

Prospetto Informativo Rete 2024

Edizione Giugno 2022



FERROTRAMVIARIA SPA



INDICE

CAPITOLO 1 – INFORMAZIONI GENERALI.....	7
1.1. INTRODUZIONE.....	7
1.2. OBIETTIVO	8
1.3. QUADRO NORMATIVO	9
1.4. STATUS GIURIDICO	12
1.4.1. RICORSO ALL’ORGANISMO DI REGOLAZIONE	13
1.5. STRUTTURA DEL PIR.....	13
1.6. VALIDITA’ DEL PIR E PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO	13
1.6.1. PERIODO DI VALIDITA’	13
1.6.2. PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO ORDINARIO	14
1.6.3. PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO.....	14
1.7. DISTRIBUZIONE	15
1.8. CONTATTI.....	15
1.9. DEFINIZIONI	16
CAPITOLO 2 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA	22
2.1. INTRODUZIONE.....	22
2.2. CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO	22
2.2.1. CHI PUÒ RICHIEDERE L’ACCESSO	22
2.2.2. REQUISITI PER RICHIEDERE L’ACCESSO	22
2.2.2.1. Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un accordo quadro	22
2.2.2.2. Richiesta tracce orarie finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo dell’infrastruttura.....	23
2.2.3. LICENZA.....	23
2.2.4. CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO	24
2.3. CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI	24
2.3.1. ACCORDO QUADRO	24
2.3.1.1. Contenuti e durata.....	24
2.3.1.2. Sottoscrizione e adempimenti successivi.....	25
2.3.1.3. Variazioni di capacità	25
2.3.1.4. Accesso ai sistemi informativi.....	28
2.3.1.5. Garanzia	28



2.3.1.6. Divieto di cessione	28
2.3.1.7. Risoluzione	29
2.3.2. CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA	29
2.3.2.1. Documentazione, adempimenti e tempistica per la stipula dei contratti tra FT-DI e le imprese ferroviarie	29
2.3.2.2. Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione	30
2.3.2.3. Garanzia	30
2.3.2.4. Assicurazioni	31
2.3.2.5. Obblighi di IF alla cessazione del contratto.....	32
2.3.2.6. Risoluzione del contratto	32
2.3.2.7. Sospensione dell'efficacia del contratto	33
2.4. OBBLIGHI DI FT-DI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO	33
2.4.1. OBBLIGHI COMUNI	33
2.4.1.1. Trasmissione dei reclami respinti per profili di competenza	34
2.4.2. OBBLIGHI DELL'ODA E DEL GI	35
2.4.3. OBBLIGHI DELL'IMPRESA FERROVIARIA	35
2.4.4. INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE	37
2.4.5. INFORMAZIONI DATE DAL GI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE	37
2.4.6. CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI E RESPONSABILITA' DI FT-DI.....	39
2.4.7. INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON FT-DI.....	40
2.4.8. BANCA DATI DELLA SICUREZZA FERROVIARIA (BDS)	40
2.4.9. SPECIFICHE RICHIESTE DALL'IMPRESA FERROVIARIA	41
2.4.10. ESIGENZE DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA.....	41
2.4.11. CAUSA DI FORZA MAGGIORE	41
2.5. REGOLE DI ESERCIZIO	41
2.5.1. PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO	41
2.5.2. REGOLE DI GESTIONE	42
2.5.2.1. Indicatore di puntualità	43
2.5.3. GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA	44
2.5.4. SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA.....	46
2.5.4.1. Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di mezzi di soccorso	46
2.5.5. Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di mezzi di soccorso ...	47



2.5.5.1. Conseguenze in caso di inosservanza degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di locomotori di soccorso, materiale di riserva o mezzi di soccorso attrezzati.....	48
2.5.6. ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI/INCONVENIENTI D'ESERCIZIO.....	48
2.6. PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE.....	50
2.7. PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE.....	51
2.8. GESTIONE DELLE STAZIONI/TRATTI DI LINEA DI COLLEGAMENTO RETI.....	51
CAPITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA.....	51
3.1. INTRODUZIONE.....	51
3.2. ESTENSIONE DELLA RETE.....	53
3.3. STAZIONI/LOCALITA' DI COLLEGAMENTO CON RETI ESTERNE.....	53
3.4. DESCRIZIONE DELLA RETE.....	53
3.5. CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI E TECNOLOGICHE.....	54
3.5.1. SEZIONE (A) BARI – FESCA S. G.	54
3.5.2. SEZIONE (B) FESCA S.G. – BIVIO S. SPIRITO	56
3.5.3. SEZIONE (C) BIVIO S. SPIRITO – ANDRIA SUD	56
3.5.4. SEZIONE (D) FESCA S. GIROLAMO – BIVIO S. SPIRITO	57
3.5.5. SEZIONE (E) FESCA S. GIROLAMO – CECILIA.....	58
3.5.6. TRATTE ANDRIA SUD – BARLETTA	59
3.6. RESTRIZIONI DI TRAFFICO.....	59
3.6.1. LINEE DEDICATE.....	59
3.6.2. RESTRIZIONI AMBIENTALI.....	59
3.6.3. RESTRIZIONE IN GALLERIA	60
3.6.4. RESTRIZIONE SUI PONTI/MANUFATTI	60
3.6.5. ALTRE RESTRIZIONI	60
3.6.6. ULTERIORI LIMITAZIONI.....	60
3.6.7. ORARIO DI ESERCIZIO	60
3.7. STRUTTURE ATTE AI SERVIZI.....	62
3.7.1. STAZIONI E FERMATE PASSEGGERI.....	62
3.7.2. AREE, IMPIANTI ED EDIFICI DESTINATI ALLA SOSTA, AL RICOVERO ED AL DEPOSITO DEI VEICOLI FERROVIARI.....	62
3.7.3. PLATEE DI LAVAGGIO.....	62
3.7.4. RIFORMIMENTO IDRICO.....	62
3.7.5. ACCESSIBILITA' PER PERSONE A RIDOTTA MOBILITA'(PRM)	63



3.8. SISTEMI DI COMUNICAZIONE IN LINEA	63
3.9. STRUTTURE ATTE AI SERVIZI NON GESTITE DA FT-DI	63
3.10. SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA	64
3.11. UTILIZZAZIONE DELLA RETE	64
3.11.1. GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA	64
3.12. TRENI AMMESSI ALLA CIRCOLAZIONE	67
CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'	68
4.1. INTRODUZIONE	68
4.2. DESCRIZIONE DEL PROCESSO	68
4.3. TEMPISTICHE PER LE RICHIESTE DI TRACCE E SERVIZI	69
4.3.1. TEMPISTICA PER RICHIEDERE CAPACITA' AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO	69
4.3.2. TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE	70
4.3.3. TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO	71
4.3.4. TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO	72
4.3.5. VARIAZIONE AL PROGRAMMA GIORNALIERO	74
4.3.5.1. Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria	74
4.3.5.2. Esigenze del gestore dell'infrastruttura	75
4.3.5.3. Cause di forza maggiore	75
4.4. PROCESSO DI ALLOCAZIONE	75
4.4.1. PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' QUADRO	75
4.4.1.1. Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro	75
4.4.1.2. Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro	75
4.4.2. PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E DEI SERVIZI	76
4.4.3. PROCESSO DI ARMONIZZAZIONE	76
4.4.4. PROCESSO DI COORDINAMENTO TRACCE E SERVIZI	76
4.4.5. LINEE SATURE	77
4.4.5.1. Dichiarazione di saturazione	77
4.4.5.2. Criteri di priorità delle tracce orarie	77
4.4.5.3. Analisi di capacità e piano di potenziamento	77
4.4.5.4. Criteri di priorità servizi	77
4.4.6. ESISTO DELLE RICHIESTE	78
4.5. ALLOCAZIONE DI CAPACITA' PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA	78



4.6. REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE / CONTRATTUALIZZAZIONE / UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITA'	78
4.6.1. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF DA PARTE DEL RICHIEDENTE ...	79
4.6.2. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELLE TRACCE.....	79
4.6.3. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE.....	80
4.6.4. FRANCHIGIA SULLE PENALI.....	81
4.7. SPECIALI MISURE DA PRENDERE IN CONDIZIONI PERTURBATE	81
CAPITOLO 5 – SERVIZI	82
5.1. CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI.....	82
5.1.1. PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	82
5.1.2. SERVIZI DI BASE (IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO)	84
5.1.3. SERVIZI COMPLEMENTARI	85
5.1.4. SERVIZI AUSILIARI	86
CAPITOLO 6 – TARIFFE E PERFORMANCE REGIME	88
6.1. INTRODUZIONE.....	88
6.2. SISTEMA TARIFFARIO.....	88
6.3. TARIFFE	88
6.3.1. TARIFFE PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO.....	88
6.3.2. TARIFFE SERVIZI OBBLIGATORI	89
6.3.3. TARIFFE SERVIZI COMPLEMENTARI	90
6.3.4. TARIFFE SERVIZI AUSILIARI	91
6.3.5. TARIFFE ULTERIORI SERVIZI E PATTUZIONI	92
6.4. RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	93
6.4.1. FATTURAZIONE	93
6.4.2. PAGAMENTO	93
6.5. PERFORMANCE REGIME	94
6.6. RIDETERMINAZIONE DEI CANONI E DEI CORRISPETTIVI ESPOSTI NEL PIR	94
ALLEGATO 1 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA	
ALLEGATO 2 – ACCORDO QUADRO TIPO	
ALLEGATO 3 – CONTRATTO TIPO	
ALLEGATO 4 – INDICATORI E STANDARD DI QUALITA'	
ALLEGATO 5 – IMPIANTI DI SERVIZIO	
ALLEGATO 6 – PERFORMANCE REGIME	



ELENCO DELLE MODIFICHE AL PIR 2024	
MODIFICHE GENERALI	RIFERIMENTI
NUOVI INSERIMENTI / ELIMINAZIONI	RIFERIMENTI
MODIFICHE	RIFERIMENTI



CAPITOLO 1– INFORMAZIONI GENERALI

1.1. INTRODUZIONE

Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura (nel seguito GI o FT-DI) è affidataria della gestione dell'infrastruttura ferroviaria Bari-Barletta e diramazioni per l'Aeroporto Karol Woytila e il quartiere San Paolo in virtù del Contratto di Servizio del 14/12/2009, rep. 10999 del 17/12/2009, sottoscritto con la Regione Puglia, prorogato con deliberazione di Giunta Regionale n. 1453 del 02/08/2013 e, da ultimo, con deliberazioni di Giunta Regionale n. 2254 del 29/12/2021 e n. 324 del 11/03/2022.

FT-DI gestisce l'infrastruttura ferroviaria per uno sviluppo complessivo di circa 83 km sulle tratte delle linee:

- Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta;
- Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito;
- Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo;

così come definite nell'Allegato A al Decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che individua le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 15 luglio 2015 n. 112.

