande di autorizzazione dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra che comportano attrezzature del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) e/o del sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (GSM-R), e con funzione di «sistema di allarme rapido» in grado di individuare precocemente le esigenze di coordinamento tra le decisioni che devono essere adottate dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e dall’Agenzia nel caso di domande diverse che richiedono autorizzazioni analoghe o certificati di sicurezza unici.
- “stazionamento”**: il tempo di sosta di un convoglio sui binari, ovunque situati;

- “stazione di collegamento reti”**: la stazione nella quale s’individua il limite di giurisdizione tra la rete gestita da FER e quella nazionale;
- “tipologia di servizio”**: individuata in relazione alle differenti esigenze/segmenti di mercato cui si rivolge:
- mobilità locale e regionale viaggiatori (compresi i treni interregionali);
 - mobilità media/lunga percorrenza viaggiatori;
 - trasporto merci;
- “titolo autorizzatorio”**: 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 di servizi di trasporto nazionale passeggeri a committenza pubblica, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all’estero o loro controllate ai sensi dell’articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287;
- “traccia oraria”** o **“traccia”**: la frazione di capacità dell’infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale;
- “trasporto ferroviario”**: svolgimento di un servizio di trasporto sia di merci che di passeggeri fra due località a fronte di un contratto di trasporto e di un contratto di utilizzo dell’infrastruttura
- “tratta elementare”**: porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario contigui.
- “treno speciale”**: treno la cui circolazione richiede specifica autorizzazione di FER per l’inoltro dei trasporti eccezionali.
- “velocità di marcia”**: rapporto fra sviluppo della traccia espresso in km e tempo di percorrenza netto soste intermedie espresso in ore

CAPITOLO 2 - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

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 da FER.

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

2.1 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

2.1.1 CHI PUÒ RICHIEDERE L'ACCESSO

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

- a) in termini di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro - atto formale di assegnazione della stessa - da:
 - Imprese Ferroviarie titolari di licenza;
 - Persona fisica o giuridica con un interesse, di pubblico servizio o commerciale, ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario (definita "Richiedente").
- b) in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del Contratto di utilizzo - quale atto formale di assegnazione delle tracce e dei servizi connessi - da:
 - Imprese Ferroviarie titolari di licenza;

2.1.2 REQUISITI PER RICHIEDERE

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

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

- essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
- essere in possesso, 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 FER di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15.

2.1.2.2 Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura

L'IF è tenuta a presentare la richiesta di tracce orarie in conformità alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura indicate nel capitolo 3 del presente documento e nei suoi allegati.

All'atto della richiesta di tracce, IF deve:

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

Se il richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF deve dimostrare a FER di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112.

Il richiedente potrà designare l'IF che effettuerà per suo conto il servizio sulla rete di FER, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura fino a trenta giorni prima della prima data prevista per l'effettuazione del trasporto; l'IF designata dovrà essere in possesso della documentazione di cui al precedente capoverso.

2.1.3 LICENZA

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

Contatti:

Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caraci, 36 – ROMA 00157

www.mit.gov.it/mit
dtg.dgtfe@mit.gov.it

2.1.4 CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

Il Certificato di Sicurezza Unico, è rilasciato da ANSFISA o ERA (la decisione è a scelta delle IF).

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

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

2.2 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI

2.2.1 ACCORDO QUADRO

[Vedere anche Appendice 1 PIR]

a) Contenuti e durata

Il Gestore dell'Infrastruttura ed un Richiedente possono concludere un Accordo Quadro, che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, compresi gli eventuali servizi connessi.

L'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente. Il dettaglio delle tracce orarie costituirà oggetto del Contratto di Utilizzo.

La capacità oggetto dell'Accordo Quadro è 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, massa assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose
- IV. Numero di tracce per fascia oraria per relazione
- V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in tr*km)
- VI. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

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, rinnovabile una sola volta previa autorizzazione dell'organismo di regolazione. È ammessa una durata superiore a 5 anni, se motivata dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi a investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro o alla sottoscrizione di contratti in ambito di obblighi di servizio pubblico.

Una volta stabilite le date di validità non saranno consentite modifiche del termine di scadenza di un Accordo Quadro.

b) Sottoscrizione e adempimenti successivi

L'Accordo Quadro deve essere sottoscritto con almeno due mesi 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 a FER ogni anno almeno 1 mese prima della scadenza stabilita per la richiesta di tracce, le IF che effettueranno, nell'interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita con lo stesso. Nel caso venissero designate più IF quanto regolato dall'Accordo Quadro trova applicazione nei confronti di ciascuna di esse.

Il Richiedente (se IF) o le IF 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.

c) Variazioni di capacità

Alle scadenze indicate per la presentazione delle richieste di tracce, potranno essere richieste variazioni nei limiti complessivi del $\pm 10\%$ rispetto alla capacità espressa in tr*km indicata nell'Accordo Quadro. Nel caso di Richiedente che non sia IF, qualora l'IF designata si avvallesse di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

Per variazioni superiori a tali limiti si dovrà procedere attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo, che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile.

2.2.1.1 Garanzia

L'impegno del Richiedente all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria oggetto dell'Accordo Quadro è garantito dalla avvenuta costituzione di una garanzia bancaria o assicurativa, da presentare all'atto della stipula, a copertura dell'intero periodo di validità dell'Accordo Quadro.

L'importo a garanzia valorizzerà il volume di capacità oggetto dell'Accordo Quadro espresso in tr*km anno, relativo all'orario di servizio di maggior produzione nel periodo di validità dell'Accordo Quadro, sulla base del valore medio unitario tr*km pubblicato nel Capitolo 6 del presente documento, con un massimo di € 300.000 (€ trecentomila/00).

Sono esonerate dal prestare la garanzia le IF che abbiano sottoscritto un contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per almeno due orari di servizio immediatamente precedenti a quello di riferimento, sempre che risulti regolare il pagamento di tutte le fatture pregresse.

2.2.1.2 Divieto di cessione

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

2.2.1.3 Risoluzione

Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni generali Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, l'Accordo Quadro potrà essere risolto da FER 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;
- mancata designazione nei tempi prescritti 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 di FER da inoltrarsi a mezzo di lettera AR.

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, FER 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.

2.2.2. CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

[Vedere anche Appendice 2 PIR]

2.2.2.1 Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra FER e IF

L'IF, ottenuta la disponibilità delle tracce, secondo la procedura di cui al Capitolo 4, al fine di stipulare il Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura, che costituisce atto formale di assegnazione di tracce orarie, è tenuta a produrre la seguente documentazione:

- Certificato di Sicurezza Unico rilasciato dall'autorità competente;
- copia conforme della Licenza, del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
- certificato di iscrizione alla C.C.I.A.A. (o atto equivalente in caso di imprese aventi sede legale all'estero) con dicitura valevole ai fini dell'antimafia riferita all'assetto societario aggiornato e con data non anteriore a sei mesi;
- procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità alla stipula e sottoscrizioni di atti negoziali (se non indicati nel certificato camerale);
- copia conforme della Polizza assicurativa, secondo quanto previsto nel paragrafo specifico;
- elenco degli indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative alle variazioni al programma giornaliero, allo sgombero dell'infrastruttura, alla rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, secondo quanto previsto nei paragrafi specifici;
- scheda dei Servizi (qualora diversa da quella già inviata in sede di richiesta tracce);
- autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali (in caso di tracce che riguardino tale fattispecie);
- documentazione dell'avvenuto accordo con il titolare dello scalo in merito all'accettazione del trasporto (in caso di tracce per treni merci da terminalizzare in impianti privati).

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

- a) di almeno 36 giorni lavorativi per contratti relativi ad un orario di servizio;

b) di almeno 15 giorni lavorativi per contratti in corso di orario.

A conclusione della verifica della documentazione ricevuta, FER provvede a convocare l'IF, comunicando il giorno e l'ora previsti per la sottoscrizione del contratto ovvero ad inviare all'IF la proposta di contratto con l'indicazione del termine per la restituzione della proposta sottoscritta per accettazione.

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

Le tracce non utilizzate in conseguenza di quanto sopra comporteranno per l'IF la corresponsione a FER di un importo pari al diritto di prenotazione delle stesse, in base ai prezzi indicati nel capitolo 6.

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

FER è tenuta ad accettare la richiesta di rinvio e potrà, esclusivamente per il periodo di tempo che intercorre tra la data di attivazione del nuovo orario di servizio e la data di inizio di attività dell'IF, allocare le tracce di interesse ad altra IF, senza alcuna conseguenza economica per IF richiedente.

Salvo che l'IF non abbia richiesto il rinvio della data di stipula del contratto, qualora non si presenti alla data indicata nella lettera di convocazione, non avendo comunicato la propria disponibilità per una data alternativa, la richiesta di tracce si intende decaduta con l'obbligo per l'IF di corrispondere, a FER un importo pari al diritto di prenotazione delle stesse in base ai prezzi indicati nel capitolo 6.

2.2.2.2 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 a FER, 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.

2.2.2.3 Richiesta di tracce che comportano una estensione del Certificato di Sicurezza Unico

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

FER assegnerà dette tracce nei limiti della capacità disponibile, solo nel momento in cui l'IF sia già in possesso del Certificato di Sicurezza Unico per le linee sulle quali sono richieste le stesse.

2.2.2.4 Garanzia

A parziale garanzia del pagamento dei corrispettivi tutti e di ogni altra somma dovuta dall'IF in base al Contratto, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti dall'inadempimento del Contratto stesso, l'IF entro 10 giorni lavorativi dal giorno 1 del mese di inizio del servizio ferroviario oggetto del Contratto, è tenuta a consegnare a FER una garanzia bancaria o assicurativa autenticata ai sensi di legge a prima richiesta per un importo corrispondente a due mesi del valore economico complessivo stimato. Nella fidejussione dovrà essere prevista una scadenza non inferiore a 180 (centottanta) giorni solari successivi alla scadenza del contratto. La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato da FER.

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte di FER della garanzia di cui sopra, l'IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a FER 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, FER è tenuta a restituire l'originale della garanzia di cui al presente paragrafo, sempre che all'atto della cessazione del Contratto non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di FER.

Sono esonerate dal prestare la garanzia le IF che abbiano sottoscritto un contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per almeno due orari di servizio immediatamente precedenti a quello di riferimento, sempre che risulti regolare il pagamento di tutte le fatture pregresse.

2.2.2.5 Assicurazioni

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

- **Responsabilità Civile verso terzi**, a garanzia di tutte le attività svolte da FER e per i danni sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: massimale superiore a € 100 Mln per sinistro e per anno;

- **Responsabilità Inquinamento**, a garanzie dei danni ambientali causati dall'Infrastruttura: massimale di € 3.5 Mln per sinistro e per anno.

IF si obbliga a stipulare a propria cura e spese e si impegna a mantenerle operanti, con le caratteristiche minime indicate, per tutto il periodo di validità del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, la sotto indicata polizza assicurativa:

- **Responsabilità Civile verso passeggeri, bagagli, merci trasportate, posta e terzi**, a garanzia dei danni sofferti da FER, dalle altre IF, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale di 100/Mln di Euro per sinistro e per anno.

Sottolimiti ammessi:

- danni indiretti € 5/ Mln;
- danni a terzi da incendio € 1,5 Mln;
- inquinamento accidentale € 1,5/ Mln; per IF il cui certificato di sicurezza Unico consente il trasporto di merci pericolose, esplosivi e/o comunque sostanze chimiche il sottolimito non potrà essere inferiore a € 5/ Mln;

Detta polizza dovrà essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza Unico posseduto dall'IF, indipendentemente dalla merce effettivamente trasportata.

La polizza dovrà:

- 1) prevedere l'impegno da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata AR ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità delle garanzie, in particolare il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo della scadenza;
- 2) laddove IF abbia già in essere una o più coperture assicurative per un massimale adeguato ai requisiti minimi di cui al presente articolo, invece della polizza assicurativa completa, si potrà accettare una appendice/dichiarazione della Compagnia che dichiari:
 - la copertura è operativa anche per le attività di cui al presente contratto;
 - siamo a conoscenza del presente articolo;
 - le condizioni di polizza rispettano completamente le clausole previste in PIR.va inoltre allegato alla dichiarazione l'elenco delle esclusioni e dei sottolimiti previsti in polizza; tali documenti devono essere controfirmati dall'IF;
- 3) essere in lingua italiana, eventuali polizze o altra documentazione emesse in una lingua diversa dovranno essere interamente tradotte a cura della Compagnia stessa o dovranno riportare un visto di corrispondenza/accettazione da parte della Compagnia emittente se tradotte da altri soggetti. In ogni caso di contestazione/contenzioso fa fede il testo in italiano;
- 4) fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali e alle condizioni di accesso al servizio offerto contenute nel presente Capitolo 2; va previsto l'obbligo del contraente di aggiornare l'assicuratore sulle eventuali variazioni della normativa internazionale/convenzioni; la mancata/inesatta comunicazione da parte del contraente non dovrà comportare decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;
- 5) in caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale, in corso di validità della polizza, se ne dovrà prevedere il reintegro entro 15 giorni dalla richiesta della Compagnia;
- 6) prevedere una estensione territoriale pari almeno a tutto il territorio italiano, per le IF il cui certificato di sicurezza Unico prevede la possibilità di accesso a stazioni di collegamento reti, la validità della polizza dovrà essere estesa anche alle tratte di linea gestite da FER fino alle predette stazioni;
- 7) prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'art. 1916 del Codice Civile, verso le persone delle quali le parti (FER e qualunque IF coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
- 8) prevedere che la Compagnia si impegni ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei clienti, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

2.2.2.6 Risoluzione del contratto

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

- a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- b) mancato versamento, anche parziale, di due rate mensili dei corrispettivi dovuti a FER;
- c) mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della "Garanzia" di cui al paragrafo specifico.
- d) mancata presentazione delle polizze assicurative di cui al paragrafo specifico;

- e) violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma delle tracce;
- f) revoca della licenza o del certificato di sicurezza unico, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, del titolo autorizzatorio;
- g) modifica della licenza o del certificato di sicurezza unico, nonché quando richiesto del titolo autorizzatorio, tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Nell'ipotesi in cui tali modifiche siano tali da consentire all'IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento;

Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di FER da inoltrarsi a mezzo di lettera AR. In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, essa è tenuta a riconoscere a FER, a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere a FER fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine FER acquisirà l'importo della garanzia costituita ai sensi del par. 2.2.2.4, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

2.2.2.7 Sospensione dell'efficacia del contratto

Nel caso in cui venisse sospesa la licenza e/o il Certificato di Sicurezza Unico, 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 Unico sia imputabile all'IF, quest'ultima dovrà corrispondere una somma pari all'importo del canone di utilizzo dell'infrastruttura di ciascuna traccia non utilizzata durante il periodo di sospensione. Ove, peraltro, alla sospensione della licenza e/o il Certificato di Sicurezza Unico dovesse far seguito la revoca della stessa, il Contratto si intenderà risolto dalla data della revoca con applicazione di quanto previsto al paragrafo precedente per i casi di risoluzione per fatto imputabile all'IF.

2.3 OBBLIGHI DI FER E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO

2.3.1 OBBLIGHI COMUNI

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

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

Le parti si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi, dati, informazioni, documenti e studi di cui fossero venuti comunque a conoscenza in relazione all'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa in vigore o attinenti ai rapporti di FER con il soggetto concedente la gestione dell'Infrastruttura.

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

Le informazioni connesse a ciascun contratto vengono diramate alla sola IF contraente o al soggetto richiedente non IF; questi ultimi si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

2.3.2 OBBLIGHI DI FER

È obbligo di FER:

- mettere a disposizione delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, 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 e negli spazi necessari allo svolgimento del servizio, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;
- assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, con riferimento agli indicatori e agli standard di qualità fissati nella propria Carta dei Servizi;

- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno quindici giorni solari prima della loro entrata in vigore.
- Rispettare le disposizioni e prescrizioni impartite dall'ANSFISA e dall'ART.
- Disporre di un sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia.

2.3.3 OBBLIGHI DI IF

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite dall'ANSFISA, dall'ART e da FER.
- svolgere il servizio sulla Infrastruttura Ferroviaria di FER nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza Unico.
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da FER, 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;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del certificato di sicurezza unico in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a FER 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, del titolo autorizzatorio o del certificato di sicurezza unico, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da FER all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa quali:
 - tipo locomotiva;
 - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
 - massa rimorchiata;
 - peso assiale;
 - percentuale di massa frenata;
 - lunghezza del convoglio;
- assumere la responsabilità esclusiva per la custodia, per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti al materiale rotabile, ovvero le attrezzature di proprietà di IF, ovvero le merci trasportate da IF, in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti di FER.
- consentire, senza oneri per FER, l'accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale di FER preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura.
- in caso di anormalità nel servizio ferroviario che prevedano dei fermi del materiale rotabile con l'esigenza di trasbordo in linea o in stazione dei passeggeri, comunicare al GI la presenza e il numero delle PMR specificandone il tipo di assistenza che si ritiene necessaria.
- Fornire al GI le informazioni sull'offerta dei servizi sostitutivi con autobus o di riprotezione su altro treno.