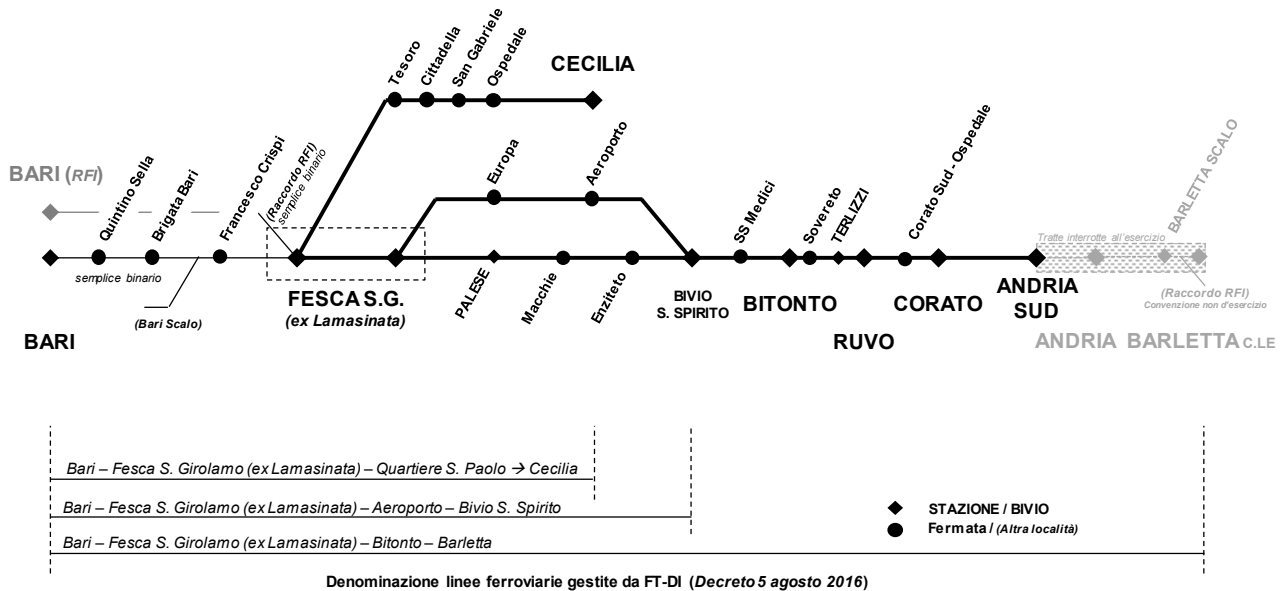
Sulla rete FT non si svolgono servizi di trasporto merci.

Con Convenzione sottoscritta in data 12 dicembre 2019, la Ferrotramviaria S.p.A., non risultando quale entità giuridica distinta dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio sulla rete ferroviaria FT-DI, ha affidato al "Consorzio Ferrovie Pugliesi" (nel proseguo CFP o OdA – Organismo di Allocazione), con sede in Bari, alla via Amendola n. 170/5, costituito in data 13 marzo 2018, le funzioni essenziali del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, di cui all'Art. 3, comma 1, lett. b, del D.Lgs. 15 luglio 2015 n. 112 sotto riportate:

- Adozione ed attuazione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie sull'infrastruttura ferroviaria, compresa l'attività di definizione e valutazione della disponibilità delle singole tracce ferroviarie nonché l'assegnazione delle stesse;
- Adozione ed attuazione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo della predetta infrastruttura ferroviaria, comprendenti il calcolo, la determinazione e la riscossione dei relativi canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione secondo la normativa applicabile.

In ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs. 15 luglio 2015 n. 112, ai fini della commercializzazione della capacità, FT-DI pubblica il presente documento contenente tutte le informazioni necessarie ai soggetti Richiedenti per accedere all'infrastruttura ferroviaria relativa alle linee sopra indicate e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa FT-DI.

Nella figura successiva è riportata la rappresentazione grafica delle linee su specificate.



1.2. OBIETTIVO

In conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015, di recepimento della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, 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 da parte degli stessi.

Col fine di cui sopra, esso contiene l'esposizione:

- delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa;
- dei principi, delle procedure, dei criteri, delle modalità e dei termini di calcolo e riscossione relativi al canone di pedaggio ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi forniti dal GI;
- dei criteri, delle procedure, delle modalità e dei 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 per la fruizione dei servizi ad essa connessi.

Le procedure operative di interfaccia con le IF adottate dal GI e richiamate nel presente documento, finalizzate all'esercizio, sono oggetto di specifiche pubblicazioni sul profilo internet di FT-DI.



1.3. QUADRO NORMATIVO

NORMATIVA EUROPEA

- [1] Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità.
- [2] Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione).
- [3] Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea (rifusione).
- [4] Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione).
- [5] Regolamento (CE) N. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.
- [6] Regolamento (CE) N. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.
- [7] Regolamento (UE) N. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010.
- [8] Regolamento (UE) N. 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.
- [9] Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014.
- [10] Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione del 7 aprile 2016 sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.
- [11] Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004.
- [12] Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017 relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari.
- [13] Regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010.
- [14] Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione del 20 novembre 2018 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.
- [15] Regolamento (UE) 2019/554 della Commissione del 5 aprile 2019 che modifica l'allegato VI della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità.
- [16] Regolamento di esecuzione (UE) 2019/772 della Commissione del 16 maggio 2019 che modifica il regolamento (UE) n. 1300/2014 per quanto riguarda l'inventario delle attività al fine di individuare



le barriere all'accessibilità, fornire informazioni agli utenti e monitorare e valutare i progressi compiuti in materia di accessibilità.

- [17] 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.
- [18] Decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione del 4 settembre 2017 che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.
- [19] Regolamento (UE) 2020/698 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 maggio 2020 recante misure specifiche e temporanee in considerazione dell'epidemia di Covid-19 con riguardo al rinnovo o alla proroga di taluni certificati, licenze e autorizzazioni e al rinvio di talune verifiche e attività formative periodiche in taluni settori della legislazione in materia di trasporti.
- [20] Regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 ottobre 2020 che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia di COVID-19.
- [21] 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 (rifusione).

LEGISLAZIONE NAZIONALE

- [22] Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto" e s.m.i.
- [23] Legge 12 giugno 1990, n. 146 "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" e s.m.i.
- [24] Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59".
- [25] Decreto Legislativo 30 dicembre 2010, n. 247 "Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa la certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità".
- [26] Decreto Legislativo 24 marzo 2011, n. 43 "Attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie".
- [27] Legge 24 marzo 2012, n. 27 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività".
- [28] Decreto Legislativo 17 aprile 2014, n. 70 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario".
- [29] Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)".
- [30] Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50 "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo". Convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo".



- [31] Decreto Legge 16 ottobre 2017, n. 148 “Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili”. Convertito con modificazioni dalla Legge 4 dicembre 2017, n.172 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. Modifica alla disciplina dell’estinzione del reato per condotte riparatorie”.
- [32] 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 delle rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze”.
- [33] Decreto Legislativo 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”.
- [34] 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”.
- [35] 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)”.
- [36] Legge 9 novembre 2021, n. 156 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali”.
- [37] Legge 29 dicembre 2021, n. 233 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose”.
- [38] Decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti “Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione”.
- [39] Decreto 16 aprile 2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti “Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale”.
- [40] Decreto 19 febbraio 2019 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti “Modalità di assegnazione delle somme derivanti dal pagamento delle sanzioni per violazioni delle disposizioni in materia di diritti dei passeggeri nelle modalità del trasporto ferroviario, con autobus e per vie navigabili interne.
- [41] Circolare RU.U.0004159.14-06-2022 del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili – Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi – Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie Divisione 4 “Circolare relativa alle Linee Guida in materia di Licenze Ferroviarie”.

DELIBERE REGOLATORIE

- [42] Delibera ART n. 70/2014 del 31 ottobre 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”.



- [43] Delibera ART n. 96/2015 del 13 novembre 2015 “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”.
- [44] Delibera ART n. 16/2018 del 8 febbraio 2018 “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del Decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento.
- [45] Delibera ART n. 106/2018 del 25 ottobre 2018 “Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie””.
- [46] Delibera ART n. 130/2019 del 30 settembre 2019 “Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 - “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari””.
- [47] Delibera ART n. 116/2020 del 16 luglio 2020 “Prospetto informativo della rete 2021 Linee ferroviarie: Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito; Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo presentato da Ferrotramviaria S.p.A. - Divisione infrastruttura. Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto informativo della rete 2022”.
- [48] Delibera ART n. 156/2020 del 15 settembre 2020 “Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della “Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell’art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell’art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione”.
- [49] Delibera ART n. 192/2020 del 3 dicembre 2020 “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Ferrotramviaria S.p.A., nonché relative all’elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi”.
- [50] Delibera ART n. 28/2021, recante “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami”.
- [51] Delibera ART n. 82/2021 del 3 giugno 2021 “Avvio di procedimento ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Ferrotramviaria S.p.A., per l’eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione del punto 3 della delibera n. 192/2020, del 3 dicembre 2020”.
- [52] Delibera ART n. 156/2021 del 18 novembre 2021 “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023 presentato da Ferrotramviaria S.p.A., nonché relative all’elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi per l’orario di servizio 2021-2022 e successivo”.

1.4. STATUS GIURIDICO

Il Prospetto Informativo della Rete (in breve PIR) è elaborato dal GI ai sensi dell’Art. 14 del D.Lgs. 112/2015, previa consultazione delle parti interessate a seguito delle indicazioni e prescrizioni formulate dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti (in breve ART).

Il PIR espone i diritti e gli obblighi del GI e dei possibili richiedenti con riguardo alle richieste/assegnazione della capacità/tracce, all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, all’erogazione dei servizi ad essa connessi, ai canoni e ai corrispettivi dovuti.



Il PIR assume anche valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra l'OdA per il GI e coloro che sottoscriveranno i singoli Accordi Quadro ed i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il PIR viene pubblicato sul sito internet del GI e costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli Accordi Quadro ed a tal fine l'OdA per il GI deve consegnarne copia a coloro che li sottoscriveranno i quali, con la sottoscrizione, dovranno attestarne ricevuta e piena e incondizionata accettazione delle disposizioni esso contenute.

1.4.1. RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE

In conformità a quanto previsto dall'articolo 37 del D.Lgs. 112/2015, ogni Richiedente ha il diritto di adire l'Organismo di Regolazione per eventuali controversie inerenti l'interpretazione e/o l'applicazione del PIR.

La funzione di Organismo di Regolazione è svolta dall'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti – ART, via Nizza n. 230 – 10126 TORINO, Tel.: +39 011.19212.500; pec@pec.autorita-trasporti.it).

1.5. STRUTTURA DEL PIR

Al fine di descrivere compiutamente quanto indicato al paragrafo 1.2, il presente documento è strutturato in 6 capitoli così organizzati.

Capitolo 1 – Informazioni Generali sulle caratteristiche del documento.

Capitolo 2 – Condizioni di accesso all'infrastruttura.

Il capitolo descrive le modalità di accesso alla rete ferroviaria di FT-DI e le modalità del suo utilizzo, nonché le modalità di gestione del contratto secondo le normative vigenti e le condizioni contrattuali definite dall'OdA per il GI.

Capitolo 3 – Caratteristiche dell'infrastruttura.

Il capitolo descrive le principali caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità.

Capitolo 4 – Allocazione della capacità.

Il capitolo riporta il processo di richiesta e di allocazione della capacità, in termini di tempistiche, criteri di priorità, tipologia delle richieste.

Capitolo 5 – Servizi.

Vengono descritti i servizi compresi nel canone di utilizzo dell'infrastruttura ed i servizi che il GI fornisce alla IF dietro pagamento di ulteriori corrispettivi.

Capitolo 6 – Tariffe.

Vengono descritte le regole di rendicontazione previste ed applicate in fase di gestione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Il capitolo riporta inoltre le modalità di calcolo e di riscossione dei diritti connessi all'utilizzo della stessa, ivi compresi eventuali servizi non compresi nel Contratto di Utilizzo.