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.

2.4 REGOLE DI ESERCIZIO

2.4.1 INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON FER

L'IF è tenuta allo scambio di informazioni con FER 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.

2.4.2 INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE

- 1) IF è tenuta a comunicare a FER tutte le informazioni inerenti alle tracce da programma. Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche saranno imputate a IF come specificato successivamente.
- 2) 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 a FER, entro 48 ore dall'inizio dello sciopero, il programma dei treni che è in grado di effettuare.

2.4.3 INFORMAZIONI DATE DA FER PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE

FER è tenuta a:

- 1) 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;
- 2) Per quanto riguarda le restrizioni temporanee di capacità delle linee ferroviarie, per motivi quali lavori all'infrastruttura, comprese le relative limitazioni di velocità, carico per asse, lunghezza del treno, trazione o sagoma limite ("restrizioni di capacità"), di durata superiore a sette giorni consecutivi e per più del 30% del volume di traffico giornaliero stimato sulla linea ferroviaria che subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, pubblicare tutte le restrizioni di capacità e i risultati preliminari di una consultazione con i richiedenti, una prima volta almeno 24 mesi prima dell'inizio del periodo dell'orario di servizio interessato, nella misura in cui sono noti, e una seconda volta, in forma aggiornata, almeno 12 mesi prima del cambio dell'orario di servizio (vedi allegati 3 e 4); i provvedimenti pubblicati saranno considerati nella progettazione dell'orario.

Il GI, garantendo un preavviso di almeno 48 giorni lavorativi rispetto ad ogni riduzione temporanea di capacità, fino all'avvio dell'orario di servizio potrà apportare modifiche ai provvedimenti, pubblicati e considerati nella progettazione dell'orario, in considerazione di cause indipendenti dalla propria volontà.

- 3) Nel caso di lavori che non rientrino nel paragrafo precedente, comunicare alle IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, con anticipo di almeno 48 giorni lavorativi per i lavori di maggior rilevanza, di almeno 24 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.
- 4) comunicare alle IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, nel caso di sciopero del personale di FER 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.

2.4.4 CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI

- 1) È facoltà di IF rifiutare le variazioni al programma originario indicate da FER chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo a conseguenze economiche;
- 2) Nel caso in cui FER non ottemperi a uno degli obblighi di cui al paragrafo precedente e l'esecuzione dei lavori comporti la soppressione totale o parziale, la modifica o la deviazione di tracce contrattualizzate, sarà tenuta a corrispondere alle IF interessate una somma pari al diritto di prenotazione delle tracce coinvolte. Qualora la comunicazione sia intervenuta a meno di cinque

giorni lavorativi dalla partenza dalla stazione origine, FER è tenuta a corrispondere all'IF l'intero canone di utilizzo delle tracce coinvolte, al netto del costo dell'energia.

- 3) Nel caso di sciopero del personale di FER o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, eventuali variazioni apportate al programma giornaliero, non comporteranno conseguenze economiche.

2.4.5 INFORMAZIONI PER I RISCHI CONNESSI CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

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

Le Imprese Ferroviarie che svolgono servizi su rete FER si impegnano a:

- individuare nell'ambito del proprio SGS le eventuali idonee misure mitigative atte a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario;
- comunicare agli altri operatori ferroviari coinvolti ed interessati, in modo chiaro ed esaustivo, le informazioni del caso tra le quali almeno:
 - la descrizione del pericolo fonte del rischio non adeguatamente mitigato;
 - la causa dello stesso con il relativo effetto;
 - il valore residuo del rischio valutato come non accettabile;
 - il criterio di accettazione utilizzato per tale valutazione;
 - la/le mitigazioni già messe in atto.

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

2.4.6 - BANCA DATI PERICOLI PER LA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA

GI, in osservanza all'art.7 lett. c) del DM 138T/2000, ha predisposto la Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria (BDP) garantendone ad ogni IF l'accesso alla stessa, limitatamente ai dati di competenza.

Al fine di garantire la puntuale alimentazione della BDP e permettere, quindi, l'elaborazione degli indicatori prestazionali sulla sicurezza, ogni IF deve segnalare prontamente al GI qualsiasi evento anomalo che abbia o avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario.

2.4.7 PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

[Vedere anche Appendice 3 PIR]

FER 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, FER 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 IF, al fine di assicurare interfaccia con FER, devono obbligatoriamente individuare figure referenti tali:

- da garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni la regolarità dei turni e dei giri dei materiali, 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;
- da assicurare azioni di minimizzazione degli effetti in caso di situazioni anomale.

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

REGOLE DI GESTIONE

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

A tal proposito la marcia dei treni sarà considerata prioritaria secondo i principi di seguito elencati, nell'ordine:

- a) treno regionale ad alta affluenza;
- b) treno regionale;
- c) treno merci.

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

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

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

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

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

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

- per il segmento Passeggeri arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 5';
- per il segmento Merci arrivino a destino con un ritardo pari o inferiore a 30'.

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

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

dove:

NC = numero dei treni circolati

NFER = numero dei treni arrivati a destino con un ritardo pari inferiore a 5' (30' per il segmento merci) per ritardi dovuti a cause attribuite a FER.

I valori obiettivo del GI FER sono individuati e pubblicati nell'AREA CLIENTI del sito aziendale FER (www.fer.it), entro il 31 marzo di ogni anno per l'orario di servizio che entra in vigore nel dicembre dello stesso anno, allo stesso modo e con gli stessi tempi saranno pubblicati i valori a consuntivo dell'anno precedente.

Con la stessa modalità saranno pubblicati gli indicatori di puntualità relativi al Contratto di Servizio vigente previsti per l'anno successivo e quelli registrati a consuntivo per l'anno precedente. Tali indicatori sono:

- **0%** dei treni non rilevanti e rilevanti con partenza in anticipo dalla stazione di origine della corsa e da quelle rilevanti intermedie;
- **91%** dei treni non rilevanti e 91% dei passeggeri trasportati con ritardo inferiore o uguale ai 5 minuti, nella stazione di destinazione e in quelle rilevanti intermedie;
- **97%** dei treni non rilevanti e 97% dei passeggeri trasportati con ritardo inferiore o uguale ai 15 minuti, nella stazione di destinazione e in quelle rilevanti intermedie;
- **100%** dei treni rilevanti e dei passeggeri trasportati con ritardo inferiore o uguale ai 5 minuti, nella stazione di destinazione e in quelle rilevanti intermedie.

2.4.8 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA

[Vedere anche Appendice 3 PIR]

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

In presenza di eventi tali da incidere sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, FER è tenuta ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie ed 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 di FER 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 FER potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative, FER 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. I relativi annunci sono effettuati in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2021/782, al regolamento (UE) 782/2021 ed alla delibera ART n. 106/2018, inclusi i requisiti di accessibilità delle persone a mobilità ridotta.

Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari FER 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 Emilia Romagna e verso il Richiedente titolare di accordo quadro relativo alla capacità inerente i servizi interessati.

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

In presenza di cause perturbative conseguenti a inconvenienti sulla rete ferroviaria nazionale, il referente di FER 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.

2.4.9 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, interessante la sicurezza o la regolarità dell'esercizio, il gestore dell'infrastruttura deve trasmettere le necessarie informazioni alle autorità interessate come descritto nelle procedure del proprio SGS.

2.5 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

(Vedere anche Appendice 4 PIR)

1. Al verificarsi di un evento che richiede lo sgombero dell'infrastruttura, il soggetto (IF, FER o soggetto terzo) che ne è stata causa ne assume la completa responsabilità civile ed economica.

2. Onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e di ripristinare prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura, FER assume la responsabilità ed il ruolo centrale di coordinamento delle operazioni di sgombero dell'infrastruttura, individuando le risorse più opportune in riferimento a quelle disponibili ai sensi dei punti a seguire

3. La disponibilità delle risorse tecniche e umane necessarie allo sgombero è disciplinata in modo differente a seconda che l'ingombro dell'infrastruttura sia rimovibile o meno con traino e/o spinta del treno che ne è l'artefice.

4. Nel caso in cui l'ingombro dell'infrastruttura sia rimovibile con traino e/o spinta del treno che ne è artefice, la IF titolare è tenuta a rendere disponibili a FER le risorse tecniche e umane necessarie allo sgombero, direttamente, in forma consorziata con altra/e IF ovvero tramite "service" da altra IF. FER potrà altresì richiedere l'intervento di mezzi eventualmente in circolazione dell'IF che ha causato l'evento qualora il ricorso a tali mezzi sia da essa ritenuto più idoneo ed efficace allo scopo. La disponibilità delle risorse si intende garantita anche attraverso mezzi e personale in sosta di turno per i quali sia programmato l'uso per servizi di trasporto commerciali. L'IF titolare di contratto è tenuta a comunicare a FER contestualmente alla richiesta tracce l'elenco dei locomotori di soccorso, la loro ubicazione, il tempo necessario per la messa a

disposizione per l'invio in linea a seguito di richiesta formale del GI, nonché le relative dotazioni, l'IF responsabile e la tipologia dei materiali che possono essere soccorsi.

5. In caso di "service" il contratto dovrà specificare i seguenti contenuti minimi:
- Indicazione della tipologia e quantità dei mezzi di soccorso resi disponibili da IF fornitrice, che dovranno essere certificati in sicurezza sulla rete FER e tecnicamente idonei ad assicurare il traino e la spinta dei treni in asset all'IF contraente
 - Indicazione della localizzazione di tali mezzi, che dovrà essere tale da consentire il raggiungimento della stazione limitrofa alla tratta ingombra entro un tempo massimo di 2 ore e 30' dalla richiesta di soccorso, con riferimento alle linee FER percorse da IF contraente
 - Autocertificazione dell'IF fornitrice che le risorse umane dedicate al servizio di sgombero siano abilitate ad operare sulla rete FER.
 - Corrispettivi per l'IF fornitrice, costituiti da una parte fissa a remunerazione di quota parte dei costi fissi documentati sostenuti da IF fornitrice per il mantenimento dell'organizzazione del servizio di sgombero, commisurata ai volumi di produzione e alle linee impegnate da IF contraente, e da una parte variabile commisurata per ciascun intervento al tempo impiegato per espletarlo.

L'accordo di "service" costituisce un diritto per IF nuova entrante nei primi tre anni di attività, e costituisce obbligo, in qualità di fornitore, per IF già operativa su infrastruttura FER che sia già dotata di risorse tecniche e umane rispondenti ai requisiti di cui ai precedenti punti i, ii e iii.

6. In caso di organizzazione consorziata fra IF dovranno comunque essere garantiti i requisiti di cui ai precedenti punti i, ii e iii. con riferimento all'intero parco rotabile delle IF consorziate e alle linee FER da esse impegnate.

7. L'organizzazione della IF per lo sgombero ove si attui la fornitura diretta delle risorse tecniche e umane, ovvero l'accordo consortile fra IF ovvero il contratto di "service" stipulato con altra IF, devono essere presentati a FER e da essa verificati e approvati prima della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura relativamente ai requisiti di cui ai punti 4 e 5 precedenti.

8. Qualora l'I.F. non assicurasse la disponibilità operativa delle risorse necessarie allo sgombero nel rispetto del termine di 30' dal ricevimento della richiesta di soccorso, come fissato in Appendice 4, sarà potere di FER provvedere all'intervento tramite risorse acquisite direttamente, con ribaltamento su I.F. dei costi documentati sostenuti, maggiorati del 100%.

9. Le IF che effettuano servizi viaggiatori hanno la completa ed esclusiva responsabilità dell'assistenza dei passeggeri ivi comprese le eventuali operazioni di trasbordo che decidessero di espletare.

10. In caso di ingombro delle linee dovuto a eventi eccezionali, in particolare per cause naturali, è fatto obbligo a tutte le IF che utilizzano la rete regionale di impegnare, sotto il coordinamento di FER, tutte le risorse disponibili per ripristinare nel minor tempo possibile la regolarità del servizio.

2.6 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 di FER;
- Necessità dovute a causa di Forza Maggiore.

2.6.1 SPECIFICHE RICHIESTE DELL'IMPRESA FERROVIARIA

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

Nel caso la disdetta sia formalizzata a FER da 4 giorni lavorativi sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine, l'IF è tenuta a corrispondere a FER 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 a FER l'intero canone, al netto dell'eventuale costo energia.

Nel caso di utilizzo parziale della traccia IF è tenuta a corrispondere a FER una somma pari all'intero canone della traccia programmata. In tale fattispecie IF non potrà avvalersi della franchigia di cui al paragrafo specifico 2.6.1.2.

Nel caso di disdette di tracce che GI riassegnasse ad altra IF, la IF responsabile della disdetta è tenuta a corrispondere comunque a GI una somma pari al 20% del diritto di prenotazione delle tracce disdettate.

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 FER.

2.6.1.2 Franchigia sulla disdetta di tracce

Per tutti i Contratti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria si osservano le seguenti ulteriori disposizioni finalizzate alla consuntivazione dei dati economici:

All'atto della stipula viene calcolata, a favore dell'IF, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio contrattualizzato, con esclusione dell'eventuale energia, commisurata alla tipologia di traffico indicata in contratto e pari al:

- **20% per traffico merci;**
- **10% per traffico viaggiatori**

In caso di disdetta tracce, formalizzata ai sensi del precedente paragrafo, le somme imputate verranno progressivamente sottratte dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute da FER alla stessa IF per provvedimenti di soppressione e/o deviazione tracce, e non daranno luogo ad esborsi monetari fino ad esaurimento della stessa. Le somme imputate per soppressioni di fatto (senza disdetta) non rientrano nella franchigia e pertanto dovranno essere corrisposte interamente da IF.

Il valore della franchigia viene adeguato, a semplice richiesta di una delle parti, al verificarsi di significative variazioni ai programmi in corso d'orario

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

Qualora una IF sottoscriva più di un contratto, la franchigia non è cumulabile.

2.6.1.3 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 FER di un provvedimento di variazione in corso d'orario.

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

2.6.1.4 Variazione in gestione operativa

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 di FER, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa. Il referente di FER, 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 di FER, 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 di FER considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità di IF.

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

IF ha facoltà di variare la composizione del treno, con riferimento alla traccia assegnata, dandone comunicazione al referente di FER:

- Qualora la variata composizione sia conforme ai valori massimi di peso e lunghezza 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 a FER che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto di FER 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 2.6.1.1.

- **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 di FER che potrà accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità/condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione alla IF, ovvero proporre una soluzione alternativa.

2.6.1.5 Esigenze del gestore dell'infrastruttura

FER ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate, per esigenze legate alla regolarità della circolazione all'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Nel caso che tali lavori non siano stati dichiarati rispettando le modalità ed i tempi previsti dal paragrafo 2.4.3, IF riceverà da FER 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 lavorativi 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.

2.6.1.6 Causa di forza maggiore

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

2.7 TRASPORTI ECCEZIONALI E MERCI PERICOLOSE

[Vedere anche successivi punti 3.4.1 e 4.6]

IF, in possesso dei requisiti richiesti, a condizione che ciò sia indicato nel certificato di sicurezza unico e qualora abbia presentato richiesta in conformità a quanto previsto al successivo capitolo 4, può effettuare servizi destinati al trasporto di merci pericolose così come definite dal Regolamento per il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID). A tal fine IF è pienamente e unicamente responsabile dell'effettuazione del trasporto fino a destino nonché del rispetto delle leggi, normative, disposizioni e prescrizioni vigenti in materia.

IF, in possesso dei requisiti richiesti, presenta a FER richiesta di autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali, come previsto nelle Norme per l'effettuazione dei trasporti eccezionali (NETE) condivise con le imprese ferroviarie. A tal fine FER rilascia autorizzazione all'inoltro, la cui validità è riferita all'Orario di Servizio nel quale sono richiesti i trasporti eccezionali, di conseguenza la relativa scadenza coincide con la data di termine dell'orario stesso. Durante il periodo di validità possono essere eseguiti più trasporti identici, aventi caratteristiche corrispondenti a quelle del trasporto autorizzato, anche se con origine o destinazione in stazioni intermedie al percorso autorizzato. IF, a fronte del rilascio dell'autorizzazione, sarà tenuta a versare a FER i relativi corrispettivi di cui al Capitolo 6.

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

[Vedere anche Appendice 5 PIR]

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

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

Al fine di garantire l'alimentazione della banca dati per lo studio delle tabelle di percorrenza e per la produzione di scheda treno, è necessario che, a seguito del rilascio dell'autorizzazione di immissione sul mercato di un nuovo mezzo di trazione ma prima del suo utilizzo sulla rete, vengano trasmessi al GI, all'indirizzo fer@legalmail.it l'ASIS, le Disposizioni particolari di circolazione (DPC) e il Manuale di emergenza e recupero (MER), indicando a parte i seguenti dati del veicolo:

- velocità massima;
- massa da frenare e massa frenata;
- tipologia di trazione (elettrica o diesel o mista);
- tipologia di freno;
- rango di velocità;
- curve di trazione e di resistenza al moto (di cui alla disposizione di RFI n. 2/2005);

- eventuali restrizioni derivanti dalla valutazione effettuata;
e le linee su cui è stata effettuata la verifica di compatibilità treno-tratta con esito positivo.

Resta inteso che la richiesta di tracce orarie nell'ambito del progetto orario e della gestione operativa da parte delle IF presuppone che le stesse, prima della richiesta suddetta, abbiano verificato la compatibilità del veicolo sulle linee da percorrere.

Qualora l'IF richieda a FER un supporto per la valutazione di compatibilità trasmessa e le eventuali criticità riscontrate, si riportano, nel capitolo 6 le tariffe (comprehensive di IVA) dovute dalle IF per le attività richieste al GI.

La richiesta di supporto anzidetta dovrà essere trasmessa all'indirizzo fer@legalmail.it e dovrà comprendere i documenti e le informazioni di cui agli alinea precedenti.

2.9 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

[Vedere anche Appendice 6 PIR]

Le IF devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento e preparazione dei treni) compreso negli elenchi del Certificato di Sicurezza posseduto e inserito nelle banche dati di ANSFISA.

Il personale delle IF è tenuto ad utilizzare nelle comunicazioni con il gestore FER la lingua italiana.

2.10 CORSE PROVA

Le corse prova costituiscono un'attività funzionale al processo omologativo di materiali rotabili, software di bordo o di terra (es. SCMT) o delle linee (es. innalzamento di velocità).

Con riferimento all'omologazione dei materiali rotabili, questi devono essere in possesso dell'Autorizzazione per prove in linea rilasciata dall'ANSFISA nei casi previsti dal quadro regolamentare vigente. Sulla base di tale Autorizzazione l'Ente certificatore emana le indicazioni sul tipo di prove da effettuare (frenatura, velocità, usura linea aerea, impatto sonoro, etc) e la loro successione, nonché la tipologia di linea necessaria ad effettuare detti test (es. linee con particolari caratteristiche plano altimetriche o di raggi di curvatura). Sulla base di dette indicazioni vengono individuate le sedi di prova e la capacità d'infrastruttura eventualmente disponibile.

La struttura competente di FER rilascia la documentazione relativa all'Autorizzazione a Circolare e le prescrizioni di esercizio per lo svolgimento delle prove.

La normativa di riferimento per quanto sopra descritto è contenuta nel Decreto ANSF 4/2012, nel D.lgs. n.57/2019 e nelle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" disponibili sul sito dell'ANSFISA.

2.11 GESTIONE DELLE STAZIONI/TRATTI DI LINEA DI COLLEGAMENTO RETI

I rapporti fra FER e RFI quale Gestore dell'infrastruttura nazionale a contatto, sono regolati da apposita convenzione.

CAPITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELL’INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE

Il capitolo descrive le principali caratteristiche delle linee e degli impianti che costituiscono l’infrastruttura ferroviaria Regionale, 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. I dati fisici di tutti gli allegati al Cap. 3 hanno valore informativo rispetto all’orario di riferimento del presente documento.

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

FER srl
Direzione
Via Foro Boario, 27
44122 Ferrara
www.fer.it
info@fer.it

3.2 ESTENSIONE DELLA RETE

3.2.1 ESTENSIONE

L’infrastruttura ferroviaria regionale FER è costituita dalle seguenti linee:

- linea Modena – Sassuolo Terminal;
- linea Sassuolo Radici– Reggio Emilia;
- linea Reggio Emilia – Guastalla,
- linea Reggio Emilia – Ciano d’Enza;
- linea 2° Bivio Parma EST - Suzzara;
- linea Suzzara – Ferrara;
- linea Ferrara – Bivio Rivana - Codigoro;
- linea Bologna C.le – Portomaggiore;
- linea Casalecchio Garibaldi – Vignola;
- linea Portomaggiore-Dogato.

Si veda la Planimetria 1 per la rappresentazione di quanto sopra.

3.2.2 STAZIONI/LOCALITA’ DI COLLEGAMENTO

Le stazioni/località di interconnessione tra l’infrastruttura gestita da Rete Ferroviaria Italiana e quella e gestita da FER sono:

- | | |
|--|------------------------------|
| - Per la linea Modena – Sassuolo Terminal: | Modena |
| - Per la linea Sassuolo Radici – Reggio Emilia: | Reggio Emilia |
| - Per la linea Reggio Emilia – Guastalla: | Reggio Emilia |
| - Per la linea Reggio Emilia – Ciano d’Enza: | Reggio Emilia |
| - Per la linea 2° Bivio Parma EST - Suzzara: | Suzzara e 2° Bivio PR EST |
| - Per la linea Suzzara – Ferrara: | Ferrara, Poggio R. e Suzzara |
| - Per la linea Ferrara – Bivio Rivana - Codigoro | Ferrara |
| - Per la linea Bologna C.le – Portomaggiore: | Bologna C. e Portomaggiore |
| - Per la linea Casalecchio G. – Vignola: | Casalecchio Garibaldi |
| - Per la linea Portomaggiore-Dogato: | Portomaggiore |

3.3 DESCRIZIONE DELLA RETE

Quanto segue è riferito alla cartografia e alle tabelle in allegato.

3.3.1 DATI GEOGRAFICI

Le informazioni relative alle linee facenti parte della infrastruttura ferroviaria regionale riguardanti:

- Numero di binari;
- Distanza tra le stazioni.

sono deducibili dall’Allegato 1 (*Caratteristiche delle linee*).

Lo scartamento delle linee della infrastruttura ferroviaria regionale è di 1435 mm.

La posizione geografica delle località di servizio è deducibile dalla Planimetria 1.

3.3.2 CARATTERISTICHE DELLE LINEE

Le caratteristiche delle linee sono deducibili dall'Allegato 1 e dalle Planimetrie.

La classificazione delle linee rispetto alla massa assiale è deducibile dall'Allegato 1 e dalla Planimetria 4.

Viene evidenziata inoltre la presenza di eventuali limitazioni particolari in caso di carichi superiori al limite di carico ammesso; queste ultime sono rilevabili dagli FL ed in fase di programmazione saranno comunicate a richiesta alle IF interessate.

I valori corrispondenti alla classificazione delle linee indicate in planimetria sono:

Classifica (categoria)	Massa per asse	Massa per metro corrente
D ₄	22,5 t	8,0 t/m
C ₃	20,0 t	7,2 t/m
C ₂	20,0 t	6,4 t/m
B ₂	18,0 t	6,4 t/m
C ₂	16,0 t	5,0 t/m

Nell'Allegato 1 sono altresì presenti:

- La pendenza massima della linea, espressa in per mille, distintamente nei due sensi di marcia della tratta;
- Le velocità di fiancata (di linea), nei suoi valori minimo e massimo per ciascun rango di velocità ammesso nella tratta; i ranghi di velocità ed i relativi mezzi ammessi sono riportati negli FL
- Il sistema di alimentazione, ove TE, è a corrente continua a 3000 V. TD è linea non elettrificata (Trazione Diesel) (vedi Planimetria 2);
- Il modulo della linea rappresenta la lunghezza massima utilizzabile dai treni che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato).

3.3.3 SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI CIRCOLAZIONE

Regimi di circolazione

Il regime di circolazione in uso sulle linee FER è deducibile dall'Allegato 1 e dalla Planimetria 6. Con la simbologia utilizzata:

- **BA** Blocco Automatico;
- **BCA** Blocco Conta Assi;

Sistemi di esercizio

Il sistema di esercizio delle Linee FER è deducibile dall'Allegato 1 e dalla Planimetria 5.

Tutte le linee FER sono in comando (e controllo) a distanza con le tecnologie:

- Comando centralizzato del traffico (CTC);
- Sistema comando e controllo multistazione (ACCM).

Sistemi di controllo della marcia

L'attrezzaggio delle linee della infrastruttura ferroviaria FER con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) è deducibile dall'allegato 1 con la simbologia annessa:

- **SCMT si**
- **SCMT no**

3.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO

3.4.1 MERCI PERICOLOSE

Sulla rete FER non vi sono impianti idonei alle operazioni di terminalizzazione/smistamento di merci pericolose.

3.4.2 RESTRIZIONI TRASPORTO COMBINATO

Con apposito TES saranno indicate le restrizioni di traffico relativamente alle caratteristiche della linea per il trasporto combinato

3.4.3 RESTRIZIONI SUI PONTI

Per quanto riguarda le restrizioni di traffico sui ponti della infrastruttura ferroviaria FER si evincono dai Fascicoli Linea.

3.4.4 ALTRE RESTRIZIONI

Per memoria

3.5 ORARIO DI ESERCIZIO

Il periodo di normale abilitazione delle linee e degli impianti è indicato in allegato 2. Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori dei suindicati periodi comporta per l'IF l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo.

Durante il periodo di disabilitazione non è possibile fare operazioni di manovra, incroci e precedenza.

3.6 STAZIONI PASSEGGERI ED IMPIANTI MERCI

Le informazioni relative alle stazioni passeggeri ed agli impianti merci facenti parte della infrastruttura ferroviaria regionale riguardanti:

- Nome;

- Posizione geografica

sono deducibili dall'Allegato 2 (*Caratteristiche impianti per linea*) e dalla Planimetria 1.

L'Allegato 2 fornisce inoltre informazioni relative a:

- La tipologia dell'impianto, con la simbologia utilizzata:

- **S** Stazioni (località ove sono possibili incroci, precedenza);

- **F** Fermate

- **PM** Posto di Movimento.

- La disponibilità di infrastrutture atte a effettuare servizio per passeggeri o per merci. La lunghezza minima e massima dei marciapiedi (in presenza di un solo marciapiedi è esposto un solo valore) per il servizio viaggiatori, espressa in metri.

- La presenza o meno di sottopasso per l'accessibilità ai binari di stazione;

- L'accessibilità per i portatori di handicap se prevista, è indicata con apposite note.

Per quanto riguarda le stazioni passeggeri origine e destino l'Allegato 2 *bis* e 2 *ter* forniscono informazioni circa:

- numero di binari di circolazione origine/destino per lo svolgimento delle operazioni tecnico-commerciali e relativi limiti temporali di utilizzo;

- numero di binari dedicati al servizio di sosta lunga/ricovero nonché di deposito e limiti temporali di utilizzo;

- dettaglio sulle regole di utilizzo delle principali stazioni (All. 2 *ter*).

Per quanto riguarda gli impianti merci, l'Allegato 2 *quater* fornisce indicazioni sui servizi offerti alle IF.

3.7 STRUTTURE ATTE A SERVIZI

Rifornimento Carburante

Le località dove sono presenti i distributori del carburante sono indicate nell'Allegato 2.

Terminalizzazione

La funzione caratteristica di "impianto atto alla movimentazione e trasferimento delle merci tra diverse modalità di trasporto" è indicata nell'Allegato 2.

Platea di lavaggio e fosse di visita

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

Rifornimento idrico e Preriscaldamento/Climatizzazione

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

Accessibilità per persone a ridotta mobilità (PRM)

Le modalità con le quali nelle singole località di servizio è assicurata l'accessibilità (autonoma o assistita) al servizio ferroviario per persone a ridotta mobilità, la presenza di ascensori, montacarichi e segnalazioni a terra sono indicate in Allegato 5. In tale allegato sono descritte le varie attività di cui si compone il servizio di assistenza, nonché le modalità di richiesta da parte delle PRM.

3.8 INFORMAZIONI SUI CAMBIAMENTI FUTURI

In questa sezione sono indicati gli interventi che, durante la validità del presente documento, produrranno un aumento di capacità dell'infrastruttura e/o capacità di trasporto (Allegato 3) o una riduzione di capacità di infrastruttura (Allegato 4).

Gli interventi riportati nelle tabelle sono distinti per linea/tratta interessata, con l'indicazione della data di attivazione dell'intervento per le opere di potenziamento dell'infrastruttura e della data/periodo di indisponibilità nel caso di riduzione di capacità.

3.9 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE

Sono a vocazione pressoché esclusiva dei servizi di trasporto ferroviario regionale oggetto di Contratto di Servizio con la Regione Emilia - Romagna le linee:

1. Casalecchio - Vignola
2. Modena - Sassuolo
3. Reggio Emilia - Ciano
4. Bologna - Portomaggiore
5. Ferrara - Codigoro
6. Portomaggiore - Dogato

Sono di interesse anche per altre tipologie di servizi le linee:

1. Reggio Emilia - Sassuolo, per la presenza dello scalo merci di "Dinazzano" (stazione di Casalgrande) nonché le linee
2. Parma - Suzzara
3. Reggio Emilia - Guastalla
4. Suzzara - Ferrara

in quanto possibili istradamenti alternativi a itinerari sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In allegato 6 sono riportati per ciascuna tratta di linea omogenea per caratteristiche, attrezzaggio tecnologico e traffico: la capacità giornaliera e nelle due ore di punta massima del traffico che sarà disponibile nel 2024, il numero di tracce ordinarie programmate nel giorno lavorativo medio dell'orario di servizio 2021-2022 rispettivamente nei due periodi considerati, distintamente per tipologia di servizio (passeggeri, merci e tecniche - invii), il grado di impegno della capacità disponibile sia da parte delle sole tracce a contratto di servizio sia da parte della totalità delle tracce.

La capacità giornaliera delle linee è ottenuta applicando la formula $C_{tg} = 2 * 1320 / (2 * T_d + z)$ dove C_{tg} è la capacità teorica giornaliera, T_d è il tempo di percorrenza della tratta e z è il tempo di incrocio.

CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

4.1 INTRODUZIONE

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, potranno essere soggetti ad adeguamento ai sensi di quanto sarà contenuto nei provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214).

4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO

- 1) Il processo di assegnazione della capacità di infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto ai sensi della legislazione vigente, di seguito denominati "Richiedente". FER è responsabile della trattazione e della definizione della capacità integrata della linea e degli impianti facenti parte dell'infrastruttura ad essa in concessione.
- 2) La capacità dell'infrastruttura in termini generali può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito accordo quadro tra il soggetto Richiedente e FER
- 3) La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata, alle IF, o altro richiedente, per l'orario di servizio successivo a quello in corso di validità ovvero per l'orario in corso di validità. L'assegnazione delle tracce si concretizza mediante la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.
- 4) La capacità dell'infrastruttura, in termini di tracce orarie, può altresì essere richiesta e assegnata in "gestione operativa", per l'orario di servizio in corso di validità e solo per la tipologia di servizio indicato in Contratto, esclusivamente alle IF che abbiano già stipulato un Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con FER.
- 5) FER, annualmente ed in coerenza con gli accordi internazionali intercorsi in merito alla data di attivazione del nuovo orario di servizio negli stati europei, rende pubblico il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, con riferimento alla data di attivazione dell'orario di servizio ed a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.
- 6)

TEMPISTICHE PER LA PROGRAMMAZIONE DELL'ORARIO IN VIGORE DAL 11 DICEMBRE 2022 AL 9 DICEMBRE 2023:

- 10 aprile 2023** – scadenza per la presentazione di richiesta tracce da parte delle IF.
- 10 giugno 2023** – entro questa data FER delibera sulle richieste.
- 3 luglio 2023** – FER elabora il progetto orario e avvia se necessario il processo di coordinamento.
- 4 agosto 2023** – scadenza per presentazione delle osservazioni al progetto orario da parte delle IF.
- 30 settembre 2023** – FER termina l'eventuale procedura di coordinamento.
- 13 novembre 2023** – FER predispone e comunica il progetto orario definitivo.
- 10 dicembre 2023** – attivazione dell'orario.



TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE E SERVIZI PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO DELL'ORARIO IN VIGORE DAL 11 DICEMBRE 2022 AL 9 DICEMBRE 2023:

- 9 febbraio 2024** – scadenza per la presentazione di richiesta tracce da parte delle IF.
- 11 marzo 2024** – FER propone bozza del progetto orario.
- 25 marzo 2024** – scadenza per presentazione delle osservazioni al progetto orario da parte delle IF.
- 9 aprile 2024** – FER predispone e trasmette il progetto orario definitivo.
- 9 giugno 2024** – adeguamento intermedio.



- 7) Il Richiedente deve presentare le richieste presso le strutture indicate da FER con pec inviata a fer@legalmail.it entro i termini e con le modalità stabiliti e resi pubblici dallo stesso indicando, se ritenuto opportuno, 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. Se le tracce richieste interessano una o più stazioni/tratte di collegamento Reti, il richiedente dovrà fornire anche una dettagliata descrizione delle attività funzionali alla loro effettuazione (sosta in stazione, entrate/uscite dal Deposito, manovre del convoglio per agganciare/sganciare il locomotore, ecc.).
- 8) In caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite, FER dà comunicazione formale alla IF entro 10 giorni lavorativi dalla data di presentazione. IF è tenuta a integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione di FER pena decadenza della stessa.
- 9) FER, previo esame delle richieste, procede alla assegnazione della capacità applicando ove necessario i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e i criteri di priorità indicati nel seguito, e comunicando alla IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.
- 10) È compito di FER 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 a FER senza scadenze predeterminate. FER è tenuta a fornire risposta entro quattro mesi dalla data di ricevimento della richiesta. Ove il Richiedente apporti modifiche alle caratteristiche della richiesta, i termini per la risposta di FER ricominceranno a decorrere dalla data di comunicazione di tali modifiche da parte IF.