1.6. VALIDITA' DEL PIR E PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO

1.6.1. PERIODO DI VALIDITA'

Il documento contiene:

- le procedure e le regole che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa, sono valide a partire dal 10/03/2023 con riferimento all'orario



di servizio in vigore dal 10/12/2023 al 14/12/2024;

- le informazioni e le regole che trovano applicazione sull'orario di servizio in vigore dal 10/12/2023 al 14/12/2024 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità dell'OdA del GI e delle Imprese Ferroviarie/Richiedenti, con riferimento alla sottoscrizione, nonché all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

1.6.2. PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO ORDINARIO

In relazione al processo di aggiornamento ordinario del PIR, si riportano di seguito le fasi di predisposizione del PIR medesimo con specificazione delle relative tempistiche:

- a) pubblicazione della bozza per consultazione del PIR Y e relativa comunicazione all'Autorità entro il 30 giugno dell'anno Y-2;
- b) termine di presentazione delle osservazioni da parte degli interessati: 30 luglio dell'anno Y-2;
- c) termine di pubblicazione delle osservazioni pervenute da parte degli interessati: 20 agosto dell'anno Y-2;
- d) entro il 30 settembre dell'anno Y-2, pubblicazione della bozza finale del PIR Y e delle osservazioni ricevute nel corso della consultazione; contestualmente alla pubblicazione, il GI dovrà trasmettere all'Autorità: la bozza finale del PIR; copia delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione e delle relative motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle stesse da parte del GI; un elenco dettagliato di tutte le modifiche introdotte nel PIR, con relativa relazione di accompagnamento che ne illustri i significati e le motivazioni sottostanti;
- e) pubblicazione del PIR Y in versione finale almeno quattro mesi prima della scadenza del termine utile per avanzare le richieste di capacità annuali riferite all'orario Y-1/Y, nel rispetto delle eventuali prescrizioni e indicazioni dell'Autorità di cui all'Art. 14, comma 1, D.Lgs. 112/2015. La denominazione del PIR dovrà quindi essere "PIR Y".



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

1.6.3. PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO

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

- data della modifica;
- data di validità;



- indicazione del paragrafo modificato;
- oggetto della modifica.

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

1.7. DISTRIBUZIONE

Il presente documento è redatto in italiano e disponibile gratuitamente sul sito internet di FT-DI all'indirizzo: www.ferrovienordbarese.it. Sul medesimo sito verranno resi disponibili anche le integrazioni/modifiche.

1.8. CONTATTI

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

Ferrotramviaria S.p.A. - Ferrovie Nord Barese - Direzione Divisione Infrastruttura

Piazza Aldo Moro n. 50/b - 70122 – Bari (www.ferrovienordbarese.it.)



1.9. DEFINIZIONI

ACCORDO QUADRO

Un accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del GI a in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio (D.Lgs. 112/2015).

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI (ANSFISA)

Organismo nazionale, istituito dal decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, operante come autorità nazionale preposta alla sicurezza con riferimento ai compiti previsti dal presente decreto riguardanti la sicurezza ferroviaria e che sostituisce l'Agente nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), quale precedente organismo nazionale istituito come autorità nazionale preposta alla sicurezza dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (D.Lgs. 50/2019).

ALLOCATION BODY (AB)

Vedi Organismo di Allocazione.

ARMONIZZAZIONE

Processo di lavorazione delle richieste di tracce volto a rendere compatibili le richieste pervenute.

ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ

Processo attraverso il quale vengono esaminate le richieste e definita l'assegnazione della capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura (D.Lgs. 112/2015).

AUTORITÀ PREPOSTA AL RILASCIO DELLA LICENZA

L'organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (D.Lgs. 112/2015).

BINARI DI CIRCOLAZIONE

Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni (punto 2.15 dell'Allegato B al Decreto ANSF n. 4/2012).

BINARI SECONDARI

Sono definiti binari secondari i binari non adibiti normalmente al movimento dei treni.

CANONE DI UTILIZZO (PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO)

Il corrispettivo dovuto, comprensivo del diritto di prenotazione, dall'IF per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi.

CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA

Il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo (D.Lgs. 112/2015).

CAPACITÀ QUADRO

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

CARTA DEI SERVIZI

Documento adottato da Ferrotramviaria S.p.A. per dichiarare i propri impegni nei riguardi della clientela,



relativamente a fattori, indicatori e standard di qualità.

CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

Documento che consente alle imprese ferroviarie l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, attestando che l'IF ha un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di soddisfare le disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e della prestazione dei servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.

CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Accordo in base al quale è concesso ad un'IF l'utilizzo dell'infrastruttura in termini di tracce orarie, a fronte del pagamento dei canoni. Il Contratto può avere una durata inferiore o uguale all'orario di servizio (D.Lgs. 112/2015).

COORDINAMENTO

La procedura in base alla quale il GI e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti (D.Lgs. 112/2015).

DIRITTO DI PRENOTAZIONE

Il corrispettivo, calcolato al netto del consumo energetico, dovuto dall'IF a seguito dell'attribuzione di tracce in applicazione dei criteri e procedure per l'assegnazione della capacità.

DISDETTA

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

EFFETTUAZIONE

Provvedimento per l'utilizzo di tracce assegnate dall'OdA per il GI o richieste dall'IF.

ESERCIZIO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

L'assegnazione delle tracce ferroviarie, la gestione del traffico e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura (D.Lgs. 112/2015).

FASCIA ORARIA

Il periodo di tempo specificato in un Accordo quadro entro il quale una o più tracce ferroviarie devono essere assegnate nell'ambito della procedura di assegnazione della capacità quadro.

FUNZIONI ESSENZIALI DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

L'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione, ai sensi, in particolare, degli articoli 17 e 26 del presente decreto (Art. 3, comma 1, lett. b-septies, D.Lgs. 112/2015).

GESTIONE OPERATIVA

Attività di competenza esclusiva dei referenti accreditati di FT-DI e dell'IF che sono individuati nel Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

Qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato nell'ambito della



sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura (D.Lgs. 112/2015).

IMPIANTO

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

IMPIANTO DI SERVIZIO

Impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 9 e 11 del D.Lgs. 112/2015.

IMPRESA FERROVIARIA

Qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione (D.Lgs. 112/2015).

INFRASTRUTTURA A CAPACITÀ LIMITATA

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

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Gli elementi elencati nell'Allegato I del D.Lgs. 112/2015.

INFRASTRUTTURA SATURATA

Elemento dell'infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi (D.Lgs. 112/2015).

INTERRUZIONE PROGRAMMATA IN ORARIO (IPO)

Finestre temporali nelle quali la circolazione è assente o limitata per esigenze di manutenzione dell'infrastruttura.

LICENZA

Autorizzazione valida su tutto il territorio dell'Unione europea, rilasciata dall'apposita autorità preposta al rilascio della licenza ad un'impresa, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi (D.Lgs. 112/2015).

ORARIO DI SERVIZIO

I dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità (D.Lgs. 112/2015).

ORGANISMO DI ALLOCAZIONE (O ALLOCATION BODY)

Soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie, cui i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali, in base a quanto previsto dall'Art. 11, comma 11, D.Lgs. 112/2015, hanno delegato/delegano le funzioni essenziali di cui all'Art. 3, comma 1, lett. b-septies, D.Lgs. 112/2015.

ORGANISMO DI REGOLAZIONE

L'Autorità di regolazione dei trasporti istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201,



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

PIANO DI POTENZIAMENTO DELLA CAPACITÀ

Una misura o una serie di misure previste con un calendario di attuazione volte a ridurre le limitazioni di capacità che portano a dichiarare un elemento dell'infrastruttura "infrastruttura saturata" (D.Lgs. 112/2015).

PROGRAMMA GIORNALIERO

L'insieme delle tracce acquistate dall'IF, riferito alla singola giornata nel periodo di validità del contratto.

PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (PIR)

Un documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione del canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura (D.Lgs. 112/2015).

RECLAMO

Ogni comunicazione scritta con la quale l'utente, o per suo conto un rappresentante o un'associazione di utenti, esprime lamentele circa la non coerenza del servizio con uno o più requisiti definiti dalla normativa europea o nazionale, dalle condizioni generali di trasporto o dalle condizioni generali di utilizzo della piattaforma digitale, o, ove ne sia prevista l'adozione, dalla carta dei servizi (Delibera ART n. 28/2021 - Allegato A).

RETE

L'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura (D.Lgs. 112/2015).

REFERENTE ACCREDITATO

Figura designata da FT-DI e dall'IF preposta allo svolgimento di attività specificate nel presente Prospetto Informativo Rete.

RICHIEDENTE

Un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le regioni e le province autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario (D.Lgs. 112/2015).

RICHIESTA IN CORSO D'ORARIO

Richiesta di tracce orario riferita all'orario in corso di validità ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato (D.Lgs. 112/2015).

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 FT-DI indicati in contratto.



RIGETTO

Provvedimento formalizzato dall'OdA per il GI che attesta l'impossibilità di soddisfare le richieste di nuove tracce o la variazione di quelle contrattualizzate.

SERVIZI REGIONALI

Servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni, inclusa una regione transfrontaliera (D.Lgs. 112/2015).

SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

L'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle proprie operazioni (D.Lgs. 50/2019).

SISTEMA DI CONTROLLO DELLE PRESTAZIONI (PERFORMANCE REGIME)

Monitoraggio delle prestazioni basato sui ritardi a termine corsa da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura ferroviaria.

SOPPRESSIONE

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

SPORTELLO UNICO

Sistema di informazione e comunicazione con le seguenti funzioni minime, definite dall'art. 12 del Regolamento (UE) 2016/796:

- a) funzione di punto di ingresso unico, a cui il richiedente presenta i fascicoli di domanda relativi alle autorizzazioni per tipo, alle autorizzazioni di immissione del veicolo sul mercato e ai certificati di sicurezza unici. Se il settore d'impiego o la zona di attività è limitato a una rete o a reti all'interno di un solo Stato membro, il punto di ingresso unico deve essere elaborato in modo da garantire che il richiedente possa indicare l'autorità prescelta per il trattamento della domanda di rilascio delle autorizzazioni e dei certificati di sicurezza unici per l'intera procedura;
- b) funzione 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 fasi di tali procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso;
- c) funzione di piattaforma comune di scambio delle informazioni, che fornisce all'Agenzia e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza informazioni sulle richieste di approvazione da parte dell'Agenzia, a norma dell'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/797, e 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), sulle fasi di tali procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e le decisioni della commissione di ricorso;
- d) 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.



SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

La programmazione di rete, la programmazione finanziaria e degli investimenti, nonché la costruzione e il potenziamento dell'infrastruttura (D.Lgs. 112/2015).

TITOLO AUTORIZZATORIO

Il titolo rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento di servizi sul territorio nazionale a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287 (D.Lgs. 112/2015).

TRACCIA ORARIA (O TRACCIA)

La frazione di capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un determinato periodo temporale (D.Lgs. 112/2015).

TRASPORTO FERROVIARIO

Svolgimento di un servizio di trasporto sia di merci che di passeggeri fra due distinte località, a fronte di un contratto di trasporto e di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura (D.Lgs. 112/2015).

VALORE DEL CONTRATTO

Il valore del pedaggio, della corrente di trazione e di tutti i servizi valorizzati nel Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.

VELOCITÀ COMMERCIALE

Rapporto spazio/tempo comprensivo delle soste comprese tra l'ora di partenza e l'ora di arrivo del treno. Essa è riferita all'intero percorso del treno.



CAPITOLO 2 – CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

2.1. INTRODUZIONE

Nel presente capitolo sono definite le modalità di accesso, di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria e di gestione del Contratto, nel rispetto delle normative nazionali vigenti.