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 al Richiedente di comunicare a FER, in tempo utile, l'IF che svolgerà il servizio perché quest'ultima possa avanzare la domanda delle tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, nel rispetto della tempistica prescritta.

4.3.2 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE

Il calendario delle attività, specifico per ciascun orario, è pubblicato al paragrafo 4.2 punto 6 del PIR.

Le IF possono avanzare a FER 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 la data che segna l'avvio del processo di allocazione, fissata con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario.

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

- FER si pronuncia sulle richieste entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- Entro i 4 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, FER predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF 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, presentate dalle IF oltre la data di avvio del processo di allocazione e sino a 2 mesi prima del giorno di attivazione dell'orario, sono trattate da FER, dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute prima della data anzidetta. In questo caso la definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di FER avverranno al più tardi entro 1 mese dalla data di attivazione dell'orario.

Le richieste di tracce 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.

4.3.3 TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO

Il calendario delle attività specifico di ciascun adeguamento è pubblicato sul sito internet di FER.

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;
- FER si pronuncia sulle richieste entro 2 mesi dalla scadenza anzidetta. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- entro i 3 mesi dalla scadenza per la richiesta di tracce FER predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura;

Le richieste di tracce orarie che vengono presentate dalle IF oltre la scadenza fissata saranno trattate dopo l'esame delle richieste pervenute nei termini prescritti. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di FER avverranno al più tardi entro un mese dalla data di attivazione dell'adeguamento.

Non è consentito presentare richieste per adeguamento intermedio a meno di 2 mesi dalla sua data di attivazione

4.3.4 TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO

- 1) Salvo quanto indicato per il caso di adeguamento intermedio, le richieste di tracce in corso d'orario debbono essere avanzate, con un anticipo di almeno 30 giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione; per le sole IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e per tracce singole tale anticipo è riducibile a 7 giorni lavorativi compreso quello della richiesta. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di FER avverrà di norma dopo 10 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta e per tracce singole, 5 giorni lavorativi, prima della data di effettuazione. La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza, costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.
- 2) 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.
- 3) Le richieste di tracce in gestione operativa sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza Unico. Debbono essere avanzate dai referenti dell'IF titolare di contratto presso i referenti di FER, da 4 giorni lavorativi a 5 ore ante partenza treno per le tracce ordinarie e la risposta di FER avverrà entro 2 ore ante partenza treno;
- 4) Nei casi di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico) la richiesta di IF e la risposta di FER avverranno in tempo reale.

4.3.5 ORDINE DI TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE

- 1) Le richieste per Accordo Quadro sono trattate da FER secondo l'ordine cronologico di presentazione
- 2) Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro la scadenza, vengono trattate da FER a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa
- 3) Le richieste presentate successivamente alla scadenza di cui sopra sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione, solo dopo la definizione di tutte le richieste presentate nel rispetto della scadenza stessa
- 4) Le richieste in corso d'orario, ovvero in gestione operativa, vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione. Le richieste presentate in gestione operativa per la medesima traccia non potranno, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

4.3.6. TEMPISTICHE PER RICHIEDERE CAPACITÀ FINALIZZATA ALL'ESPLETAMENTO DI NUOVI SERVIZI PASSEGGERI A MERCATO

Per richiedere capacità finalizzata all'effettuazione di nuovi servizi passeggeri a mercato è fatto obbligo ai richiedenti di informare il GI e l'Autorità almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità, pluriennale o riconducibile ad un solo orario di servizio, si riferisce, come previsto dall'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 112/2015.

4.4 PROCESSO DI ALLOCAZIONE

Con gli obiettivi di efficientare l'utilizzo delle linee gestite, di agevolare l'interfaccia con le imprese ferroviarie e di disporre di uno strumento di gestione della circolazione ove perturbata, FER ha realizzato il catalogo dei canali orario disponibili per i servizi merci, funzionale alle richieste di tracce.

Il catalogo è stato realizzato per le sole linee a vocazione di traffico promiscuo; eventuali richieste di tracce merci per le linee a vocazione pressoché esclusiva di traffico passeggeri regionale saranno trattate con progettazione "ad hoc".

Il catalogo dei canali orario merci è riprodotto in allegato 9.

4.4.1 LIMITAZIONI ALL'ACCORDO QUADRO

La capacità assegnabile con Accordi Quadro è così stabilita:

- 85% della capacità totale correlata a tutte le tratte e per ogni singola fascia oraria;
- il singolo titolare di AQ, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, può accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- per l'esercizio dei servizi di trasporto regionale è possibile prenotare capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri AQ, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità (restituzione della capacità al GI).

Ulteriori limitazioni alla capacità assegnabile con Accordo Quadro potranno essere introdotte a seguito di specifiche prescrizioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

4.4.2 PROCESSO DI COORDINAMENTO

Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce, FER opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di tracce orarie:

- 1) In caso di richieste tra di loro in conflitto di due o più IF, FER, coinvolgendo tutte le IF e i Richiedenti interessati, propone alle IF interessate ipotesi fra loro compatibili, se del caso proponendo tracce diverse da quelle richieste. Trascorsi 5 giorni lavorativi, senza che siano ad essa pervenute motivate osservazioni da parte delle IF, la proposta di FER deve ritenersi accettata. La procedura di coordinamento deve comunque concludersi in tempo utile per la predisposizione del progetto orario.
- 2) Nell'espletamento della procedura di coordinamento FER è tenuta ad operare in modo da assicurarne la coerenza degli esiti rispetto a quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro, e ad informare degli esiti della procedura anche il Richiedente titolare dell'Accordo Quadro, se diverso dall'IF che ha avanzato la richiesta delle tracce oggetto della procedura.
- 3) Nell'espletamento della procedura di coordinamento FER è tenuta a fornire ai soggetti coinvolti informazioni relative alle tracce richieste da tutti gli altri richiedenti sulla linea interessata (senza che ne sia resa nota l'identità), a eventuali tracce alternative disponibili, a eventuali tracce già assegnate sulla linea medesima

4.4.3 LINEE SATURE

4.4.3.1 Dichiarazione di saturazione

Se a conclusione del processo di coordinamento una delle imprese ferroviarie interessate rifiuta la proposta di FER per la risoluzione di un conflitto, si potranno verificare i seguenti casi:

- qualora la traccia proposta in alternativa da FER differisca dalle richieste originarie delle IF al massimo per ± 10 minuti e ne siano rispettate le funzioni commerciali, o qualora le tracce siano in conflitto per meno di 50 giorni l'anno, FER assegna le tracce sulla base della proposta formulata, restando facoltà delle Imprese di adire all'Organismo di Regolazione;
- qualora la traccia proposta in alternativa da FER differisca dalle richieste delle IF di oltre ± 10 minuti e qualora le tracce siano in conflitto per più di 50 giorni l'anno, FER dichiara saturo l'elemento dell'Infrastruttura interessato e alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate al paragrafo successivo.

4.4.3.2 Criteri di priorità

- 1) Nella assegnazione delle tracce relativamente a richieste per un orario e per un adeguamento intermedio FER dà priorità nell'ordine:
 - a) ai servizi che rientrano negli Accordi Quadro;
 - b) ai servizi passeggeri regionali non rientranti negli Accordi Quadro e ai servizi passeggeri lunga percorrenza;
 - c) per le altre tipologie di servizio a quelli che utilizzano capacità oggetto di Accordo Quadro;
 - d) ai servizi merci, le cui tracce richieste ricadano tra i canali orario previsti a catalogo;
 - e) nei casi non ricadenti nelle fattispecie indicate ai punti precedenti, alle tracce che utilizzano maggiormente l'infrastruttura in termini di tr*km sviluppati nell'arco di validità dell'orario;
 - f) qualora persistesse ulteriormente l'impossibilità a risolvere il conflitto, la priorità è rappresentata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.
- 2) Nella assegnazione delle tracce in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.
- 3) Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale.
- 4) 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 procedura in appendice.

4.4.3.3. Analisi di capacità e piano di potenziamento

- 1) Quando un'infrastruttura è stata dichiarata satura, FER esegue un'analisi della capacità a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa.
- 2) L'analisi della capacità mira a determinare le restrizioni 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. FER può adottare misure che comprendono la modifica dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura. L'analisi della capacità deve essere completata entro 6 mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata satura.
- 3) Entro 6 mesi dal completamento dell'analisi di capacità FER presenta un piano di potenziamento della capacità. Il piano di potenziamento della capacità, elaborato previa consultazione delle IF che utilizzano l'infrastruttura satura, deve indicare:
 - a) i motivi della saturazione;
 - b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
 - c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
 - d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità.

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

4.4.4 PROCESSO DI RISOLUZIONE DEI CONFLITTI

Ogni Richiedente ha comunque il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto o di discriminazioni per decisioni prese da FER.

4.4.5 ESITO DELLE RICHIESTE

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

Le richieste rifiutate per insufficiente capacità saranno riesaminate 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.

4.5 ALLOCAZIONE DI CAPACITÀ PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

Le esigenze manutentive dell'infrastruttura verranno assolve di norma al di fuori dell'orario di abilitazione delle linee (vedi allegato 2).

È facoltà di FER, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, dandone comunicazione alle IF nei tempi indicati in capitolo 2

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

4.6.1 MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF DA PARTE DEL RICHIEDENTE NON IF E/O MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELL'IF DESIGNATA

- 1 Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato qualora:
 - a) il richiedente (non IF) non provveda a designare l'IF che effettuerà i servizi di trasporto;
 - b) l'IF designata dal Richiedente (non IF) non provveda a sottoscrivere il contratto di utilizzo dell'infrastruttura.
2. Qualora al verificarsi dei casi sub a) e b) le tracce siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altro richiedente, le penali a carico del Richiedente (non IF) inadempiente (nelle ipotesi di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3) sono determinate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

4.6.2 MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELLE TRACCE

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

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

In caso di tracce che interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura o fasce orarie dichiarate a capacità limitata o sature la stessa IF è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 75% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

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

Nel caso di mancata contrattualizzazione di tracce oggetto di richieste avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 45% del canone indipendentemente dalla natura delle linee (a capacità limitata e non) interessate dalla disdetta, al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, calcolata sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

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

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

4.6.3 MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE

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

Se l'IF -per fatto ad essa imputabile- nel corso di esecuzione del contratto non utilizzi, totalmente o parzialmente,

le tracce contrattualizzate trovano applicazione le regole di seguito riportate:

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

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

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

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

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

- non comporterà conseguenze economiche a carico dell'IF qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo;

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

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

D) 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 30% indipendentemente dal tempo di formalizzazione della disdetta.

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

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

4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

Ove la richiesta di tracce sia destinata al trasporto di merci pericolose, classificate come tali ai sensi della normativa di esercizio, IF è obbligata a comunicarlo a FER all'atto della richiesta medesima.

In caso di mancata comunicazione le tracce orarie assegnate non potranno essere utilizzate per il trasporto di merci pericolose.

La richiesta di tracce per merci pericolose è esclusa in gestione operativa.

Le tracce assegnate conterranno l'annotazione "trasporto di merci pericolose" e non dovranno prevedere soste intermedie se non per il tempo strettamente necessario al cambio del personale.

CAPITOLO 5 – SERVIZI

5.1 CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI

5.1.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

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

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

Accesso per tutte le IF, a condizioni eque non discriminatorie e trasparenti, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, e ai servizi forniti in tale ambito:

- Stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- Scali merci
- Scali di smistamento e aree di composizione treni, ivi comprese le aree di manovra
- Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile e di merci
- Centri di manutenzione
- Altre infrastrutture tecniche comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilettes dei treni
- Impianti e attrezzature di soccorso
- Aree e impianti per l'approvvigionamento di combustibile

5.1.3 SERVIZI COMPLEMENTARI

FER fornisce, a richiesta di IF a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, sulle linee e negli impianti specificatamente indicati in capitolo 3 e allegato 2:

- Energia elettrica di trazione;
- Energia elettrica a bassa tensione;
- Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori;
- Rifornimento idrico dei treni;
- Servizi di manovra;
- Parking;
- Assistenza alla circolazione di treni speciali;
- Controllo della circolazione dei treni che effettuano trasporti di merci pericolose;

5.1.4 SERVIZI AUSILIARI

FER può fornire, a richiesta di IF, i seguenti servizi ove effettuati:

- Fornitura di informazioni complementari
- Studi di fattibilità di tracce orarie;
- Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate oltre gli orari indicati in capitolo 3 e in allegato 2.

5.1.5 DESCRIZIONE SERVIZI DEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

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;
- 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.

Diritto di utilizzo della capacità assegnata – Uso dell’infrastruttura compresi scambi e raccordi

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 degli scali.

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 da FER e da ciò possa derivare pregiudizio nell’utilizzo dell’impianto, FER può, a spese di 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.

- con riferimento agli scambi e raccordi:
 - l’uso degli scambi e binari di raccordo, in linea e in stazione, necessari per la fruizione della traccia oraria.

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

Comprende, nei limiti temporali degli orari di apertura delle linee e degli impianti:

- 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.

Uso del sistema di alimentazione elettrica, ove disponibile

Comprende l’utilizzazione di:

- linea aerea di contatto per la trazione elettrica;
- sottostazioni ed attrezzature per trasformazione dell’energia elettrica;
- impianti per la distribuzione di energia elettrica per il tempo necessario all’utilizzo della traccia oraria;

Non comprende la fornitura di energia elettrica per trazione in quanto classificata come servizio complementare.

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 FER 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;
- relativamente al reale andamento della circolazione, tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra con le relative cause;
- relativamente al reale andamento dei treni di altre imprese ferroviarie in modo da poter fornire ai propri passeggeri nel corso del viaggio le informazioni previste nell’allegato II, parte II del regolamento (UE) 2021/782, specificatamente per quanto attiene i ritardi e le possibili coincidenze.

Informazioni al pubblico

FER garantisce le informazioni al pubblico in tempo reale, nelle località di servizio gestite, tramite display, ove presente, e tramite gli apparati sonori. FER inoltre mette a disposizione delle IF apposite bacheche ove andranno posizionati i quadri orario e tutte le altre informazioni statiche relative al servizio, le informazioni fornite sono le seguenti:

- orario programmato dei treni tramite orario affisso nelle bacheche e display ove presenti;
- andamento dei treni in tempo reale (ritardi, soppressioni, servizi di riprotezione, treni viaggiatori straordinari) tramite impianto sonoro di Informazioni Al Pubblico e display ove presenti.

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

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

FER ha l'obbligo di fornire, a richiesta di IF, a condizione eque trasparenti e non discriminatorie, l'accesso ai seguenti impianti di servizio e ai servizi forniti in tale ambito; le prestazioni sono da richiedere di norma all'atto della presentazione delle richieste di tracce.

Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi

Il servizio si concretizza in tutte le attività necessarie a consentire a IF la accessibilità al servizio ferroviario, al binario di ricevimento per A/P e alle strutture ed edifici aperti al pubblico; comprende inoltre, con riferimento agli standard di qualità fissati nella Carta dei Servizi di FER:

- la pulizia degli spazi comuni non commerciali in ambito stazione, finalizzati all'accessibilità al servizio ferroviario quali ad esempio atri, accessi, sottopassi e servizi igienici ove fruibili. Il servizio è compreso nel pacchetto minimo di accesso;
- l'adeguata informazione al pubblico in merito ai programmi di esercizio e al reale andamento della circolazione ferroviaria. Il servizio è compreso nel pacchetto minimo di accesso;
- la messa a disposizione di IF, su richiesta di quest'ultima, di spazi di stazione relativi a biglietterie self-service, obliterate nonché, ove disponibili, locali di stazione per servizi di biglietteria, accoglienza, assistenza, e locali tecnici per attività funzionali all'esercizio ferroviario. Gli spazi saranno ceduti con contratto di locazione a prezzi di mercato;
- La efficienza e la funzionalità delle infrastrutture e delle attrezzature dedicate all'accessibilità al servizio ferroviario di persone a ridotta mobilità (PRM), come indicate in allegato 5; il servizio è compreso nel pacchetto minimo di accesso.

Scali merci

FER rende disponibili a richiesta di IF gli scali e terminali merci facenti parte della infrastruttura ferroviaria regionale indicati nell' Allegato 8 al PIR; i servizi e le modalità di erogazione sono descritti nel medesimo allegato.

La richiesta del servizio deve essere presentata a FER contestualmente alla richiesta di tracce orarie, secondo la tempistica di cui al cap. 4.

Nel caso pervengano più richieste rispetto ad un impianto, FER renderà compatibili le stesse, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione; in questo caso la funzione di gestore dell'impianto di servizio verrà affidata all'impresa che detiene la parte di capacità maggiore.

I diritti, gli obblighi e le responsabilità delle parti (FER e IF) sono regolati come segue, fermo restando che per quanto di seguito non espressamente previsto, trovano applicazione le regole del codice civile e le norme vigenti in materia.

► Condizioni generali

La messa a disposizione dell'area sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e ne seguirà pertanto la durata.

Qualora l'area venga messa a disposizione a più IF, l'utilizzazione della stessa dovrà essere limitata al tempo, definito da FER, strettamente necessario all'effettuazione delle operazioni cui è destinata, oltre il quale FER potrà, a spese dell'IF, far rimuovere il materiale rotabile e quant'altro pregiudichi la fruibilità dell'area da parte di altre IF.

Tale limitazione non trova applicazione qualora, una o più aree di un impianto, previa specifica richiesta dell'IF, siano state messe a disposizione da FER in via esclusiva.

In allegato al contratto sarà indicato l'impianto, l'area dello stesso messa a disposizione e la relativa tariffa secondo quanto specificato al cap. 6.

Con la sottoscrizione del contratto IF accetta l'area nello stato di fatto e di diritto in cui si trova, ne riconosce la funzionalità allo scopo cui la stessa è destinata, obbligandosi a consegnarla alla scadenza nelle medesime condizioni.

Prima della sottoscrizione del contratto, FER su richiesta di IF, provvederà a far visionare l'area oggetto della richiesta. All'uopo le parti sottoscriveranno un verbale descrittivo dello stato dei luoghi e contenente l'esatta perimetrazione delle parti dell'impianto che si renderanno disponibili all'IF.

Analogamente si dovrà procedere in occasione della riconsegna dell'area alla cessazione del contratto.

► Divieti

L'area resa disponibile non potrà essere ceduta, a qualsiasi titolo, a terzi. È fatto, altresì, divieto all'IF di mutare, anche solo momentaneamente, la destinazione d'uso dell'area medesima. FER ha facoltà di visitare/ispezionare l'impianto al fine di constatarne lo stato e le modalità d'uso.

► **Obblighi e manleva**

Sono a cura e spese dell'IF gli interventi di manutenzione ordinaria necessari all'area resa disponibile.

Nel caso in cui la stessa area venga utilizzata da più IF, gli oneri relativi alla manutenzione ordinaria saranno ripartiti tra le IF utilizzatrici.

FER assume a proprio carico gli interventi di manutenzione straordinaria e quelli richiesti per obblighi di legge.

IF si obbliga a tenere indenne FER da qualsivoglia domanda, responsabilità e/o onere, derivante da pretese di terzi per i danni da questi eventualmente subiti in relazione alle attività svolte da parte di IF nell'ambito dell'impianto.

► **Risoluzione**

La violazione di quanto indicato al presente paragrafo comporterà la risoluzione del contratto di utilizzo per la parte attinente la messa a disposizione dell'area, salvo il risarcimento del danno.

Aree ed impianti di smistamento e composizione treni

Non esistono sulla rete regionali impianti di smistamento e composizione treni.

Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci; aree per approvvigionamento di combustibile

Il servizio si concretizza nella messa in disponibilità di binari ad uso non esclusivo e senza obbligo di custodia del materiale rotabile in capo a FER per l'effettuazione delle seguenti operazioni:

- a) ricovero: intesa come sosta inferiore alle 24 ore, legata di regola alla turnazione del materiale rotabile, effettuata spostando il materiale medesimo in binari dedicati allo scopo specifico, in ogni caso non strumentali alla circolazione dei treni e non attrezzati per servizi diversi, salvo autorizzazione in deroga di FER;
- b) deposito: inteso come sosta di durata normalmente superiore alle 24 ore che viene effettuata spostando i materiali in binari dedicati allo scopo in ogni caso non strumentali alla circolazione dei treni e non attrezzati per servizi diversi;
- c) approvvigionamento di combustibile: le attività relative restano responsabilità esclusiva di IF.

Il servizio, che comprende la predisposizione dell'instradamento e la regolazione della circolazione per il trasferimento del materiale rotabile dai binari di ricevimento ai binari attrezzati per le operazioni di cui ai punti a) e b), è garantito da FER nelle sole stazioni passeggeri origine/destino. Tali stazioni sono elencate nell'allegato 2 del PIR con l'indicazione, per ognuna di esse, del numero dei binari e del limite temporale per la singola attività oggetto del servizio.

Ove il tempo di stazionamento effettivo dovesse, per motivi imputabili a IF, essere superiore a quello di cui all'allegato 2 bis e 2 ter e da ciò possa derivare pregiudizio all'utilizzo dell'impianto, FER può, a spese dell'IF, far rimuovere il materiale e trasferirlo ove vi sia capacità disponibile, in analogia a quanto previsto per lo sgombero dell'infrastruttura.

Le aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci e per approvvigionamento di combustibile dove oggi il GI fornisce direttamente servizi sono le seguenti:

1. Scalo di Bondeno;
2. Deposito di Suzzara.

Tali impianti sono descritti in appendice 8.

Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione degli impianti di manutenzione rotabili indicati nella sotto indicata Tabella.

Nel caso pervengano più richieste rispetto ad un impianto, FER attiverà una procedura di coordinamento, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

Al momento non vi sono disponibili sulla rete regionale centri di manutenzione o altre infrastrutture tecniche disponibili.

5.1.7 DESCRIZIONE DEI SERVIZI COMPLEMENTARI

- **Energia elettrica di trazione**
Comprende la fornitura di energia elettrica per trazione, nella qualità e nella quantità necessaria per poter utilizzare la traccia oraria assegnata. Si intende ricompresa anche l'energia necessaria per alimentare le apparecchiature di bordo, in marcia, nelle soste di turno e nei 90' antecedenti la partenza programmata. Le linee elettrificate sono indicate nell'allegato 1 e nella planimetria 2.
- **Energia elettrica a bassa tensione**
La prestazione consiste nella fornitura, nelle località di servizio viaggiatori, di energia elettrica a bassa tensione per l'utilizzazione di apparecchiature strumentali allo svolgimento del servizio ferroviario, fra le quali le macchine per l'emissione e la validazione dei titoli di viaggio.
- **Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori**
La prestazione consiste nella fornitura di energia elettrica necessaria per svolgere le attività, prima dell'ingresso in traccia, fissato convenzionalmente 90' prima dell'ora di partenza programmata.
- **Rifornimento idrico**
La prestazione consiste nella fornitura di acqua non potabile per il materiale rotabile. IF è tenuta ad effettuare direttamente tali operazioni. Qualora il fornitore idrico sia diverso da FER, l'erogazione del servizio sarà regolata direttamente fra il fornitore stesso e IF richiedente.
- **Servizi di manovra**
In tutti gli impianti il servizio è svolto in autoproduzione da parte dell'IF.
La richiesta del servizio deve essere presentata a FER contestualmente alla richiesta di tracce orarie.
La disponibilità dell'impianto per il servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura e ne seguirà pertanto la durata. In allegato al contratto sarà indicato l'importo secondo quanto specificato al cap. 6.
Le modalità di esecuzione del servizio, nonché i diritti, gli obblighi e le responsabilità delle parti (FER e IF) sono riportate in Appendice 7.
- **Parking**
Il servizio consiste nell'alimentazione degli impianti di bordo, tramite pantografi in presa, per un periodo di tempo pari o superiore a 1 ora e mezza (1h e 30min), con l'attivazione della modalità di stazionamento "parking".
- **Controllo della circolazione dei treni che effettuano trasporti di merci pericolose**
Il servizio consiste nel monitoraggio della circolazione del trasporto, nonché nel coordinamento e messa in opera dei piani di emergenza che, anche su richiesta dell'IF, si rendessero necessari.
- **Assistenza alla circolazione di treni speciali**
Il servizio consiste:
 - nella predisposizione del programma di inoltro di treni che effettuano trasporti eccezionali e nel rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di tali trasporti;
 - nel monitoraggio della circolazione del trasporto nonché, ove previsto, nella scorta tecnica del convoglio con personale di FER.

5.1.8 DESCRIZIONE DEI SERVIZI AUSILIARI

A richiesta delle IF, FER potrà fornire senza alcun obbligo e previ liberi accordi da attuarsi con criteri di equità, trasparenza e non discriminazione, le seguenti prestazioni ausiliarie.

- **Fornitura di informazioni complementari**
Il servizio consiste nella fornitura, a richiesta di IF, di informazioni ulteriori rispetto a quelle già ricomprese nel Pacchetto Minimo di Accesso, quali a mero titolo di esempio informazioni su servizi offerti dalle IF ai propri clienti. La richiesta dovrà essere presentata a FER con anticipo di almeno 30 giorni sulla data di avvio del servizio.
- **Studi di fattibilità delle tracce orarie**
Il servizio consiste, 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 rese compatibili 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.

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 di FER non è vincolata a tempi di risposta stabiliti. FER 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 FER ha valore indicativo e non anche impegnativo.

- **Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate**

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

CAPITOLO 6 – TARIFFE

[Vedere anche Appendice 9 PIR]

Per tutte le prestazioni ulteriori rispetto a quelle disciplinate nel seguito del presente Capitolo, il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle risorse umane di FER impegnate (commisurato alla loro tipologia ed al tempo di impiego), nonché dei costi documentati di altro genere sostenuti da FER.

6.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

A fronte della corresponsione del canone di utilizzo FER è tenuta a fornire ad IF le prestazioni indicate al paragrafo 5.1.1 e descritte analiticamente al paragrafo 5.1.5.

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

$$\text{(Tariffa Media Unitaria in €/km) x (km di utilizzazione)}$$

Tipologia Trazione>	TRAZIONE ELETTRICA					
Tipologia Servizio>	VIAGG CdS	VIAGG Mercato	MERCÌ GIORNO		MERCÌ NOTTE	
			<=1.100 t	>1.100t	<=1.100 t	>1.100t
Bologna - Portomaggiore	1,77 Servizi Nodo	2,27	2,06	2,31	1,48	1,73
(BO)-Casalecchio G. - Vignola						
Modena – Sassuolo						
Reggio Emilia – Ciano D’Enza						
Reggio Emilia - Guastalla	1,31 Servizi Base					
Sassuolo Radici – Reggio Emilia						
Ferrara-Poggio – Rusco						

Tipologia Trazione>	TRAZIONE DIESEL					
Tipologia Servizio>	VIAGG CdS	VIAGG Mercato	MERCÌ GIORNO		MERCÌ NOTTE	
			<=1.100 t	>1.100t	<=1.100 t	>1.100t
Bologna - Portomaggiore	1,74 Servizi Nodo	2,25	2,04	2,28	1,45	1,71
(BO)-Casalecchio G. - Vignola						
Modena – Sassuolo						
Reggio E. – Sassuolo						
Reggio E. – Ciano	1,29 Servizi Base					
Reggio E. – Guastalla						
Parma – Suzzara						
Ferrara – Suzzara						
Ferrara – Codigoro						
Portomaggiore – Dogato						

I treni che impegnano unicamente la tratta Ferrara - Bivio Rivana sono tenuti a corrispondere un canone di **5,00 €/treno**.

Per treni merci notturni si intendono quelli per cui la percorrenza ricade per la maggior parte tra le 22.00 e le 6.00.

Eventuali modifiche agli elementi essenziali per il calcolo del canone saranno possibili solo a seguito di provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il canone è relativo alla sola rete FER, non comprende quindi il canone per l'uso delle stazioni/tratte di collegamento reti RFI.

6.2 TARIFFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

Per i servizi erogati da FER a richiesta di IF, il corrispettivo, ove non fosse indicato nei paragrafi a seguire, sarà determinato, di volta in volta, in funzione delle risorse impiegate e degli eventuali altri costi sostenuti da FER per la fornitura dei servizi stessi.

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

- **Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi**

I servizi di pulizia degli spazi comuni, di informazione al pubblico e di mantenimento in efficienza di infrastrutture e attrezzature finalizzate all'accessibilità al servizio ferroviario da parte di persone a ridotta mobilità saranno effettuati da FER a corrispettivo zero.

La eventuale messa a disposizione di IF di spazi di stazione avverrà in funzione delle superfici interessate a prezzi di mercato.

- **Scali e terminali merci**

Al momento sulla rete regionale gestita da FER non sono presenti scali o terminali merci ove il GI fornisce direttamente servizi.

- **Aree ed impianti di smistamento e composizione treni (pm)**

Sull'infrastruttura regionale non sono presenti impianti destinati a tali attività.

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

Negli impianti per i quali FER garantisce la sola messa a disposizione di un'area (all'interno della quale le attività sono svolte in autoproduzione dalle IF). L'utilizzo degli impianti è subordinato alla sottoscrizione di accordo quadro e contratto di accesso all'infrastruttura. Il servizio sarà erogato a titolo promozionale.

- **Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica**

Al momento sulla rete regionale gestita da FER non sono presenti centri di manutenzione o altre infrastrutture tecniche ove il GI fornisce direttamente servizi.

- **Parking**

Il servizio sarà erogato a titolo promozionale gratuito alle Imprese Ferroviarie in possesso di accordo quadro e contratto in vigore.

6.2.2 SERVIZI COMPLEMENTARI

Energia elettrica di trazione

Le tariffe unitarie €/km TE, da utilizzare, moltiplicandole per la percorrenza a TE espressa in km, per la stima del corrispettivo da corrispondere a titolo di acconto, distinte per tipologia di servizio, sono indicate nella tabella sottostante. Il metodo adottato per la definizione del loro valore è descritto in Appendice 8.

Linea	Tipologia Servizio		
	CDS	Mercato	Merci
Casalecchio - Vignola			

Bologna - Portomaggiore			
Modena - Sassuolo Terminal			
Ferrara - Poggio Rusco			
Reggio Emilia - Ciano			
Reggio Emilia - Guastalla			
Sassuolo Radici - Reggio Emilia			

Entro l'anno solare successivo a quello di riferimento FER applicherà meccanismi di conguaglio alle imprese ferroviarie, in positivo o in negativo, sulla base dei costi di approvvigionamento da essa effettivamente sostenuti, ripartendo fra le IF il saldo positivo/negativo proporzionalmente agli importi da ciascuna versati in acconto.

Fornitura energia elettrica a bassa tensione

Il corrispettivo sarà commisurato ai costi di approvvigionamento, documentati, sostenuti da FER, i rapporti fra GI e IF sono regolati nel dettaglio con apposita convenzione.

Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori

Il servizio sarà erogato a titolo promozionale gratuito alle Imprese Ferroviarie in possesso di accordo quadro e contratto in vigore.

Controllo dei trasporti di merci pericolose

I corrispettivi a carico dell'Impresa consistono:

- In corso di gestione, per messa a disposizione, a richiesta, di risorse ed attività nel ribaltamento dei costi sostenuti da FER;
- In caso di emergenza legata ad inconvenienti dello specifico trasporto di merci pericolose e non dovuto ad altro treno o vettore, per attività e risorse che dovessero essere necessarie nel ribaltamento dei costi sostenuti dal FER, nonché da eventuali terzi coinvolti.

Assistenza alla circolazione di treni speciali

I corrispettivi unitari per ciascuna autorizzazione, variabili in funzione della tipologia di trasporto eccezionale, sono i seguenti:

- ⇒ **TES (trasporti eccedenti profilo limite di carico): Costo unitario € 500,00 ad autorizzazione**
- ⇒ **TEP (trasporti eccedenti massa ammessa dalla linea): Costo unitario € 500,00 ad autorizzazione**
- ⇒ **TE (restanti tipologie di trasporti eccezionali): Costo unitario € 200,00 ad autorizzazione**

Qualora il trasporto eccezionale richiedesse inoltre l'impiego del personale FER di scorta si applica un corrispettivo aggiuntivo pari al numero dei giorni impiegati per il costo giornaliero del personale.

In aggiunta ai su indicati importi verranno addebitati all'IF gli eventuali costi operativi sostenuti per l'adeguamento dell'Infrastruttura.

6.2.3 SERVIZI AUSILIARI

• Fornitura di 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.

P_{UTO} = 1,50 €/traccia*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/impresenziate**

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

6.2.4 TARIFFA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

Il corrispettivo che la I.F. che ha provocato l'evento è tenuta a riconoscere a FER per ciascun intervento di sgombero è determinato secondo i criteri seguenti:

- Soccorso effettuato con risorse rese disponibili da IF che ha provocato l'evento: **NESSUNO**;
- Soccorso effettuato con risorse reperite da FER: **RIBALTAMENTO DEI COSTI DOCUMENTATI + 10% PER COSTI GENERALI**;
- **Maggiorazione in caso di soccorso effettuato** con risorse reperite da FER causa mancato rispetto del termine prescritto da parte di I.F. che ha provocato l'evento: **100%**

Nel caso in cui lo sgombero venga effettuato con risorse in parte rese disponibili da I.F. ed in parte da FER, il corrispettivo sarà determinato con riferimento alle sole risorse rese disponibili da FER.