2.2. CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

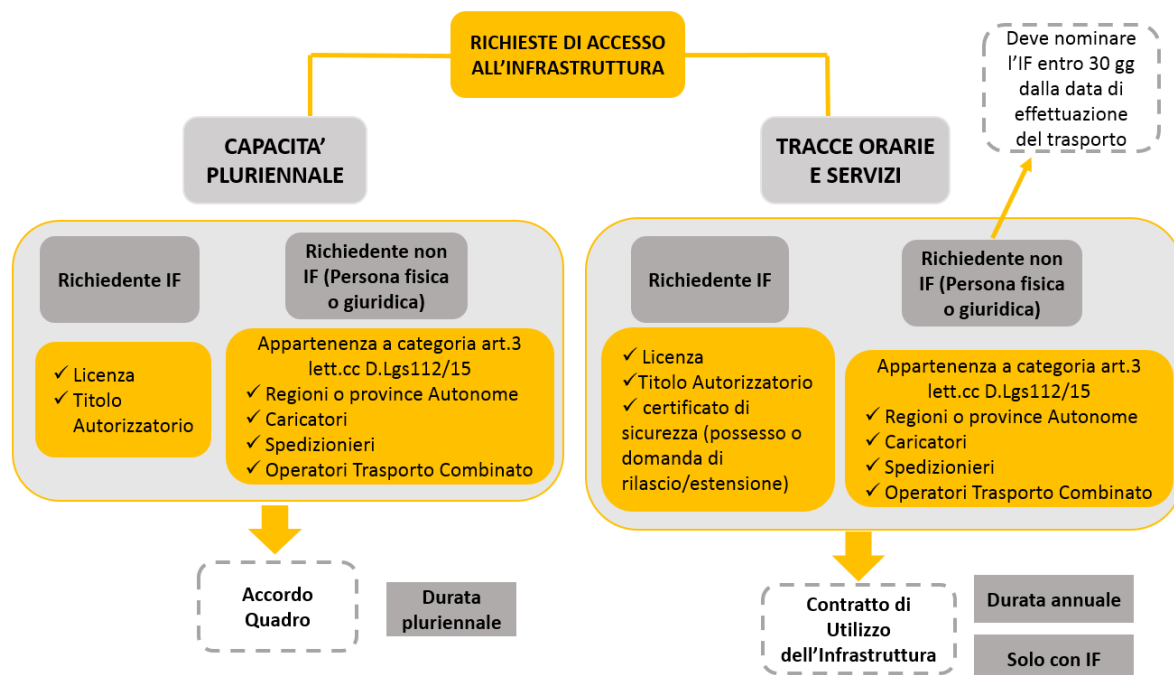
2.2.1. CHI PUÒ RICHIEDERE L'ACCESSO

Le richieste di accesso all'Infrastruttura Ferroviaria possono essere presentate:

- in termini di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro;
- in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura;

dai Richiedenti costituiti da:

- Imprese Ferroviarie titolari di licenza (Richiedente IF);
- 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 ("Richiedente non IF").



2.2.2. REQUISITI PER RICHIEDERE L'ACCESSO

2.2.2.1. Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un accordo quadro

Se il Richiedente risulta essere un'Impresa Ferroviaria, 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 (Art. 6, comma 3, del D.Lgs. 112/2015).

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica (diversa da IF), all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare all'OdA di appartenere ad una delle categorie di cui Art. 3, lett. cc), del D.Lgs. 112/2015.

Il rinnovo di un Accordo Quadro deve essere autorizzato dall'ART.

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

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

All'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore, entro la scadenza di avvio del processo di allocazione, l'IF deve:

- essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare. Nel caso in cui la licenza risultasse sospesa durante il processo di allocazione o all'atto della presentazione della richiesta tracce, l'IF è tenuta a produrre la licenza entro i termini stabiliti dal paragrafo 2.3.2.1.
- 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/estensione del Certificato di sicurezza unico. Se risultasse necessaria l'estensione del Certificato di sicurezza, IF è tenuta a produrlo entro i termini stabiliti dal paragrafo 2.3.2.1.

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica (diversa da IF), all'atto della richiesta di tracce orarie, deve dimostrare all'OdA di appartenere ad una delle categorie di cui Art. 3, lett. cc), del D.Lgs. 112/2015.

Il Richiedente non IF potrà designare l'Impresa Ferroviaria che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di FT-DI, dopo aver sottoscritto il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto.

All'atto della designazione l'IF dovrà essere in possesso della documentazione necessaria indicata in precedenza e del Certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta, fatto salvo quanto previsto, relativamente al possesso del Certificato di sicurezza unico, in caso di linee/impianti di futura attivazione.

2.2.3. LICENZA

Il possesso della licenza costituisce un requisito preliminare per il rilascio del Certificato di Sicurezza Unico di cui al D.Lgs. 14 maggio 2019, n. 50.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano, è il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Art. 7, comma 4, del D.Lgs. 112/2015) Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici, Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie.

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
Direzione Generale per il Trasporto e le infrastrutture ferroviarie
Via G. Caraci, 36 – 00157 Roma
www.mit.gov.it (dg.tf@pec.mit.gov.it)

Le procedure per il rilascio, la conferma, la revisione e il riesame della licenza ferroviaria ai sensi di quanto stabilito dal D.Lgs. 112/2015 e s.m.i., sono disciplinate dalla Circolare MIMS del 14/06/2022 n. 4159 "Linee guida in materia di licenze ferroviarie".



2.2.4. CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

Il Certificato di Sicurezza Unico è il documento che attesta la conformità alle normative nazionali ed europee, per quanto riguarda i requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi.

Il certificato di sicurezza unico può essere rilasciato, a seguito di richiesta presso lo sportello unico di cui all'Art. 9 del D.Lgs. 50/2019, da ERA o, a scelta della IF e nei casi di IF che effettuano servizi ferroviari solo in Italia e fino alle stazioni di confine, da ANSFISA.

2.3. CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI

2.3.1. ACCORDO QUADRO

2.3.1.1. *Contenuti e durata*

L'OdA per il GI 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 di infrastruttura è espressa nell'Accordo Quadro attraverso i seguenti parametri caratteristici:

- tipologia del servizio di trasporto;
- caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, peso assiale, sagoma;
- numero di tracce per relazione;
- volumi complessivi (espressi in tr*km) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo;
- valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo Quadro).

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, rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. In casi specifici e motivati è ammessa una durata maggiore o minore. In particolare, un periodo superiore a 5 anni deve essere motivato sulla base di quanto previsto all'Art. 23 del D.Lgs. 112/2015. Ai sensi dell'Art. 23, comma 8, D.Lgs. 112/2015, un Accordo Quadro può essere rinnovato una sola volta e previa autorizzazione dell'ART. Non è consentita la modifica del termine di scadenza di un Accordo Quadro.

Allo stato attuale non è presente alcuna Accordo Quadro concluso con il CFP per FT-DI.

N.	Accordo Quadro
---	PER MEMORIA



2.3.1.2. 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 cui si riferisce.

Quando il Richiedente di un Accordo Quadro non è una Impresa Ferroviaria, dovrà indicare all'OdA, ogni anno, almeno un mese prima della scadenza stabilita per la richiesta di tracce, l'Impresa Ferroviaria che effettuerà, nell'interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita. Nel caso venissero designate più IF quanto regolato nell'Accordo Quadro trova applicazione nei confronti di ciascuna di esse.

Il Richiedente (non Impresa Ferroviaria) o l'Impresa Ferroviaria designata 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.

2.3.1.3. Variazioni di capacità

Alle scadenze indicate per la presentazione delle richieste di tracce, potranno essere richieste variazioni, nella misura massima del 10% in aumento e in diminuzione, rispetto alla capacità espressa in tr*km indicata nell'Accordo Quadro.

Eventuali variazioni in aumento della percentuale indicata sopra possono essere accordate dall'OdA per il primo orario di servizio utile di riferimento previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile.

Per motivate e documentate esigenze il Richiedente ha facoltà di richiedere delle riduzioni oltre il limite di cui sopra. La riduzione può avvenire solo previo consenso dell'OdA, con la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo, con validità a partire dal primo orario di servizio utile. La capacità oggetto della riduzione accordata verrà comunque immediatamente considerata a disposizione dell'OdA per il processo di assegnazione annuale della capacità. Qualora la richiesta dell'IF non venisse accolta dall'OdA, l'IF potrà avvalersi di quanto previsto nel successivo paragrafo di risoluzione.

Per maggiori esigenze di capacità, superiori rispetto a quella oggetto dell'Accordo Quadro, e oltre la soglia di variazione prevista, il Richiedente dovrà presentare specifica richiesta. In caso di accoglimento della richiesta da parte dell'OdA si procederà alla modifica della capacità indicata nell'Accordo Quadro, con la stipula di un apposito atto modificativo dell'Accordo medesimo che avrà validità a partire dal primo orario di servizio utile. Gli atti modificativi per variazioni di capacità non possono prevedere estensioni della durata temporale dell'Accordo Quadro.

Quando l'Accordo Quadro ha per oggetto anche servizi accessori alla capacità dell'infrastruttura, il Richiedente, per documentate esigenze, può richiederne la modifica anche per la sola parte relativa ai servizi.

NON UTILIZZO DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE

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

Nel caso di mancato utilizzo totale la formalizzazione della disdetta può pervenire all'OdA:

- almeno 5 giorni solari prima della data di utilizzo e comporterà per l'IF l'obbligo di corrispondere all'OdA per il GI una somma pari al diritto di prenotazione di ciascuna traccia disdetta;



- da 4 giorni solari sino all'ora programmata di partenza del treno dalla stazione di origine, comporterà per l'IF la corresponsione dell'intero canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, al netto dell'eventuale costo energia.

Qualora l'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 all'IF con l'obbligo di corrispondere all'OdA per il GI il relativo canone al netto dell'eventuale costo energia.

Nel caso di mancato utilizzo parziale della traccia l'IF è tenuta a corrispondere all'OdA per il GI una somma, in aggiunta a quanto spettante per la traccia effettivamente utilizzata, pari al canone della traccia programmata meno il valore della traccia circolata. Se tale importo risulta negativo, il valore stesso si considera uguale a zero.

In tutti i casi di disdetta tracce, anche non formalmente comunicata, all'IF saranno imputati i corrispettivi per eventuali servizi la cui richiesta da parte dell'IF abbia comunque generato costi per il GI.

VARIAZIONI IN CORSO D'ORARIO

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata, presentata sino a 5 giorni solari dall'orario programmato di partenza del treno dalla stazione di origine, non configurabile come disdetta e/o 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 dell'OdA per il GI di un provvedimento di variazione in corso d'orario.

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

VARIAZIONE IN GESTIONE OPERATIVA DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE

È facoltà dell'IF titolare di contratto richiedere nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate.

Le variazioni richieste nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti, fatto salvo quanto disposto in materia di circolazione perturbata, nonché per la fattispecie del non utilizzo che rimane di esclusiva competenza e responsabilità di IF.

In 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 dell'IF formulare specifica richiesta per le fattispecie di seguito descritte:

- *Assegnazione nuove tracce*
È facoltà di IF, tramite i propri referenti accreditati indicati in contratto, presentare richiesta formale di nuove tracce al referente accreditato di GI, nel rispetto della tempistica definita per la richiesta tracce in gestione operativa. Il referente del GI, dopo opportuno esame della richiesta, provvederà all'assegnazione della stessa o, in alternativa, al rigetto motivato.
- *Differimento in partenza*
Qualora il referente accreditato dell'IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione origine, intenda comunque utilizzare la traccia assegnata, dovrà comunicare formalmente la propria volontà al referente accreditato del GI, che potrà accettare la richiesta o rigettare la stessa, proponendo



eventualmente una nuova traccia.

In mancanza di specifica richiesta di differimento entro l'orario di partenza, il referente accreditato del GI considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità dell'IF.

In tal caso, qualora il referente dell'IF manifesti la volontà di effettuare comunque il servizio, il referente accreditato del GI potrà formulare l'ipotesi di traccia assegnabile, con caratteristiche uguali o simili a quella soppressa, procedendo alla formale assegnazione della stessa dopo definitiva conferma di IF.

▪ *Variazione della composizione rispetto alla traccia contrattualizzata*

L'IF ha facoltà di variare la composizione del treno, con riferimento alla traccia assegnata, con le seguenti modalità operative:

- Qualora la variata composizione sia conforme ai valori massimi definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto, il referente accreditato dell'IF sarà tenuto, entro 2 ore dalla partenza del treno, a darne comunicazione al referente accreditato di GI;
- Nell'ipotesi in cui la composizione del treno dovesse superare i valori massimi definiti in sede di progettazione e riportati in allegato al contratto, l'IF dovrà chiedere formalmente, almeno 5 ore prima della partenza, specifica autorizzazione del GI che risponderà in tempo utile tale da consentire la partenza del treno con la nuova composizione. Resta fermo il diritto del GI 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 della IF.

Nel caso di non conformità tecniche di parte del materiale, riscontrate nel corso delle operazioni accessorie precedenti la partenza del treno o lungo il percorso, il referente di GI, ricevuta in tempo reale la comunicazione dal referente dell'IF, verificherà che lo stesso provveda tempestivamente alla risoluzione delle anomalie, purché siano comunque rispettati i valori massimi assoluti definiti dalla normativa di esercizio vigente.

In caso di ritardo nella risoluzione dell'inconveniente il referente di GI si atterrà a quanto previsto dal punto precedente.

▪ *Richiesta fermate aggiuntive*

È altresì facoltà dell'IF richiedere, e del GI concedere, fermate aggiuntive per servizio viaggiatori o per operazioni tecniche, purché la composizione del treno rientri nella lunghezza del marciapiede dei binari di stazione quale risulta dal capitolo 3 qualora sia necessario l'utilizzo del marciapiede stesso. Nel caso di soste di un treno eccedente la lunghezza del marciapiede, l'IF sarà tenuta -a propria cura, onere e responsabilità- a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto e della clientela, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede.

La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto. La richiesta dovrà essere formalizzata 2 ore prima della partenza del treno presso il referente di GI che potrà accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità/condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione all'IF.

In caso di rigetto è facoltà del referente di GI proporre una soluzione alternativa.



2.3.1.4. Accesso ai sistemi informativi

È facoltà dei Richiedenti ottenere l'accesso agli applicativi del sistema informativo aziendale messi a disposizione dal GI per le informazioni relative alla circolazione ferroviaria quali ritardi e cause delle perturbazioni.

Il costo dell'accesso ai sistemi da parte dei Richiedenti è indicato nel successivo capitolo 6. Il relativo importo sarà corrisposto all'OdA dall'IF che effettua i trasporti e sarà regolato nell'ambito del Contratto di Utilizzo.

Il costo dell'accesso ai sistemi informativi del GI si applica per le postazioni eccedenti la fornitura già compresa nel pacchetto minimo di accesso.

2.3.1.5. Garanzia

L'impegno del Richiedente all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria oggetto dell'Accordo Quadro, nonché al corretto adempimento delle obbligazioni derivanti da ciascun Contratto di Utilizzo da sottoscrivere per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro medesimo, è garantito con la costituzione di una garanzia, bancaria o assicurativa, emanata in favore dell'OdA per il GI, da presentare al momento della stipula, a copertura dell'intero periodo di validità dell'Accordo Quadro.

La fideiussione è pari al 10% del valore del canone d'uso dell'infrastruttura, da determinarsi sull'anno di maggiori volumi, prendendo a riferimento la tariffa media per ciascun segmento di mercato e, comunque, per un importo massimo di € 2.000.000,00 (duemilioni/00).

La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato dall'OdA ed autenticata ai sensi di legge. La stessa:

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

Nel caso di utilizzo, anche parziale, della garanzia di cui sopra, il Richiedente dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando all'OdA la relativa documentazione entro 30 gg dalla data dell'incameramento.

Entro 180 giorni solari dalla data di cessazione degli effetti dell'Accordo Quadro l'OdA per il GI è tenuto a restituire l'originale della garanzia di cui al presente paragrafo, sempre che, all'atto della cessazione dell'Accordo Quadro, non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di GI.

2.3.1.6. Divieto di cessione

La capacità d'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 un'Impresa Ferroviaria al fine di svolgere attività di trasporto nell'interesse di un Richiedente che non sia un'Impresa Ferroviaria non è considerato un trasferimento.



2.3.1.7. Risoluzione

Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni generali del Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, l'Accordo Quadro potrà essere risolto dall'OdA per il GI 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. mancata designazione nei tempi prescritti dell'Impresa Ferroviaria che svolgerà i servizi oggetto di Accordo Quadro;
- c. mancata richiesta (per ogni anno di vigenza dell'Accordo Quadro) delle tracce corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'Accordo Quadro;
- d. 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;
- e. violazione del divieto di trasferimento della capacità;
- f. ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nell'Accordo Quadro;
- g. risoluzione del Contratto di Utilizzo a carico del Richiedente (se Impresa Ferroviaria) o della Impresa Ferroviaria designata;
- h. mancata ricostituzione della garanzia.

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo si verificherà di diritto a seguito di comunicazione dell'OdA per il GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R. o posta certificata.

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

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

2.3.2. CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

2.3.2.1. Documentazione, adempimenti e tempistica per la stipula dei contratti tra FT-DI e le imprese ferroviarie

L'Impresa Ferroviaria, ottenuta la disponibilità delle tracce secondo la procedura di cui al Capitolo 4 del presente documento, al fine di stipulare il Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, che costituisce atto formale di assegnazione di tracce orarie, deve produrre la seguente documentazione:

- Licenza corrispondente al servizio da prestare;
- Certificato di Sicurezza Unico rilasciato ai sensi della vigente normativa;
- dichiarazione sostitutiva della certificazione di iscrizione alla C.C.I.A. Tale dichiarazione dovrà contenere anche l'indicazione delle procure o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità per la stipula e sottoscrizione di atti negoziali;
- copia conforme della polizza assicurativa;
- elenco degli indirizzi, strutture, nominativi e recapiti telefonici dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative a: richieste di nuove tracce e servizi, differimento in partenza dei treni, richiesta fermate aggiuntive, variazioni della composizione dei treni rispetto a quelle poste a base delle tracce assegnate, rinuncia a tracce assegnate, notifica di variazione di traccia o soppressione effettuate dal GI, incidenti di esercizio, sciopero, sgombero dell'infrastruttura, sistemi



informativi, verifiche servizi erogati rendicontazione delle prestazioni fornite e fatturazioni, dislocazione dei mezzi di riserva/soccorso, secondo quanto previsto nello specifico paragrafo.

Detta documentazione deve pervenire all'OdA per il GI con un anticipo rispetto alla data di inizio del servizio:

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

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

L'OdA per il GI, acquisita la documentazione completa, invia, all'Impresa Ferroviaria richiedente, la proposta di contratto, comprensiva di allegati tecnici ed economici, con l'indicazione del termine per la restituzione della medesima proposta sottoscritta in segno di integrale accettazione.

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

2.3.2.2. Eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione

L'IF che risulti inadempiente rispetto al pagamento di almeno due fatture relative al Contratto di utilizzo (in corso o sottoscritto per l'anno precedente) e qualora le fatture medesime non siano state motivatamente contestate da parte dell'IF stessa per errori imputabili all'OdA, è tenuta entro e non oltre 30 giorni:

- a corrispondere l'importo dovuto; ovvero, alternativamente,
- a presentare un piano di pagamento interamente garantito da fideiussione 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.

In mancanza non potrà darsi luogo alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo valevole per l'orario di servizio successivo, con conseguente applicazione delle regole relative alla mancata contrattualizzazione.

In caso di mancata contrattualizzazione l'OdA per il GI avrà facoltà di allocare la relativa capacità ad altra IF.

2.3.2.3. Garanzia

A parziale garanzia del pagamento dei corrispettivi tutti e di ogni altra somma dovuta in base al Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria, nonché degli obblighi di risarcimento del danno nascenti dall'inadempimento del Contratto stesso, l'IF è tenuta a consegnare all'OdA, entro 15 giorni lavorativi dalla stipula del Contratto di Utilizzo, idonea garanzia bancaria o assicurativa autenticata ai sensi di legge a prima richiesta per un importo corrispondente al 10% del valore economico complessivo stimato.

Nella fideiussione dovrà essere prevista una scadenza non inferiore a 180 giorni solari successivi alla



scadenza del Contratto.

Nel caso di utilizzo, anche parziale, della garanzia di cui sopra, l'IF dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando all'OdA per il GI la relativa documentazione entro 30 giorni solari dalla data dell'incameramento.

Allo scadere dei 180 giorni solari dalla scadenza del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'OdA per il GI 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 del GI.

Nel caso l'IF sia titolare di Accordo Quadro, la stessa è tenuta a costituire la fideiussione in occasione del Contratto di Utilizzo per la sola parte eccedente l'importo della fideiussione prestata in occasione della sottoscrizione dell'Accordo Quadro.

La garanzia dovrà essere redatta secondo lo schema che verrà indicato dall'OdA ed autenticata ai sensi di legge. La stessa:

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

2.3.2.4. Assicurazioni

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

- Responsabilità Civile verso terzi, a copertura di tutti i rischi inerenti le attività svolte dal GI e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi con un massimale di 50/Mln di euro per sinistro e per anno.

L'IF si obbliga a stipulare a propria cura e spese e si impegna a mantenerle operanti, per tutto il periodo di validità del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, la sotto indicata polizza assicurativa:

- responsabilità civile verso terzi, a garanzia dei danni sofferti dal GI, dalle altre Imprese Ferroviarie, dai rispettivi clienti e dai terzi: massimale di 50/Mln di euro per sinistro e per anno con i seguenti sotto limiti ammessi:
 - danni indiretti € 1,5/Mln;
 - danni a terzi da incendio € 0,5 Mln;
 - inquinamento accidentale € 0,5/ Mln.

La polizza assicurativa, che deve essere attivata dalle Imprese Ferroviarie che utilizzano l'infrastruttura di FT-DI, dovrà:

- Prevedere l'impegno da parte della Compagnia Assicuratrice, di comunicare al GI, a mezzo lettera raccomandata AR o posta certificata ogni e qualsiasi circostanza che possa inficiare la validità o l'efficacia delle garanzie, quali ad esempio il mancato pagamento del premio e/o il mancato rinnovo del contratto assicurativo alla scadenza, la disdetta, il recesso, ecc.;



- Laddove l'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 Assicuratrice nella quale venga dichiarato che:
 - la copertura è operativa anche per le attività di cui al contratto stipulato;
 - è a conoscenza del presente articolo;
 - le condizioni di polizza rispettano completamente le condizioni minime previste dal Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura e nel PIR.

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

- 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;
- Fare riferimento anche agli accordi e convenzioni internazionali e alle condizioni di accesso valide per la rete FT-DI; 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 comporterà decadenza del diritto al risarcimento del danneggiato;
- In caso di esaurimento di almeno il 60% del massimale generale in corso di validità della polizza, prevedere il reintegro automatico;
- Prevedere l'espressa rinuncia della Compagnia al diritto di surroga derivante dall'Art. 1916 del Codice civile, verso le persone delle quali le parti (FT-DI e qualunque IF coinvolta in un sinistro) devono rispondere a norma di legge, fatto salvo il caso di dolo;
- Prevedere che la Compagnia si impegni ad attivare le proprie polizze a semplice presentazione della richiesta di risarcimento dei danneggiati, anche a monte dell'accertamento delle responsabilità. Viene fatta salva l'azione di regresso nei confronti della società responsabile.