6.2.5 VALORE UNITARIO TR*KM MEDIO PER IL CALCOLO DELLA GARANZIA AI FINI DELLA STIPULA DELL'ACCORDO QUADRO

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

P_{UGAQ} = 0,10 €/Tr*Km.

6.3 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

FER 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 FER, avverrà, con le seguenti modalità e tempi:

- **Pacchetto minimo di accesso (tracce)**

Verranno emesse:

- con cadenza mensile – entro il 25 del mese di riferimento - una fattura in acconto di importo pari all' 85% di 1/12 del valore annuo 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 - fattura a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo, e l'importo in acconto.

- **Energia elettrica di trazione**

Verranno emesse:

- con cadenza mensile – in contemporanea con le fatture in acconto emesse per il Pacchetto minimo di accesso - fatture in acconto di importo pari all' 85% di 1/12 della stima annua dell'importo calcolato sulle tracce contrattualizzate a TE. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario.
- con cadenza trimestrale – in contemporanea con le fatture in acconto emesse per il Pacchetto minimo di accesso – fatture a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo calcolato sulle effettive percorrenze a TE e l'importo in acconto
- entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di riferimento una fattura a conguaglio definitivo come indicato al punto 6.2.2 precedente, sulla base dei costi di approvvigionamento effettivamente sostenuti da FER.

- **Altri servizi:** i relativi corrispettivi verranno fatturati in occasione del conguaglio trimestrale di cui ai punti precedenti.

Tempi di pagamento:

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 a FER gli interessi di mora pari al tasso EURIBOR, pubblicato semestralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica a cura del Ministero della Economia e delle Finanze, maggiorato di tre punti percentuali.

6.4 PERFORMANCE REGIME

In ottemperanza con quanto disposto dal DLgs 112/2015 di recepimento della Direttiva UE 34/2012, e dalla Delibera ART 70/2014, è adottato per la infrastruttura regionale emiliano - romagnola un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato "Performance Regime", coerente con quanto attuato da RFI per la rete ferroviaria nazionale. Il sistema è stato sperimentato con esito positivo nel corso del 2016 con il pieno coinvolgimento delle IF interessate, ed è in vigore dal 1° gennaio 2017.

- Penale unitaria base di Performance Regime (Pu): 2,00 €/minuto
Le modalità di calcolo delle penali sono descritte nel dettaglio in Appendice 9.

PAGINA VUOTA

APPENDICE 1 PIR**ACCORDO QUADRO TIPO****TRA**

Ferrovie Emilia Romagna s.r.l. – (FER), con sede in Ferrara, Via Foro Boario, 27, Cod. Fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Ferrara 02080471200, R.E.A. n. 412677, partita IVA 02080471200, rappresentata da..... nato/a..... ilin qualità di....., in virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Rep....., di seguito denominata FER

E

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

PREMESSO

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

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

Che il Richiedente dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente, obbligandosi alla relativa osservanza, quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete edizioneLe 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 – specificamente individuata nell'Allegato A – che FER si impegna a rendere disponibile al Richiedente, e il Richiedente, a sua volta, si impegna ad utilizzare

Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, FER 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, 12 mesi prima dell'attivazione dell'orario ferroviario di riferimento potrà provvedersi ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A. A tal fine le parti potranno riportare le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'All. A in uno specifico Allegato D.

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

Sempre d'intesa tra le parti, 12 mesi prima dell'attivazione dell'orario ferroviario di riferimento, si potrà dar luogo ad una revisione dell'Allegato B.

ARTICOLO 3**Durata - Periodo di disponibilità della capacità**

Il presente Accordo ha validità dal, giorno di sottoscrizione.

La disponibilità della capacità oggetto dell'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 (solo in caso non sia esso stesso IF)**

Il Richiedente, 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.

ARTICOLO 5**Garanzia**

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 FER fornirà al Richiedente tutti gli aggiornamenti del PIR.

FER 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.

FER 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 FER esclusivamente all' IF designata.

ARTICOLO 7**Riduzione temporanea della capacità**

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura, FER 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 FER di volta in volta, saranno comunicate al Richiedente senza che FER 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 FER, 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.

La possibilità di prenotare, per l'esercizio dei servizi di trasporto regionale, capacità anche oltre il limite definito dalle soglie fissate per gli altri AQ, è sottoposta ad apposite misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità.

ARTICOLO 9**Risoluzione**

L'accordo si intende risolto di diritto, in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR, a seguito di comunicazione di FER da inoltrarsi a mezzo di lettera AR.

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, FER 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, FER, nel corso della vigenza del presente Accordo, potrà apportare aggiornamenti straordinari al verificarsi degli eventi indicati in proposito nel PIR, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente Il testo del presente Accordo ne sarà, pertanto, automaticamente adeguato.

ARTICOLO 11
Foro Competente

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

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. 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 FER su richiesta di IF

Allegato C – Stima pedaggi medi

Allegato D (eventuale) – Linee guida per aggiornamento Allegato A

Per Ferrovie Emilia Romagna S.r.L.

Per il Richiedente

.....

.....

Nel caso che l'accordo quadro sia riferito alla prenotazione pluriennale di capacità per servizi connotati da obblighi di servizio pubblico FER si impegna a monitorare gli indicatori riferiti ai seguenti livelli di qualità:

2) **PUNTUALITÀ DEL SERVIZIO**

LIVELLO DI SERVIZIO RICHIESTO	RIDUZIONE DI CORRISPETTIVO
0% dei treni non rilevanti e rilevanti con partenza in anticipo dalla stazione di origine della corsa e da quelle rilevanti intermedie	<u>Standard treno</u> : UBC-EG per punto % di scostamento; <u>standard pax</u> : UB%-EG per passeggero in salita alla stazione che ha registrato l'anticipo.
91% dei treni non rilevanti e 91% dei passeggeri trasportati con ritardo inferiore o uguale ai 5 minuti, nella stazione di destinazione e in quelle rilevanti intermedie	<u>Standard treno</u> : UBC-MG per punto % di scostamento in meno; <u>standard pax</u> : UB%-MG per passeggero trasportato fuori standard.
97% dei treni non rilevanti e 97% dei passeggeri trasportati con ritardo inferiore o uguale ai 15 minuti, nella stazione di destinazione e in quelle rilevanti intermedie	<u>Standard treno</u> : UBC-EG per punto % di scostamento in meno; <u>standard pax</u> : UB%-EG per passeggero trasportato fuori standard.
100% dei treni rilevanti e dei passeggeri trasportati con ritardo inferiore o uguale ai 5 minuti, nella stazione di destinazione e in quelle rilevanti intermedie	<u>Standard treno</u> : UBC-EG per punto % di scostamento; <u>Standard pax</u> : UB%-EG per passeggero trasportato fuori standard.

3) REGOLARITÀ E AFFIDABILITÀ DEL SERVIZIO

LIVELLO DI SERVIZIO RICHIESTO	RIDUZIONE DI CORRISPETTIVO
<p>Regolarità: 100% dei treni programmati e dei passeggeri trasportati (intera rete)</p>	<p>In caso di soppressione senza sostituzione o con sostituzione ritardata oltre il tempo massimo di 45':</p> <p style="padding-left: 40px;">per passeggero trasportato sulle tratte sopprese:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>treni non rilevanti</u>: UB%-MG; • <u>treni rilevanti</u>: UB%-EG; <p style="padding-left: 40px;">per evento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>ultima corsa della giornata della relazione</u>: UBC-MG; • <u>in caso di reiterarsi di soppressione dell'ultima corsa della giornata sulla stessa relazione per due volte, anche non consecutive, nello stesso mese</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente, per ogni ulteriore soppressione nel corso del mese e degli undici mesi successivi. <p><u>Ove la soppressione della corsa sia causata da avaria del materiale rotabile</u>, per il mancato rispetto degli obblighi di servizio relativi alle corse assegnate al suddetto materiale e successive a quella soppressa, si applicano le riduzioni di corrispettivo che seguono, da considerarsi secondo i casi per passeggero trasportato sulle tratte sopprese (UB%) o per evento (UBC) e aggiuntive a quelle dei precedenti punto elenco:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>soppressione della corsa di ritorno</u>: UBC-G; • <u>effettuazione delle corse successive a quella soppressa e di ritorno con servizio autobus sostitutivo (anziché con treno)</u> : <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>treni non rilevanti</u>: UB%-G; ○ <u>treni rilevanti</u>: UB%-MG; • <u>soppressione delle corse successive a quella soppressa e di ritorno</u>: <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>treni non rilevanti</u>: UB%-MG; ○ <u>treni rilevanti</u>: UB%-EG.

	<ul style="list-style-type: none">• <u>In caso di reiterarsi di soppressione di un treno per oltre il 20% delle corse mensili</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alle casistiche di tutti i punti elenco precedenti, per ogni ulteriore soppressione nel corso del mese e degli undici mesi successivi.
Affidabilità: 90% dei treni programmati e dei passeggeri trasportati (per ognuna delle relazioni del Programma di Esercizio)	<ul style="list-style-type: none">• UBC-MG per punto % di scostamento in meno per ognuna delle relazioni non conformi;• <u>in caso di reiterarsi di non conformità sulla stessa relazione per due mesi, anche non consecutivi, nello stesso anno</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente, per ogni ulteriore non conformità nell'anno.

4) PULIZIA E COMFORT

LIVELLO DI SERVIZIO RICHIESTO	RIDUZIONE DI CORRISPETTIVO
<p>Rispetto degli standard minimi di pulizia e comfort dei veicoli – interventi da eseguirsi più volte al giorno</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>In caso d'intervento non conforme</u>: UB%-G per passeggero trasportato sulle corse non conformi; • <u>in caso di reiterarsi di non conformità per tre volte, anche non consecutive, nello stesso mese sullo stesso treno</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente, per ogni ulteriore non conformità nel corso del mese e dei due mesi successivi.
<p>Rispetto degli standard minimi di pulizia e comfort dei veicoli – interventi da eseguirsi con frequenza almeno giornaliera</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>In caso d'intervento non conforme</u>: UB%-G per passeggero trasportato nell'intero turno del convoglio; • <u>in caso di reiterarsi di non conformità per due volte, anche non consecutive, nello stesso mese sullo stesso treno</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente, per ogni ulteriore non conformità nel corso del mese e dei due mesi successivi.
<p>Rispetto degli standard minimi di pulizia e comfort dei veicoli – interventi da eseguirsi con frequenza almeno mensile e secondo necessità</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>In caso d'intervento non conforme</u>: UB%-G per passeggero trasportato sui convogli nel mese di non conformità; • <u>in caso di reiterarsi di non conformità degli interventi mensili sullo stesso convoglio per due volte, anche non consecutive, nell'arco dell'anno</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente per ogni ulteriore non conformità nel corso dell'anno.

<p>Funzionalità e operatività delle apparecchiature, degli impianti e dei servizi di bordo (illuminazione, riscaldamento / condizionamento, ritirate, porte di salita e intercomunicazione)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>In caso di non conformità (funzionalità e operatività assenti o limitate) di uno o più apparecchi/impianti/servizi</u>, per passeggero trasportato nell'intero turno del convoglio: UB%-G; • <u>in caso di reiterarsi di non conformità per due volte, anche non consecutive, nello stesso mese sullo stesso treno</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente, per ogni ulteriore non conformità nel corso del mese e dei due mesi successivi.
<p>Segnalazione dei guasti ad apparecchiature e impianti di bordo all'Ente affidante entro 24h</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>In caso di ritardata comunicazione</u>: per giorno di ritardo nella comunicazione di ogni segnalazione: UBC-G; • <u>In caso di mancata segnalazione</u>: per giorno intercorso, dopo le prime 24 ore, dalla registrazione di ogni guasto non segnalato alla sua rilevazione da parte dell'Ente affidante, riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente.
<p>Risoluzione di un guasto ad apparecchiature e impianti di bordo prima dell'inizio del successivo servizio giornaliero</p>	<ul style="list-style-type: none"> • UB%-G per passeggero trasportato nei turni affetti dal disservizio non risolto prima dell'entrata in servizio.
<p>Elaborazione e trasmissione all'Ente affidante del "Piano per la pulizia e il comfort di stazioni/fermate", entro l'avvio del servizio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Per ogni settimana di ritardo (l'incompleta e la difforme predisposizione equivalgono a ritardata trasmissione, sino a superamento delle non conformità): UB%-G per passeggero trasportato nel giorno medio tipo (media giornaliera intero anno e intera rete).

<p>Rispetto degli standard minimi di pulizia e comfort nelle stazioni/fermate – interventi con periodicità giornaliera (in coerenza con il Piano per la pulizia e il comfort di stazioni/fermate)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>In caso d'intervento non conforme</u>: UB%-MG per passeggero servito nell'impianto nei giorni non conformi; • <u>in caso di reiterarsi di non conformità per due volte nello stesso mese nello stesso impianto</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente, per ogni ulteriore non conformità nel corso del mese e dei due mesi successivi.
<p>Rispetto degli standard minimi di pulizia e comfort nelle stazioni/fermate – interventi con periodicità mensile (in coerenza con il Piano per la pulizia e il comfort di stazioni/fermate)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>In caso d'intervento non conforme</u>: UB%-G per passeggero servito dall'impianto nel mese di non conformità; • <u>in caso di reiterarsi di non conformità degli interventi mensili sullo stesso impianto per due volte, anche non consecutive, nell'arco dell'anno</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente per ogni ulteriore non conformità nel corso dell'anno.
<p>Rispetto dei restanti standard minimi di pulizia e decoro delle stazioni/fermate e di funzionalità dei relativi impianti e servizi, come da Piano per la pulizia e il comfort di stazioni/fermate</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>per ogni impianto non conforme</u>: UBC-MG; • <u>in caso di reiterarsi di non conformità di uno stesso impianto per due volte, anche non consecutive, nell'arco del mese</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente per ogni ulteriore non conformità nel corso del mese e dei due mesi successivi.
<p>Segnalazione all'Ente affidante dei guasti nelle stazioni/fermate entro 24h (riscaldamento/condizionamento, illuminazione, ascensori/scale mobili, ...) e dell'inagibilità delle aree al pubblico (servizi igienici, sale d'attesa, banchine, ...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>In caso di ritardata comunicazione</u>: per giorno di ritardo nella comunicazione di ogni segnalazione: UBC-G; • <u>In caso di mancata segnalazione</u>: per giorno intercorso, dopo le prime 24 ore, dalla registrazione di ogni guasto non segnalato alla sua rilevazione da parte dell'Ente affidante, riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente.

<p>Risoluzione di un guasto o di un disservizio in stazione/fermata entro le 48 ore dalla segnalazione</p>	<ul style="list-style-type: none">• Per passeggero servito dall'impianto nei giorni di ritardo ripristino del servizio: UB%-G;• <u>in caso di reiterarsi di non conformità per due volte, anche non consecutive, nello stesso mese nello stesso impianto</u>: riduzione di corrispettivo pari al doppio di quella prevista in base alla casistica precedente, per ogni ulteriore non conformità nel corso del mese e dei due mesi successivi.
---	--

CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA (*)

TRA

Ferrovie Emilia Romagna s.r.l. (FER) - di seguito denominata FER -, con sede in Ferrara Via Foro Boario, 27, Cod. Fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Ferrara 02080471200, R.E.A. n. FE 178009, partita IVA 02080471200, rappresentata da nato/a il in qualità di in virtù dei poteri attribuitigli dalla del Rep.....

E

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

PREMESSO

- a) che è stata affidata a FER la gestione della infrastruttura ferroviaria della Regione Emilia Romagna ed in tale qualità espleta le funzioni di cui al D. Lgs. n. 112/2015;
- b) che IF in possesso di licenza n....., rilasciata da ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;
- c) che IF è in possesso di titolo autorizzatorio rilasciato da in data [solo qualora il possesso di tale titolo è richiesto dalla normativa vigente];
- d) che IF è in possesso di certificato di sicurezza unico n. Rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza in data
- e) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto, riservato dalla Regione Emilia Romagna al Trasporto Pubblico Locale (TPL) e assegnato con contratto di servizio; [solo qualora ne ricorra il caso]
- f) che IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto relativo alla capacità resa disponibile con l'Accordo Quadro stipulato in data....., da, (richiedente) con FER; [solo qualora ne ricorra il caso]
- g) che in data.... IF ha presentato a FER richiesta di tracce; [solo qualora ne ricorra il caso]
- h) che in dataFER ha comunicato ad IF la definitiva disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta;
- i) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce oggetto dello stesso ed indicate in Allegato 1;
- j) che IF, ha presentato un piano di pagamento delle fatture scadute in data odierna per un importo di € (€...../00) - interamente garantito da fideiussione bancaria o assicurativa [solo qualora ricorra tale ipotesi];
- k) che IF dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente -obbligandosi alla relativa osservanza anche in relazione a tutto quanto concerne le condizioni e modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei relativi servizi- quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (d'ora in poi PIR), aggiornamento dicembre 2016.