2.3.2.5. Obblighi di IF alla cessazione del contratto

All'atto della cessazione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, per compimento del termine finale di durata o al verificarsi di qualsiasi ipotesi di anticipata cessazione, l'Impresa Ferroviaria è tenuta ad eseguire le disposizioni del GI in ordine allo sgombero ed alla rimozione dei mezzi, nonché a qualsiasi altra operazione strumentale o accessoria.

Nel caso in cui l'IF non ottemperi a tali disposizioni, il GI è autorizzato a compiere ogni più opportuna attività al fine dello sgombero e della rimozione dei mezzi dell'IF, addebitando a quest'ultima i costi sostenuti.

2.3.2.6. 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 c.c. nei seguenti casi:

- violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 30% del valore del Contratto di Utilizzo in vigore o di tre rate mensili dei corrispettivi dovuti al GI;
- mancata costituzione ovvero mancata ricostituzione/adeguamento della "Garanzia" di cui al



- paragrafo specifico;
- mancata presentazione delle polizze;
 - gravi violazioni che hanno avuto ricadute sul regolare svolgimento dell'esercizio ferroviario;
 - violazione degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura;
 - violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma della capacità;
 - revoca della licenza o del Certificato di Sicurezza, nonché, quando richiesti dalla normativa vigente, del titolo autorizzativo;
 - modifica della licenza o del Certificato di Sicurezza, nonché quando richiesto del titolo autorizzativo, 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;
 - ogni altra ipotesi di risoluzione contemplata nel Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria. Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione dell'OdA per il GI da inoltrarsi a mezzo di lettera AR o posta certificata. In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, essa è tenuta a riconoscere al GI a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere al GI fino alla scadenza naturale del contratto. A tal fine l'OdA per il GI acquisirà l'importo della garanzia in argomento, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del maggior danno.

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

2.3.2.7. Sospensione dell'efficacia del contratto

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

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

2.4. OBBLIGHI DI FT-DI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO

2.4.1. OBBLIGHI COMUNI

Per la buona esecuzione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria le parti sono tenute a collaborare scambiandosi ogni informazione e ponendo in essere ogni iniziativa necessaria o utile a favorire la regolarità della circolazione.

La lingua ufficiale da utilizzarsi per ogni comunicazione o scambio informativo è quella italiana; al riguardo l'Impresa



Ferroviaria garantisce che il proprio personale possieda piena conoscenza della suddetta lingua in modo da poter assicurare, sia nelle normali condizioni di operatività sia in caso di loro perturbazioni, la piena ottemperanza alle disposizioni scritte e/o orali in materia di sicurezza, nonché lo scambio di qualsivoglia informazione.

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

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

Le informazioni connesse a ciascun contratto vengono diramate alla sola Impresa Ferroviaria contraente; le Imprese Ferroviarie si assumono l'onere e la responsabilità di eventuali divulgazioni verso terzi.

2.4.1.1. Trasmissione dei reclami respinti per profili di competenza

Come indicato nella Carta dei Servizi, Ferrotramviaria SpA si impegna a garantire la più ampia tutela degli utenti in caso di presentazione di reclami circa i servizi offerti, e a prevedere forme di rimborso o di indennizzo a seguito di eventuali disservizi e irregolarità riscontrate nello svolgimento del servizio.

Reclami, segnalazioni, suggerimenti possono essere inoltrati all'Azienda nei seguenti modi:

- Utilizzando l'apposito Registro Reclami a disposizione del pubblico presso tutte le stazioni della linea ferroviaria;
- Telefonando al numero 080 5299348 - Ufficio Relazioni con la Clientela. Il servizio è operante dalle ore 9.00 alle ore 13.00 nei giorni feriali dal lunedì al venerdì;
- Telefonando al numero 080 5299111 - Centralino. Il servizio di Customer Care è attivo tutti i giorni dal lunedì alla domenica, dalle ore 5.00 alle ore 24.00;
- Fax, al numero 080 5235480;
- Posta Ordinaria all'indirizzo:

FERROTRAMVIARIA SpA - FERROVIE DEL NORD BARESE E AUTOLINEE

Direzione Generale Trasporto

Ufficio Relazioni con la Clientela

Piazza Aldo Moro n. 50/b - 70122 Bari

- Per posta elettronica, inviando un'e-mail, all'indirizzo reclami@ferrovienordbarese.it;
- Utilizzando il modulo per reclami presente nel sito internet www.ferrovienordbarese.it;
- Servendosi dell'App ufficiale "Ferrotramviaria S.p.A." per dispositivi mobili con sistemi operativi Android e Apple (IOS), cliccando sull'icona "Contatti/Segnalazioni".

Perché il reclamo sia preso in considerazione è necessario fornire le proprie generalità e indirizzo, i riferimenti identificativi del viaggio e la descrizione della non coerenza del servizio rilevata, secondo quanto indicato nella Misura 4.2 della Delibera ART n. 28/2021.

Per tutti i reclami che richiedono una risposta, l'Azienda si rivolgerà agli interessati, per iscritto, entro un periodo di tempo non superiore a 30 giorni dalla data di ricezione del reclamo, notificando loro che il reclamo è stato accolto, respinto o ancora in esame. In quest'ultimo caso, l'Azienda informerà il Cliente della data, nell'ambito di un periodo inferiore a tre mesi dalla data di ricevimento del reclamo, entro la quale sarà fornita una risposta definitiva.



In ottemperanza al p.to b della Misura 5.2 della Delibera ART n. 28/2021, nel caso in cui il reclamo venga respinto per profili di competenza, l'Ufficio Relazioni con la Clientela provvederà, informandone l'utente, a trasmettere il reclamo al soggetto competente, che provvederà a fornire il relativo riscontro.

2.4.2. OBBLIGHI DELL'ODA E DEL GI

È obbligo dell'Oda e del GI per quanto di rispettiva competenza:

- mettere a disposizione delle Imprese Ferroviarie, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'Infrastruttura Ferroviaria 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 Imprese Ferroviarie, in normali condizioni di operatività, ed anche in tempo di neve e gelo, sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli;
- nel caso di degrado nella funzionalità dell'Infrastruttura Ferroviaria, il GI provvede a fornire puntuale comunicazione alle IF interessate;
- mettere a disposizione dell'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;
- assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, con riferimento agli indicatori e agli standard di qualità fissati in accordo al Contratto di Servizio;
- dare evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari;
- rispettare le disposizioni e prescrizioni impartite da ANSFISA ed ART;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti;
- fornire alle IF tutte le informazioni necessarie al rispetto del Regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e delle Misure di cui alla delibera dell'ART n. 106/2018;
- mettere a disposizione in modo non discriminatorio alle IF le informazioni di cui all'Allegato II, parte II, del Regolamento n. 1371/2007 [rif. 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto e rif. Sentenza della Corte di giustizia UE (1^a Sezione) del 22/11/2012 nella causa C-136/111].

2.4.3. OBBLIGHI DELL'IMPRESA FERROVIARIA

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, l'IF deve:

- rispettare le disposizioni e prescrizioni di esercizio, impartite dal GI;
- rispettare norme, disposizioni e prescrizioni impartite da MIMS, ANSFISA e dell'ART;
- assicurarsi che la circolazione dei propri treni avvenga solo nell'ambito delle linee indicate nel proprio Certificato di sicurezza unico;
- richiedere un volume di traffico congruente con i mezzi autorizzati a circolare e con il personale abilitato all'esercizio;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite dal GI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa, quali ad esempio:
 - tipo locomotiva o elettrotreno;
 - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, tipo di frenatura;



- massa rimorchiata;
- peso assiale;
- percentuale di massa frenata;
- lunghezza del convoglio.

Qualora, a fronte di richieste dell'IF venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza del marciapiede dei binari di stazione, l'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 ai rotabili contenuti nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

L'IF è altresì tenuta a:

- 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 FT-DI senza ritardo e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della Licenza o al Certificato di sicurezza unico;
- comunicare all'OdA e al GI, senza ritardo ogni vicenda e circostanza idonea a incidere sulla situazione accertata mediante il rilascio del Certificato di sicurezza unico, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- mantenere le condizioni del materiale rotabile entro gli stabiliti standard tecnici, intervenendo prontamente ed in maniera che vengano rispettati i requisiti normativi regolamentari e tecnici del materiale rotabile e quelli necessari per l'organizzazione della manutenzione;
- garantire che il personale, dalla stessa utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, preparazione 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 dal GI, sia in condizioni di normalità d'esercizio sia in situazioni di anormalità;
- garantire il costante aggiornamento professionale del personale nonché il mantenimento, da parte del medesimo, dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali necessarie all'espletamento dei servizi cui è destinato;
- consentire, senza oneri per il GI, l'accesso alla cabina di guida dei propri rotabili al personale del GI preposto alla verifica dello stato manutentivo dell'infrastruttura, nel rispetto di quanto indicato nell'apposita Procedura diramata dal GI.

Con riferimento ai punti riconducibili alla compatibilità rotabile-infrastruttura, non potranno essere apportate modifiche costruttive agli organi di sicurezza del materiale rotabile, rodiggio, carrelli, sistemi frenanti, apparecchiature di bordo per la sicurezza della condotta dei treni, organi di trazione e repulsione, organi di sicurezza dei circuiti elettrici e loro messa a terra, porte e relativi dispositivi, telaio (cassa e strutture portanti), né varianti ai piani di manutenzione degli stessi se non preventivamente comunicate al GI.

Il GI non assume alcun obbligo di custodia, né alcuna responsabilità per danni/perdite, avarie, furti o sottrazioni inerenti al materiale rotabile, ovvero le attrezzature di proprietà dell'IF.



2.4.4. INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE

L'IF è tenuta a comunicare al GI tutte le informazioni inerenti le tracce da programma, come previsto dalla normativa vigente:

- composizione dei treni viaggiatori ed il relativo orientamento del materiale;
- variazione al programma previsto di circolazione ed al programma di erogazione dei servizi; eventuali degradi al materiale rotabile, incluse eventuali condizioni di sovraffollamento che comportino eccessivi tempi di sosta in occasione delle fermate per il servizio viaggiatori o riduzioni di velocità.

La comunicazione delle informazioni di cui sopra deve avvenire per iscritto ai responsabili referenti identificati dagli specifici Accordi Quadro o Contratti di Utilizzo.

Nel caso di sciopero del personale di IF o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, l'IF è tenuta a comunicare al GI, entro 48 ore dall'inizio dello sciopero, il programma dei treni che è in grado di effettuare.

Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche saranno imputate all'IF.

2.4.5. INFORMAZIONI DATE DAL GI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE

Il GI è tenuto a:

- fornire in caso di situazioni anomale le informazioni concernenti lo stato dell'Infrastruttura Ferroviaria e la situazione della circolazione sia alla partenza dei convogli dall'impianto/stazione, sia in corso di viaggio, nonché ove consentito dalla strumentazione disponibile, la posizione dei convogli medesimi;
- 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 - 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;
- nel pubblicare per la prima volta le restrizioni di capacità di cui al punto che precede, avviare una consultazione con i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati in merito alle restrizioni di capacità;
- per quanto riguarda le restrizioni di capacità di durata pari o inferiore a 7 giorni consecutivi e per cui più del 10% del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria che subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, che si verificano nel corso dell'orario di servizio successivo e di cui viene a conoscenza entro 6 mesi e 15 giorni prima del cambio dell'orario di servizio, consultare i richiedenti interessati in merito alle restrizioni di capacità previste e a comunicare le restrizioni di capacità aggiornate almeno 4 mesi prima del cambio dell'orario di servizio. Fornire informazioni sulle tracce ferroviarie offerte entro 4 mesi prima della restrizione di capacità, a meno che non concordi con i richiedenti un lasso di tempo più breve.



Il GI può decidere di non applicare i periodi di cui ai paragrafi che precedono se la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario, se i termini delle restrizioni non rientrano nel controllo del gestore dell'infrastruttura, se l'applicazione di tali periodi sarebbe inefficace in termini di costi e inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio, o se vi è consenso tra tutti i richiedenti interessati. In tali casi, il GI consulta senza indugio i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati.

Le informazioni che il GI fornisce quando agisce in conformità ai paragrafi precedenti includono:

- a) Il giorno previsto;
- b) Il periodo del giorno e, non appena può essere fissata, l'ora di inizio e di fine delle restrizioni di capacità;
- c) Il segmento di linea interessato dalla restrizione;
- d) La capacità delle linee alternative, se del caso.

Le suindicate informazioni, o un link che vi dia accesso, sono pubblicate nel prospetto informativo della rete e sono oggetto di aggiornamento.

- Per quanto riguarda le restrizioni di capacità con una durata di almeno 30 giorni consecutivi e che interessano più del 50% del volume di traffico stimato su una linea ferroviaria, fornire ai richiedenti su richiesta, durante la prima tornata di consultazioni, un confronto tra le condizioni che si potrebbero verificare in almeno due alternative di restrizioni di capacità. Il GI definisce tali alternative sulla base delle informazioni trasmesse dai richiedenti contestualmente alla richiesta e congiuntamente con loro. Il confronto include, per ciascuna alternativa, almeno:
 - a) La durata della restrizione di capacità;
 - b) I canoni indicativi previsti per l'utilizzo dell'infrastruttura;
 - c) La capacità disponibile sulle linee alternative;
 - d) I percorsi alternativi disponibili;
 - e) I tempi di viaggio indicativi.

Prima di operare una scelta tra le alternative di restrizione di capacità, il GI consulta i richiedenti interessati.

- Per quanto riguarda le restrizioni di capacità con una durata superiore a 30 giorni consecutivi e che interessano più del 50% del volume di traffico stimato su una linea ferroviaria, definire criteri per stabilire quali treni per ciascun tipo di servizio dovrebbero subire una modifica dell'itinerario, tenendo conto dei vincoli operativi e commerciali del richiedente, a meno che tali vincoli non siano il risultato di decisioni organizzative o dirigenziali del richiedente e fatto salvo l'obiettivo di ridurre i costi del gestore dell'infrastruttura. Il GI pubblica tali criteri nel PIR insieme ad una assegnazione preliminare della capacità residua per i diversi tipi di servizi ferroviari quando agisce in conformità al secondo punto elenco precedente e sulla base delle informazioni ricevute dai richiedenti fornisce alle imprese ferroviarie interessate una ripartizione indicativa della capacità residua per tipo di servizio.
- Nel caso di lavori che non rientrino nei paragrafi precedenti, comunicare alle IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, con anticipo di almeno 30 giorni lavorativi per i lavori di maggior rilevanza, di almeno 15 giorni lavorativi per quelli di minor rilevanza, e con ogni possibile anticipo per esigenze di forza maggiore, le informazioni di dettaglio relative alle tracce oggetto di provvedimenti d'orario e segnatamente:



- tracce interessate dai lavori;
 - data di inizio e fine lavori;
 - eventuali limitazioni di esercizio derivanti dai lavori; prevedibili maggiori percorrenze d’orario;
 - eventuali soppressioni di tracce ed eventuali tracce alternative disponibili.
- Comunicare alle IF titolari di Contratto di Utilizzo dell’Infrastruttura, nel caso di sciopero del personale di FT-DI 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.
 - È facoltà del GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all’infrastruttura, rendere temporaneamente indisponibile l’infrastruttura con un preavviso alle IF di almeno 7 giorni lavorativi; comunicare alle Imprese Ferroviarie, ogni eventuale degrado dell’Infrastruttura Ferroviaria che possa generare una riduzione di capacità delle linee o degli impianti o che in generale procuri un rallentamento della circolazione dei treni.
 - Comunicare alle Imprese Ferroviarie, in accordo a quanto previsto tra FT-DI e Regione Puglia, in appositi elenchi di allegato formale al Contratto di Utilizzo, le tracce programmate interessate dagli eventuali provvedimenti necessari per l’esecuzione di lavori programmati alle infrastrutture che comportino interruzione, la riduzione di capacità o la limitazione della circolazione. Ai fini della gestione delle interruzioni puntuali programmate per lavori di potenziamento e manutenzione dell’infrastruttura, visti i Contratti di Servizio di IF e GI con Regione Puglia, le parti istituiscono un tavolo tecnico mensile di pianificazione corrente a 90 (novanta) giorni dei lavori interferenti con il servizio ferroviario e di programmazione mensile per il dettaglio di quanto già pianificato. IF si impegna a provvedere alle più tempestive ed opportune comunicazioni ai tavoli regionali per la pianificazione del migliore servizio sostitutivo e le dovute comunicazioni alla clientela. I lavori di cui sopra, condivisi con IF e Regione Puglia, vengono puntualmente pubblicizzati mediante pubblicazione sul sito internet aziendale di FT-DI.

2.4.6. CONSEGUENZE ECONOMICHE IN CASO DI INOSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI INFORMATIVI E RESPONSABILITA’ DI FT-DI

L’IF ha facoltà di rifiutare le variazioni al programma originario indicate dal GI in accordo al par. 2.4.5, chiedendo in alternativa la soppressione totale o parziale delle tracce interessate, senza che ciò dia luogo a conseguenze economiche tra le parti.

Nel caso di sciopero del personale di FT-DI 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. Per lavori all’infrastruttura derivanti dalla responsabilità dell’Impresa Ferroviaria, fermo restando l’obbligo informativo di cui al paragrafo precedente, le conseguenze economiche saranno a carico dell’Impresa Ferroviaria.

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

- a) nel caso in cui il GI non ottemperi agli obblighi informativi di cui al paragrafo precedente e qualora l’esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione di tracce;
- b) in tutti gli altri casi in cui sia stata accertata la responsabilità del GI in ordine alla soppressione, parziale o totale, di una o più tracce contrattualizzate.



Qualora nei casi a) e b) la soppressione delle tracce, totale o parziale, venga comunicata dal GI all'IF con un preavviso inferiore a 4 giorni rispetto all'ora di partenza del treno, la penale a carico del GI sarà pari al 60% del canone dell'intera traccia o parte di essa.

Nei casi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane e/o altre calamità naturali, fermo restando gli obblighi informativi del GI, quest'ultima non sarà tenuta al pagamento di alcuna penale.

2.4.7. INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON FT-DI

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

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

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

L'interlocutore per l'Impresa Ferroviaria è il proprio Legale Rappresentante/Amministratore Delegato ovvero la funzione delegata e comunicata a FT-DI.

Ferrotramviaria SpA garantisce la più ampia diffusione delle informazioni relative alla circolazione dei treni attraverso: annunci sonori; tabelle informative e monitor TV nelle località di servizio; siti web e radio; comunicati stampa e locandine.

Gli annunci all'utenza sono effettuati in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007, al Regolamento (UE) 2021/782 e a quelle della Delibera dell'ART n. 106/2018.

2.4.8. BANCA DATI DELLA SICUREZZA FERROVIARIA (BDS)

FT-DI ha predisposto un Data Base per la Sicurezza ferroviaria denominato Banca Dati Sicurezza (BDS) garantendo ad ogni Impresa Ferroviaria l'accesso alla stessa, limitatamente ai dati di competenza.

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



La BDS è stata concepita per ridurre la possibilità di errori durante la compilazione. Gran parte delle voci da compilare sono caratterizzate da menu a tendina in cui figurano esclusivamente gli elementi caratterizzanti la linea e la tratta scelti all'inizio della registrazione. Le voci sono, inoltre, collegate tra loro in modo che si crei in automatico un ulteriore filtro sugli elementi appartenenti a ciascuna voce.

Il fine ultimo dell'applicativo BDS è quello di riuscire ad automatizzare, per quanto possibile, il processo di registrazione dell'evento verificatosi (*incidente o inconveniente*); in un primo momento, attraverso il flusso informativo analizzato e di monitoraggio (p.e. elaborazione report, estrapolazione dati, ecc.) facilitando il processo di analisi nelle fasi successive all'accadimento di un evento.

2.4.9. SPECIFICHE RICHIESTE DALL'IMPRESA FERROVIARIA

- Non utilizzo delle tracce contrattualizzate;
- Variazioni in corso d'orario;
- Variazione in gestione operativa delle tracce contrattualizzate.

2.4.10. ESIGENZE DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

Il GI ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce contrattualizzate, per esigenze legate alla regolarità della circolazione o al rispetto del programma d'esercizio a seguito dell'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Nel caso che tali lavori non siano stati dichiarati rispettando le modalità ed i tempi previsti dal Contratto di utilizzo, in analogia a quanto previsto per la rinuncia di tracce, IF riceverà dal GI una somma in caso di soppressione totale. Tale somma sarà pari al diritto di prenotazione dell'intera traccia programmata qualora il provvedimento intervenga almeno 5 giorni solari 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 solari all'ora programmata di partenza dalla stazione origine.

2.4.11. CAUSA DI FORZA MAGGIORE

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

2.5. REGOLE DI ESERCIZIO

2.5.1. PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

FT-DI 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 Impresa Ferroviaria 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.

Per svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, FT-DI utilizza propri centri decisionali dove operano le figure di coordinamento e regolazione della circolazione e di supervisione del mantenimento dell'infrastruttura.

Le figure di regolazione e coordinamento 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 Imprese Ferroviarie devono obbligatoriamente individuare figure referenti, da interfacciare con FT-DI, tali da garantire per tutto il tempo della circolazione dei treni:

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

L'interfaccia con le figure di coordinamento di FT-DI può essere assicurata mediante delega completa ad altre Imprese Ferroviarie. FT-DI assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con l'Impresa Ferroviaria.

FT-DI monitora l'andamento dei treni e le anomalie di circolazione che si verificano e mette a disposizione delle Imprese Ferroviarie i risultati.

2.5.2. REGOLE DI GESTIONE

L'attività di regolazione del traffico ha lo scopo di garantire il rispetto delle tracce programmate durante la circolazione dei treni e di ridurre gli effetti degli scostamenti delle tracce dei treni circolati dalle tracce programmate, assegnate secondo i criteri di priorità di cui al § 4.4.5.2, minimizzando le interferenze tra treni diversi nel rispetto delle soglie previste per i singoli segmenti di mercato di interesse.

I segmenti di mercato e bacini di traffico sono disciplinati dal Contratto di Servizio in vigore tra Regione Puglia e FT-DI e sono:

- Treni per il trasporto pubblico ferroviario;
- Autobus per il servizio sostitutivo e/o integrativo.

Gli obiettivi di regolarità e puntualità per i servizi di cui sopra sono definiti nei singoli Contratti di Utilizzo stipulati da FT-DI con le singole Imprese Ferroviarie.

A seguire vengono riportati i criteri di coordinamento dell'esercizio ferroviario ed un approfondimento sui criteri di Puntualità del servizio Ferroviario applicati da FT-DI, in attuazione di quanto previsto dalla Misura 7 riportata nell'Allegato A alla Delibera ART n. 16/2018.

COORDINAMENTO ESERCIZIO FERROVIARIO

FT-DI esegue operativamente la regolazione del traffico dell'esercizio dell'Infrastruttura ferroviaria, sulla base delle tracce orario assegnate, delle tracce straordinarie e delle loro variazioni, nel rispetto delle normative, dei regolamenti aziendali e delle disposizioni di esercizio vigenti.