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 - Sintesi Economica – Importo stimato del contratto
- Allegato 2 – Servizi richiesti ex art 13 DLgs 112/2015
- Allegato 3 – Elenchi referenti di FER ed IF;

ARTICOLO 2

Oggetto

- 1) L'utilizzo delle tracce orarie, elencate nell'Allegato 1 e dei servizi elencati nell'Allegato 2, 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 FER -in presenza di rilevanti variazioni degli scenari tecnici e economici sulla base dei quali è stato determinato il contenuto dell'Allegato 1- quest'ultimo allegato, previo accordo tra le Parti, potrà essere oggetto di aggiornamento. In tal caso il testo aggiornato dell'allegato 1 sarà datato e sottoscritto dalle Parti e diverrà efficace dalla data di sottoscrizione.
- 2) IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i servizi oggetto del presente contratto ai fini dell'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di(internazionale merci /internazionale passeggeri/ nazionale passeggeri lunga percorrenza/ nazionale passeggeri breve percorrenza /nazionale merci)
- 3) IF, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di cui sopra, 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 rispetto all'Allegato 2; esse saranno trattate secondo le procedure, i termini e le condizioni indicate in proposito dal PIR di FER, 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 FER 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, le penalità per disdette e per soppressioni, secondo quanto indicato in PIR

ARTICOLO 4

Certificato di Sicurezza Unico, Licenza e Titolo Autorizzatorio

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

ARTICOLO 5

Assicurazione e Garanzia

- 1) 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 dataacquisita agli atti di FER.
- 2) IF è tenuta ad informare tempestivamente FER 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.
- 3) IF si impegna a prestare la garanzia prescritta dal PIR -ai fini, entro i termini e con tutti gli altri requisiti ivi previsti- per un importo di €.....[in lettere] pari al 40% dell'importo presunto del presente contratto, calcolato sulla base del valore delle tracce e dei servizi di cui agli allegati 1 e 2.

ARTICOLO 6

Referenti

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

Ciascuna delle parti sopporterà i propri costi circa le comunicazioni.

ARTICOLO 7

Responsabilità

1. Per tutto quanto concerne ritardi, disdette e soppressioni, nonché con riferimento a tutti gli eventi che comportino un non ottimale utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto, FER ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti dal PIR
2. IF si impegna a sollevare e tenere indenne FER 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(giorno di utilizzo della prima traccia) sino al.....(ultimo giorno dell'orario).

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 Ferrara.

Il presente contratto è regolato dalla legge italiana.

ARTICOLO 10

Cessione del Contratto

- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) Qualsiasi atto di trasferimento della capacità di infrastruttura assegnata è, in ogni caso, nullo ai sensi dell'art. 22, comma 3, del D.Lgs. n. 112/2015.

ARTICOLO 11

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 12

Disposizioni finali

- 1) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale del contratto stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.
- 2) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali il contratto è stato stipulato.
- 3) Eventuali modifiche ed integrazioni, previo accordo tra le parti, verranno apportate per iscritto.
- 4) Per quanto non espressamente disciplinato dal presente contratto, si dovrà fare riferimento a tutto quanto disposto nel PIR e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.
- 5) Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati i provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui all'articolo 13 comma 13 del DLgs 112/2015, o altri provvedimenti normativi/regolamentari potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di FER oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il FER procederà tempestivamente a predisporre e comunicare a IF un nuovo testo degli Allegati 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum

Ferrara;

Firma

Il presente costituisce uno schema meramente indicativo ad ausilio delle IF

Allegato 1 (Appendice 2 PIR) – Parte A - Sintesi Economica

IMPRESA FERROVIARIA (Cod. Cliente -)

Orario.....

Riferimento Programma del
 PEDAGGIO + Servizi

Tr*km programmati intero periodo				
		Totali	Acconto mensile	
A	Pedaggio su programmato (escluso energia)			Acconto 85% di 1/12 del totale
B	Energia Elettrica per trazione su programmato			Acconto 85% di 1/12 del totale

SERVIZI ex art 13 DLgs 112/2015			
C	TOTALI SERVIZI		

D	Importo Stimato contratto A+B+C		
	Importo garanzia a contratto % D		
	Tetto franchigia % A		

APPENDICE 3 PIR: COORDINAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO E GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.**COORDINAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA**

La circolazione dei treni viene gestita e monitorata dal centro controllo circolazione (CCC).

Il CCC concorre all'ottimizzazione del servizio, supportando i DCO/DM nelle scelte di circolazione e nei casi interessanti più linee.

Le Imprese Ferroviarie e le Sale Operative delle IF. devono inviare le richieste di effettuazione/soppressione treni al CCC entro le 24 h antecedenti tramite mail.

Il CCC accetta le richieste, compatibilmente con i limiti individuati in sede di attivazione dell'Orario di Servizio, le interruzioni alla circolazione ferroviaria per permettere i lavori di manutenzione ed i lavori di potenziamento delle infrastrutture, l'effettuazione di treni straordinari per esigenze logistiche, per istruzione o per viaggiatori.

Le richieste accettate sono programmate dal CCC su TRAINGRAPH e comunicate ai DCO/DM interessati.

Gli eventuali ritardi dei treni in circolazione sono comunicati alla clientela dal sistema automatico IAP, dalla console manuale IAP ed eventualmente dagli operatori della circolazione. L'informazione al personale viaggiante di ogni evento che comporti ritardi alla circolazione treni oppure che richieda modifiche ai turni di personale e di macchina è invece demandata alle sale operative delle Imprese Ferroviarie.

Il CCC è presenziato tutti i giorni feriali dalle 05.30 alle 20.00.

Contatti:

circolazione@fer.it

Mob.: 313 8812810

GESTIONE CIRCOLAZIONE TRENI

La circolazione dei treni è gestita dalla Unità Organizzativa Gestione della Circolazione Ferroviaria.

Per tutte le operazioni riguardanti il servizio in tempo reale, le Sale Operative delle Imprese Ferroviarie faranno richiesta tramite e-mail al DCO/DM interessato, mettendo in indirizzo anche il CCC.

Il DCO, compatibilmente con i vincoli di circolazione e di programmazione delle interruzioni, accetterà con e-mail, mettendo in indirizzo anche il CCC.

La stessa procedura dovrà essere seguita, anche negli orari di impresenziamento del CCC.

Contatti:

Linea Suzzara-Ferrara:

suzzaraferrara@fer.it

Linea Casalecchio-Vignola:

um.casalecchio@fer.it

Linea Bologna-Portomaggiore, Ferrara – Codigoro,

Dogato – Portomaggiore e Modena-Sassuolo Terminal:

bolognaportomaggiore@fer.it

Linee Reggio Emilia- Guastalla; Reggio E.-Sassuolo Radici;

um.reggiocim@fer.it

Reggio Emilia-Ciano d'Enza e Parma-Suzzara:

um.reggio-sassuolo@fer.it

GESTIONE OPERATIVA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA

La gestione e la regolazione della circolazione ferroviaria viene effettuata nel rispetto delle normative, dei regolamenti aziendali e delle disposizioni di esercizio vigenti dai Dirigenti Movimento nell'ambito dell'impianto di propria competenza e dai Dirigenti Centrali Operativi in telecomando per tutti gli impianti in giurisdizione.

Qualora non vi siano anomalie, la circolazione ferroviaria viene gestita secondo la programmazione predefinita. In caso di perturbazione della circolazione ferroviaria, il DM/DCO interagisce con il CCC, fornendo le informazioni richieste sulla situazione del proprio impianto/tratta ed attuando le azioni disposte dal CCC al fine di erogare comunque all'utenza il massimo livello di servizio possibile compatibilmente con il mantenimento delle condizioni di sicurezza della circolazione.

PAGINA VUOTA

APPENDICE 4 PIR: PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA**PREAVVISO DI RICHIESTA DI SOCCORSO**

Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale all'operatore della circolazione, fornendo tutte le informazioni necessarie.

COMUNICAZIONE TRA FER E IF

L'operatore di circolazione che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al referente di FER, che comunica il preavviso di richiesta al referente dell'IF e attua le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso, che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta con comunicazione registrata.

COMPITI DEL PERSONALE DI CONDOTTA

Il personale di condotta, che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro 15'; in caso contrario, deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, [*Treno (numero), ton. (massa del treno) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di.....).*]. Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: *carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.*), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previa intese con il capotreno, direttamente all'operatore della circolazione.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.

Il personale di condotta di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto, che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta questi per tale incombenza si avvarrà del capotreno.

Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio dell'operatore di circolazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

COMPITI DI FER

Il regolatore della circolazione che riceve la domanda di soccorso deve darne immediato avviso al referente di FER, che assumerà il coordinamento dell'emergenza, comunicandogli tutti i dati necessari, [*TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM -CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (ed occorrendo: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI, ecc.)*] e concordando con lo stesso, le modalità più idonee della gestione dell'emergenza; sarà cura del referente FER perfezionare immediatamente la richiesta del soccorso, con le modalità concordate con l'operatore della circolazione, al referente dell'IF.

COMPITI DELL'IF

Il referente dell'IF che riceve la richiesta di soccorso deve provvedere a far allestire e mettere a disposizione di FER, secondo le modalità concordate, il mezzo idoneo nel più breve tempo possibile e comunque non oltre 30', per successivo sollecito trasferimento verso la stazione che delimita la tratta interrotta.

INVIO DEL MEZZO DI SOCCORSO

L'invio del mezzo di soccorso in linea sul binario occupato deve farsi soltanto dopo l'autorizzazione del referente FER all'operatore della circolazione a cui è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale d'arresto posto dal personale del treno soccorso, prima di accostarsi al treno.

PAGINA VUOTA

**APPENDICE 5 PIR: COMPATIBILITÀ TRENO – TRATTA PER L'UTILIZZO DI VEICOLI
AUTORIZZATI**

FER fornisce supporto per la valutazione della compatibilità treno-tratta alle imprese ferroviarie che ne fanno richiesta all'indirizzo email fer@legalmail.it.

Gli importi dovuti per l'attività di supporto alla valutazione anzidetta sono inseriti nel Capitolo 6 del PIR.

PAGINA VUOTA

APPENDICE 6 PIR: PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

Requisiti del personale

L'IF deve garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da FER, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità.

Nel caso in cui l'IF necessita di acquisire competenze relative all'infrastruttura (esempio: estensione del Certificato di Sicurezza Unico, modifiche infrastrutturali o altro), il GI FER provvede ad erogare la formazione con i propri Istruttori oppure nei casi ove possibile avvalendosi della collaborazione di altre IF già in possesso del Certificato di Sicurezza Unico sull'infrastruttura oggetto della formazione.

PAGINA VUOTA

APPENDICE 7 PIR: PROCEDURA ORGANIZZATIVA PER L'ESECUZIONE DI OPERAZIONI DI MANOVRA EFFETTUATE IN AUTOPRODUZIONE DALLE IF.

Sono oggetto delle presenti linee guida le operazioni di manovra che vengono effettuate successivamente all'arrivo del treno oppure prima della partenza dello stesso, ed interessano, in entrambi i casi i binari:

- di ricevimento/stazionamento che costituiscono termine/origine delle tracce orarie assegnate;
- secondari adibiti al carico/scarico e ad altre operazioni terminali.

Diritti, obblighi e responsabilità

1. È obbligo di FER mettere a disposizione dell'IF il documento attestante la valutazione dei rischi connessi all'utilizzo dell'impianto e, nell'eventuale caso, di rischi interferenti.
2. il Servizio di Manovra oggetto dell'accordo tra FER ed IF può essere esteso ai raccordi allacciati ai binari di stazione. È esclusa la movimentazione dei rotabili da e per raccordi in linea.
3. le IF devono fornire a FER le comunicazioni giornaliere attinenti il programma di manovra;
4. il personale dell'IF che opera nell'impianto deve conoscere l'organizzazione del Servizio di Manovra per la parte di propria di competenza.
5. le IF sono responsabili degli accertamenti previsti dalla vigente normativa per il personale addetto alla manovra;
6. 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 a FER per il corretto svolgimento delle operazioni di competenza;
7. negli impianti dove il Servizio di Manovra è svolto contestualmente in regime di autoproduzione da più IF, il coordinamento della gestione dei piani di movimentazione, previsto dall'appendice 7 del PIR, è affidato a FER;

Criteri di carattere generale

I binari secondari sui quali avvengono le operazioni di composizione, scomposizione e riordino sono, in linea di principio, indipendenti dai binari di circolazione.

Per tutte le operazioni che impegnano binari di circolazione e secondari non indipendenti da quelli di circolazione, il coordinamento della gestione delle operazioni di manovra è di competenza di FER.

Operazioni e competenza

Le operazioni di manovra si svolgono nella successione stabilita nei punti successivi per ognuno dei quali viene indicato il soggetto competente ad effettuarle.

1 Per i treni in arrivo

- ✓ Sgancio della locomotiva dal treno e rimozione della segnalazione di coda (competenza di IF);
- ✓ Spostamento della locomotiva dal binario di ricevimento del treno al binario individuato per lo stazionamento all'interno della stazione o inoltro verso il deposito:
 - Predisposizione ed autorizzazione dell'istradamento competenza di:
 - FER per gli istradamenti interessanti i binari di circolazione ed i binari secondari non indipendenti da questi ultimi, quale che sia il tipo di manovra dei deviatoi;
 - IF per gli istradamenti interessanti esclusivamente i binari secondari indipendenti dai binari di circolazione

La manovra dei deviatoi "di confine" per l'accesso e l'uscita dai binari secondari rientra nella competenza di FER salvo che non siano presenti i dispositivi stabiliti nelle Disposizioni/Istruzioni di FER;

- Esecuzione, dirigenza, comando e sorveglianza dei movimenti di manovra (competenza di IF);
- ✓ Arrivo del mezzo di trazione per l'effettuazione della manovra (competenza di IF);
- ✓ Aggancio del mezzo di trazione ed operazioni conseguenti (competenza di IF);

2 Trasferimento dei veicoli ai binari di destinazione e relative manovre di composizione e scomposizione:

- Predisposizione ed autorizzazione dell'istradamento competenza di:
 - FER per gli istradamenti interessanti i binari di circolazione ed i binari secondari non indipendenti da questi ultimi, quale che sia il tipo di manovra dei deviatoi;
 - IF per gli istradamenti interessanti esclusivamente i binari secondari indipendenti dai binari di circolazione. La manovra dei deviatoi "di confine" per l'accesso e l'uscita dai binari secondari rientra nella competenza di FER salvo che non siano presenti i dispositivi stabiliti nelle Disposizioni/Istruzioni di FER;

- Esecuzione, dirigenza, comando e sorveglianza dei movimenti di manovra (competenza di IF).
 - Scarico dei veicoli (solo per servizi merci), con attrezzature mobili (a cura di IF)
- 3 Per i treni in partenza la successione delle operazioni è inversa a quella sopra descritta per i treni in arrivo.

Per i deviatoti in linea manovrati a mano che immettono nei raccordi – la cui chiave è custodita e bloccata nei dispositivi descritti nelle Istruzioni di servizio - l'effettuazione della manovra è di competenza delle IF.

IF, mantenendone comunque la responsabilità, può effettuare le operazioni di sua competenza, anche attraverso altra IF o soggetto terzo dei quali sia stata certificata la sicurezza attenendosi alla normativa vigente

FER può effettuare, dietro richiesta di IF alcune delle operazioni di competenza di quest'ultima, come prestazioni non comprese nel pedaggio, e dietro pagamento di corrispettivo determinato, di volta in volta, in funzione delle risorse impiegate e degli eventuali altri costi sostenuti da FER per la fornitura dei servizi stessi.

Nelle linee esercitate in telecomando:

- in assenza dei dispositivi previsti dalle istruzioni/disposizioni di servizio le stazioni devono essere presenziate da personale di FER;
- le operazioni diverse dall'autorizzazione della manovra sono in ogni caso competenza di IF;
- qualora le stazioni delle suddette linee vengano utilizzate da diverse IF, esse debbono in ogni caso essere presenziate da FER a meno che le operazioni di manovra non siano previste in periodi non concomitanti ed autorizzate di volta in volta da FER.

Il Programma di Manovra; Disciplina dei rapporti FER - IF o con pluralità di IF

Il dettaglio delle operazioni da svolgere per tutti i treni che interessano l'impianto si realizza con un programma che viene definito in occasione dell'attivazione di ciascun orario, denominato "Programma di Manovra", e che viene aggiornato in corrispondenza di variazioni in corso di orario.

Programmazione dell'orario

FER definisce le specifiche generali affinché la movimentazione avvenga in sicurezza e con regolarità e si realizzi la migliore utilizzazione della capacità della stazione, nonché le specifiche di utilizzazione tipiche della stessa, e ne dà comunicazione alle IF che hanno richiesto tracce ivi facenti capo, almeno quattro mesi prima dell'attivazione dell'orario.

Il "Programma di Manovra" viene predisposto da IF, in coerenza con le specifiche fornite da FER, almeno trenta giorni prima di ogni cambio d'orario e viene sottoposto all'approvazione da parte di FER. Il "Programma di Manovra" è costituito da un unico documento anche laddove nella stazione operino più IF assegnatarie di tracce che devono, quindi, prendere i necessari accordi per rendere compatibile le reciproche esigenze.

In assenza di accordo fra le IF, il Programma di Manovra è definito da FER, che risolve i conflitti secondo le priorità di seguito indicate per ordine di applicazione:

- i movimenti di manovra per/da settori di infrastruttura destinati ad uso pubblico hanno priorità su quelli per/da settori di infrastruttura privati o in uso esclusivo di una sola IF;
- i movimenti di manovra per il materiale dei treni in arrivo hanno priorità su quelli per il materiale dei treni in partenza, salvo il caso di dichiarata saturazione dell'impianto;
- fra movimenti di manovra in arrivo (o in partenza) la priorità è data dalla successione temporale delle tracce orarie assegnate, salvo diverse indicazioni ricevute da IF titolare delle tracce qualora la incompatibilità si verifichi fra tracce della stessa IF e sempre che ciò non costituisca limitazione alla capacità dell'impianto.

L'approvazione formale da parte di FER del Programma di Manovra rende lo stesso esecutivo.

Variazioni in corso d'orario

In occasione di variazioni delle tracce in corso d'orario, il Programma di Manovra sarà aggiornato seguendo la procedura indicata al punto precedente, in particolare in caso di ingresso all'impianto di una nuova IF.

Gestione Ordinaria

Fermo rimanendo che ciascuna delle operazioni elementari viene svolta secondo le indicazioni del punto "operazioni e competenze", la responsabilità di coordinare la gestione del programma di manovra e delle sue variazioni in gestione operativa è affidata ad un soggetto unico per ciascun impianto, o sua parte in caso di impianti complessi.

Negli impianti che sono impegnati da più IF, il soggetto è nominato al proprio interno da FER, che dà comunicazione a IF dei nominativi del personale destinato a svolgere tale attività. Nella risoluzione dei conflitti fra manovre in caso di circolazione perturbata vengono adottate di norma le stesse regole di priorità già indicate per la fase di programmazione.

Gestione delle emergenze

Qualora si verificano situazioni di emergenza all'interno dell'impianto, la relativa gestione è di competenza del soggetto unico citato al punto precedente, che è tenuto a darne sollecita comunicazione a FER.

Qualora si verificano situazioni di emergenza al di fuori dell'impianto, che provochino forti perturbazioni della circolazione, ed il piano delle tracce subisca modifiche rispetto alla situazione normale (soppressioni, deviazioni ecc.), il programma di manovra viene conseguentemente adeguato da parte del soggetto unico, seguendo in linea di massima le regole di priorità indicate nel punto "operazioni e competenze".

Raccordi

Per binari di raccordo allacciati a binari di stazione, le operazioni di pertinenza di FER sono disciplinate con disposizioni locali coerenti con le presenti linee guida.

Per binari di raccordo allacciati in piena linea si applicano i criteri e le procedure per l'assegnazione e la gestione operativa delle tracce orarie, con riferimento al percorso fra l'allaccio del raccordo e la stazione di appoggio.

PAGINA VUOTA

APPENDICE 8 PIR: DEFINIZIONE DELLA TARIFFA PER FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA DI TRAZIONE E DI PRERISCALDAMENTO E CLIMATIZZAZIONE DEI TRENI

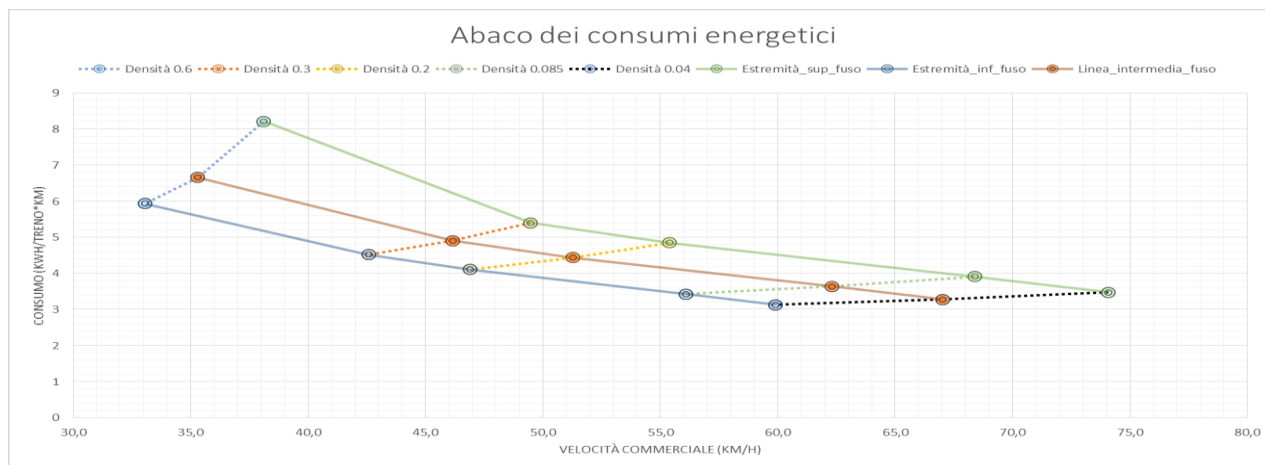
Le tariffe riportate in capitolo 6 sono state definite applicando il costo unitario di approvvigionamento dell'energia sostenuto da FER (€/kwh) ai consumi unitari di trazione (espressi in kwh/km) e di stazionamento (espressi in kwh/h) risultanti da uno studio teorico/sperimentale condotto da DITS (Development & Innovation in Transport Systems – Università Roma “La Sapienza” – Dipartimento di Ingegneria) per conto di FER

Consumi unitari di energia elettrica (kwh/km) necessari per la fruizione in qualità della traccia oraria

L'energia richiesta da un treno durante la fruizione della traccia oraria dipende da molti fattori tra i quali i più influenti sono le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato, il numero di fermate, le caratteristiche del convoglio e lo stile di condotta del macchinista. Sulla base di queste considerazioni è stato costruito un modello di simulazione in grado di calcolare i consumi energetici di un convoglio.

Il modello così ottenuto è stato poi calibrato sulla base di dati sperimentali rilevati su treni e nelle sottostazioni elettriche della linea Casalecchio-Vignola, ed utilizzato per calcolare l'assorbimento medio (consumo medio stimato calcolato come media tra il consumo in andata ed il consumo in ritorno) di un treno in differenti condizioni di simulazione. Il consumo determinato in tal modo comprende quanto necessario alla trazione, al funzionamento dei servizi ausiliari di bordo e la quota parte delle perdite di rete.

L'andamento dei consumi energetici unitari risultanti dallo studio per un treno passeggeri regionale sulla Casalecchio-Vignola, articolati in funzione della velocità commerciale e della densità di fermate effettuate, è riportato nel grafico a seguire.



Nella tabella 1 sono riportati i valori assunti per il calcolo della tariffa che, considerate le caratteristiche sostanzialmente omogenee della rete FER, sono stati ritenuti applicabili anche alle altre linee.

TABELLA 1 Intervallo medio fra fermate successive (e densità espressa in numero fermate/km)	Consumo unitario kwh/km per tipologia di servizio		
	TPL C. Servizio rif. ETR 350	Pass. Mer- cato rif E464+500 ton	Merci rif E... + 1600 ton
1,6 km (densità 0,6 fermate/km)	8,21	p.m.	p.m.
3,4 km (densità 0,3 fermate/km)	5,39	p.m.	p.m.
4,8 km (densità 0,21 fermate/km)	4,84	p.m.	p.m.
11,0 km (densità 0,09 fermate/km)	3,91	p.m.	21,10
25,0 km (densità 0,04 fermate/km)	3,48	14,46	18,76

Il consumo unitario chilometrico tiene quindi conto della tipologia di treno, della velocità commerciale, e della densità di fermate effettuate ed è comprensivo dei consumi dei servizi ausiliari durante la sosta nelle fermate intermedie. I valori sono derivati dalle simulazioni ottenute con il modello che è stato calibrato con i dati sperimentali.

Consumi unitari di energia (kwh/h) per preriscaldamento e climatizzazione prima dell'ingresso in traccia.

Il consumo unitario di energia per preriscaldamento/climatizzazione è relativo all'assorbimento a treno fermo per il funzionamento delle apparecchiature di bordo, nel tempo intercorrente fra l'inizio dell'erogazione e l'ingresso in traccia, fissato convenzionalmente 90' prima dell'ora di partenza programmata; il valore applicato per la determinazione della tariffa, risultante dallo studio effettuato è riportato in tabella 2.

TABELLA 2

Consumo unitario in kwh/h per tipologia di servizio	
Passeggeri	Merci
60 kwh/h	p.m. (prestazione non erogata)

Il consumo unitario orario è derivato dalle simulazioni ottenute con il modello calibrato con i dati sperimentali.

Costo Unitario di approvvigionamento energia sostenuto da FER

Il costo unitario sostenuto da FER per l'approvvigionamento dell'energia necessaria per soddisfare i consumi di cui ai punti precedenti è riportato in tabella 3.

TABELLA 3

Importo unitario energia [€/kwh]
0,18 €/kwh

Il costo unitario di approvvigionamento è tratto dalla fatturazione a FER da parte dei soggetti fornitori.

Calcolo delle tariffe unitarie (capitolo 6.2.2)

1. Le tariffe unitarie per fornitura di energia di trazione sono state determinate con la formula

$$C_{km} = G_{km} * I_{kwh}$$

nella quale

C_{km} = Costo unitario chilometrico [€/km]

G_{km} = Consumo unitario chilometrico [kWh/km], riferimento a tabella 1

I_{kwh} = Importo unitario energia [€/kWh], riferimento a tabella 3

Per i treni regionali si è assunto, distintamente per linea, il consumo unitario di tabella 1 caratteristico del distanziamento medio fra le località di fermata per servizio viaggiatori; per i treni passeggeri a mercato si è assunto per tutte le linee il valore di tabella 1 per distanziamento fra le fermate di 25 km; per i treni merci si è considerata una doppia casistica, senza fermate intermedie e con una fermata intermedia, applicata alle linee in funzione del distanziamento medio fra località di incrocio.

2. La tariffa unitaria di stazionamento è stata determinata con la formula

$$C_c = G_c * I_{kwh}$$

con

C_c = Costo unitario per servizi complementari (preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori) [€/h]

G_c = Consumo unitario orario per servizi complementari [kWh/h], riferimento a tabella 2

Ikwh = Importo unitario energia [€/kWh], riferimento a tabella 3

APPENDICE 9 PERFORMANCE REGIME - METODO DI CALCOLO DELLE PENALI

Il "Performance Regime", sistema di controllo delle prestazioni adottato da FER sull'infrastruttura regionale dell'Emilia-Romagna, è stato definito in coerenza con quello già operativo sulla rete ferroviaria nazionale, a sua volta coerente con quanto prescritto dalla normativa vigente (DLgs 112/2015 e Delibera ART 70/2014), opportunamente personalizzato e semplificato sulle caratteristiche della rete gestita, sul suo mercato di riferimento e sul traffico che la interessa.

1. Definizioni

Ritardo: differenza positiva, espressa in minuti, tra l'ora di passaggio reale del treno e l'orario programmato in un determinato punto di rilevamento

Causa di ritardo: motivo che ha generato ogni ritardo con valore maggiore o uguale a uno, ascritto al soggetto responsabile ai sensi della apposita codifica definita in ambito europeo (UIC); la responsabilità di ogni minuto è univoca, un minuto=un soggetto responsabile

Ritardo soggetto a penale: tutti i minuti maturati da stazione a stazione attribuiti a responsabilità di GI/FER e di IF, al netto dei recuperi realizzati in tratta; quelli per i quali dai sistemi informativi di circolazione non risulta attribuita una responsabilità sono considerati a carico di GI/FER, in quanto gestore dei sistemi medesimi; non sono considerati singoli ritardi inferiori al minuto

Ritardo non soggetto a penale: tutti i minuti attribuiti a cause di forza maggiore, cause esterne e quelli maturati nelle stazioni di collegamento con l'infrastruttura nazionale, a gestione RFI

Relazione: insieme di servizi ferroviari aventi medesima origine e destinazione, stesse caratteristiche tecniche e stesse funzioni commerciali

Stazioni rilevanti: stazioni origine/destinazione di relazioni; stazioni intermedie di corrispondenza fra relazioni anche della rete nazionale

Standard minimo di puntualità: ritardo non superiore a 5' nella stazione di destinazione e nelle eventuali rilevanti intermedie.

Penale unitaria base di Performance Regime (Pu): valore economico (€/minuto), definito nel capitolo 6, alla base del calcolo delle penali a carico dei soggetti responsabili dei ritardi

Coefficienti di modulazione: coefficienti moltiplicatori applicati ai minuti di ritardo per il calcolo delle penali a carico dei soggetti responsabili

Cruscotto FER, sistema informatico a supporto della comunicazione a IF, del relativo contraddittorio GI-IF e quindi dell'amministrazione del Performance Regime.

2. Coefficienti di modulazione dei ritardi soggetti a penale

Per ogni singolo treno circolato, il numero di minuti sottoposti a penale si quantifica come prodotto tra i ritardi $\geq 1'$ maturati dal treno lungo tutto il proprio percorso per i seguenti coefficienti:

Crit: coefficiente che tiene conto dell'arrivo o meno a standard minimo di puntualità del treno nelle stazioni di destino o rilevanti intermedie secondo quanto di seguito riportato:

- Minuti di ritardo oltre standard: Crit1= 1,00
- Minuti di ritardo entro standard: Crit2= 0,20

CS: coefficiente che tiene conto della tipologia di servizio, secondo quanto di seguito riportato:

- Servizio passeggeri a mercato: CS= 1,00
- Servizio passeggeri a Contratto di Servizio: CS= 0,25
- Servizio Merci: CS= 0,25

3. Metodo di calcolo delle penali

GI corrisponderà a IF1 titolare del treno una penale pari al valore della Penale unitaria base moltiplicato per la somma dei minuti di ritardo attribuiti a cause di propria responsabilità, ovvero per i quali abbia omesso l'indicazione della responsabilità, modulati così come definito nel seguente algoritmo:

$$P(GI>IF1) = Pu * [\sum (MGI * Crit2) + \sum (MNG * Crit1)]$$

dove:

- $P(GI>IF1)$ è l'importo che GI dovrà corrispondere a IF1 e andrà calcolato per ciascuna IF.
- Pu è la penale unitaria base
- MGI sono i minuti di ritardo oltre lo standard attribuiti al Gestore Infrastruttura o non giustificati.

- MNG sono i minuti entro lo standard attribuiti al Gestore Infrastruttura o non giustificati.
- Crit1 e Crit2 sono i valori dei coefficienti così come definiti al punto precedente.

IF1 titolare del treno corrisponderà a GI una penale pari al valore della Penale unitaria base moltiplicato per la somma dei minuti di ritardo attribuiti a responsabilità di IF1 medesima modulati così come definito nel seguente algoritmo:

$$P(F1>GI) = Pu * \sum (MIF * Cs * Crit2) + Pu * \sum (MNI * Cs * Crit1)$$

dove:

- $P(F1>GI)$ è l'importo che IF1 dovrà corrispondere al GI
- Pu è la penale unitaria base
- MIF sono i minuti di ritardo oltre lo standard attribuiti a IF1 titolare del treno.
- MNI sono i minuti entro lo standard attribuiti a IF1 titolare del treno.
- CS è il coefficiente relativo alla tipologia di servizio espletato da IF1, come definito al punto precedente
- Crit1 e Crit2 sono i valori dei coefficienti così come prima definiti.

Ciascuna **IF (IF1), infine, corrisponderà ad ogni altra IF (IFn)** tramite il GI una penale pari al valore della Penale unitaria base moltiplicata per la somma dei minuti ascritti a responsabilità di IF1 subiti da treni di IFn, come definito nel seguente algoritmo:

$$P(IF1>IFn) = Pu * \sum M1n:$$

- $P(IF1>IFn)$ è l'importo che IF1 dovrà corrispondere a IFn tramite GI, e andrà calcolato per ciascuna IF rispetto ogni altra IF;
- Pu è la penale unitaria base;
- $M1n$ sono i minuti subiti da Ifn a responsabilità IF1;

4. Flussi finanziari fra le parti

Il flusso finanziario netto a saldo da GI a IF1 è dato dalla risultante della seguente sommatoria relativa a tutti i treni circolati:

$$P(GI>IF1) - P(IF>GI) + P(IFn>IF1) - P(IF1>Ifn)$$

Un eventuale saldo complessivo di tutto il sistema a favore del GI verrà dallo stesso reinvestito in servizi alle IF quali ad esempio: pulizia stazioni, efficientamento degli impianti merci/viaggiatori, implementazione/sviluppo sistemi informativi, informazioni al pubblico, sale di attesa.