L'Impresa Ferroviaria ha la completa responsabilità dell'organizzazione dei servizi di trasporto, che si



attua anche attraverso il coordinamento delle verifiche delle condizioni tecniche e dell'utilizzo del materiale rotabile e dell'equipaggio del personale di bordo treno.

Le IF sono tenute a rispettare e verificare, attraverso il controllo e la sorveglianza, la corretta applicazione delle norme e degli standard operativi relativi alla circolazione dei propri treni e alle attività di manovra, nonché la rilevazione delle situazioni non conformi e l'adozione tempestiva delle conseguenti azioni correttive, così come definite nelle procedure d'interfaccia che di volta in volta verranno emanate da FT-DI.

Al fine di svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, FT-DI utilizza i posti centrali e periferici di gestione della Circolazione dove operano le figure di coordinamento del traffico. Le figure di coordinamento effettuano anche la supervisione delle condizioni dell'Infrastruttura avvalendosi dei sistemi di Telecomando delle linee TE e delle anomalie della Rete.

Le figure di coordinamento della circolazione controllano e sovrintendono:

- le anomalie di circolazione e gli inconvenienti di esercizio;
- le interruzioni di binario o di linea per i lavori svolti sotto esercizio;
- la marcia dei treni;
- le effettuazioni dei treni deliberati in gestione operativa con l'assegnazione delle relative tracce orario.

All'insorgere di un'anomalia rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione per i segmenti di mercato coinvolti secondo i rispettivi criteri e redistribuire la massima capacità residua alle Imprese Ferroviarie.

SOGLIE DI PUNTUALITÀ

Le soglie di puntualità sono state definite per il solo trasporto passeggeri, nell'ambito del Contratto di Servizio (CdS) del 14/12/2009, rep. n. 010999 del 17/12/2009, sottoscritto con la Regione Puglia, integrato con Contratto del 23/05/2013, rep. n. 015049 del 31/05/2013 e prorogato con deliberazione di Giunta Regionale n. 1453 del 02/08/2013, infine aggiornato con deliberazione della Giunta Regionale n. 1239 del 10/07/2018.

PUNTUALITÀ		(%) LIVELLI MINIMI
Media mensile di tutti i treni con ritardi non maggiori di 5'	% N° treni in ritardo non maggiore di 5'/N° treni programmati	95
Media Mensile dei treni con ritardi non maggiori di 5' su ciascuna linea	% N° treni per linea in ritardo non maggiore di 5'/N° treni programmati	88

2.5.2.1. Indicatore di puntualità

La condizione di puntualità di ogni corsa consiste nel rispetto dell'orario programmato di arrivo nelle stazioni intermedie rilevanti e in quelle di destino, mentre il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore di puntualità a 5' indicato con **"%OS(0-5) Scostamento orario (0'-5') treni"**, che misura lo scostamento di orario in arrivo dei treni nelle stazioni intermedie e di destino compreso tra i 0' e i 5'.



L'indicatore **%OS(0-5)** è calcolato per ogni linea L , e mese i come rapporto tra il numero dei treni arrivati con un ritardo massimo di 5 minuti e il numero dei treni effettuati:

$$\%OS_{(0-5),L,i} = \left(\frac{T_{eff,L,i} - T_{rit,L,i}}{T_{eff,L,i}} \right) \cdot 100$$

dove per ogni linea L :

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

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

Inoltre, per il costante monitoraggio della puntualità, Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura e l'Impresa Ferroviaria titolare di Contratto di Utilizzo, fanno riferimento a valori KPI (determinati con cadenza mensile) per gli indici complessivi, valutati nel periodo annuale pregresso ed indicati in allegato al Contratto di Utilizzo. Il calcolo della puntualità viene effettuato con le seguenti formulazioni:

- Media mensile di tutti i treni con ritardi non maggiori di 5':

$$\% \text{ N}^\circ \text{ treni in ritardo non maggiore di 5' / N}^\circ \text{ treni programmati}$$

- Media mensile dei treni con ritardi non maggiori di 5' su ciascuna linea:

$$\% \text{ N}^\circ \text{ treni per linea in ritardo non maggiore di 5' / N}^\circ \text{ treni programmati}$$

2.5.3. GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA

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

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

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali verranno proposti verbalmente dal referente accreditato di GI al referente accreditato di 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 accreditato del GI potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative, il GI e le IF sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessari o utili a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse, nonché ad assumerne verso la propria clientela le conseguenti iniziative di informazione.

Qualora la previsione di perturbazione si prolunghi oltre i quattro giorni solari il GI realizzerà, d'intesa con l'IF, i programmi relativi alle variazioni in corso d'orario da apportare alle tracce assegnate, assegnate secondo i criteri di priorità di cui al § 4.4.5.2.

A riguardo l'IF assumerà i relativi obblighi informativi verso le parti interessate ed in particolare verso il



Richiedente titolare di accordo quadro relativo alla capacità inerente i servizi interessati.

Riguardo alle anomalie in caso di emergenza neve/gelo viene riportata procedura all'interno dei singoli contratti di Utilizzo Infrastruttura stipulati con le varie Imprese Ferroviarie.

a) Criteri da rispettare per l'inoltro dei treni

L'Impresa Ferroviaria è tenuta ad utilizzare le tracce orarie in conformità al programma oggetto del Contratto di Utilizzo con rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della stessa traccia.

Nei casi di particolari condizioni climatiche (forti nevicate, trombe d'aria, incendi, esondazione di fiumi, altre calamità naturali ivi incluse le eruzioni vulcaniche ed i terremoti), FT-DI stabilisce in modo tempestivo, le regole di circolazione che le Imprese Ferroviarie dovranno rispettare. Potranno essere previsti deviazioni e/o limitazioni di velocità, dandone comunicazione alle Imprese Ferroviarie coinvolte.

L'Impresa Ferroviaria, prima della messa in circolazione di un treno, è tenuta a comunicare a FT-DI le eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche in particolare riguardanti gli eventuali degni prestazionali di velocità.

In relazione al possibile contenimento del ritardo del treno con riduzione di velocità, FT-DI proporrà all'Impresa Ferroviaria interessata l'adozione di provvedimenti di circolazione utili. L'Impresa Ferroviaria potrà accettare o meno la proposta di FT-DI. La mancata accettazione della proposta di FT-DI e/o il mancato accordo sulle proposte alternative da parte dell'Impresa Ferroviaria non dà luogo a conseguenze economiche.

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

Nel caso di perturbazioni che determinino la perdita della traccia programmata sulle linee oggetto delle presenti Disposizioni, qualunque sia l'origine che le ha determinate, FT-DI assumerà i provvedimenti di circolazione necessari a limitare la propagazione degli effetti indotti applicando in maniera equa, trasparente e non discriminatoria.

Le misure adottate dal GI, relative all'effettuazione degli annunci all'utenza, devono essere conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 e a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.



2.5.4. SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

2.5.4.1. Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di mezzi di soccorso

Nei casi per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile, FT-DI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse, con l'obiettivo di 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. Per quanto sopra, FT-DI stabilisce la modalità idonea per lo sgombero dell'infrastruttura in ragione dell'effettiva disponibilità dei mezzi di riserva/soccorso e del contesto derivante dal verificarsi dell'evento. Per garantire lo sgombero dell'infrastruttura l'Impresa Ferroviaria deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di mezzi di soccorso secondo quanto meglio specificato:

- a) l'Impresa Ferroviaria che svolge attività di trasporto passeggeri, deve disporre di locomotive/convogli di riserva, diesel o elettrici, o di mezzi attrezzati aventi caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo. Le locomotive/convogli di riserva o i mezzi attrezzati devono essere inoltre dislocati negli impianti definiti con FT-DI in sede di assegnazione delle tracce ed in ragione del programma di esercizio. Il numero di locomotive/convogli di riserva o di mezzi attrezzati richieste da FT-DI alle Imprese Ferroviarie dovrà essere rapportato all'estensione delle tratte esercitate ed alla quantità delle tracce assegnate;
- b) la disponibilità di locomotive/convogli di riserva /mezzi attrezzati potrà essere altresì garantita anche in forma consorziata con altre IF ovvero tramite "service" da altra IF, al fine di ottimizzare i costi e garantire una maggiore efficienza delle procedure di sgombero dell'infrastruttura.

Prima della stipula del contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, l'Impresa Ferroviaria è obbligata a consegnare a FT-DI adeguata documentazione, con indicato:

1. la dislocazione di locomotive/convogli di riserva/mezzi attrezzati.
2. i nominativi dei propri referenti cui FT-DI deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero. Quanto sopra, a seguito di verifica ed autorizzazione di FT-DI, verrà indicato all'interno del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria in apposito allegato.

In caso di "service" il contratto dovrà specificare i seguenti contenuti minimi:

- i. Indicazione della tipologia e quantità dei mezzi di soccorso resi disponibili da IF fornitrice, che dovranno essere iscritti nel registro dei Mezzi D'Opera FT-DI e tecnicamente idonei ad assicurare il traino e la spinta dei treni in asset all'IF contraente;
- ii. 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 dalla richiesta di soccorso, con riferimento alle linee FT-DI percorse da IF contraente;
- iii. Autocertificazione dell'IF fornitrice che le risorse umane dedicate al servizio di sgombero siano abilitate ad operare sulla rete FT-DI;
- iv. 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 FT-DI che sia già dotata di risorse tecniche e umane rispondenti ai requisiti di cui ai precedenti punti i, ii e iii.



L'Impresa Ferroviaria che risulta estranea alla causa di ingombro, ma a cui FT-DI richieda l'intervento, è in ogni caso obbligata ad adoperarsi con i mezzi rientranti nella sua disponibilità per la liberazione dell'infrastruttura, quando l'Impresa Ferroviaria che ha causato l'evento non ottemperi all'ordine di sgombero impartito da FT-DI. L'onere economico delle operazioni di sgombero sarà posto a carico del soggetto responsabile dell'evento.

FT-DI, al verificarsi di inconvenienti di esercizio per i quali si renda necessario l'impiego di mezzi di soccorso attrezzati, può richiedere l'intervento di terzi, nel caso in cui l'Impresa Ferroviaria che abbia determinato l'ingombro non disponga di mezzi di soccorso attrezzati. Questo anche nel caso in cui i mezzi di soccorso della stessa siano indisponibili per caratteristiche tecniche o per dislocazione e non garantiscano efficacemente lo sgombero dell'infrastruttura o il ripristino tempestivo della regolare circolazione.

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

Se si verifica la fermata in linea di un treno, per eventi che presuppongano la necessità di sgombero dell'Infrastruttura Ferroviaria con l'utilizzo di mezzi di soccorso, il personale di macchina tramite gli strumenti telefonici di bordo o dislocati lungo la linea deve dare immediato preavviso agli operatori della circolazione di FT-DI.

Il segnalatore deve acquisire contezza della situazione (entro 1 minuto) affinché sia avvisato dello stato di preallarme e/o allarme l'attivatore (RdC).

Al manifestarsi dell'anormalità, il segnalatore che per primo ne viene a conoscenza, comunicherà all'attivatore (RdC), entro 3 minuti, le informazioni in suo possesso sull'evento in corso, quali ad esempio:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama;
- i dati identificativi del treno (numero, composizione, peso, ecc.);
- la posizione del treno (progressiva km, riferimenti, ecc.);
- il tipo di evento incidentale con particolare riferimento all'eventuale presenza di fiamme, fumi, altri treni coinvolti, ecc.;
- materiali e strutture coinvolte;
- il numero delle persone presenti sul convoglio, evidenziando eventuali situazioni particolari (esempio: presenza di disabili con carrozzella);
- le conseguenze dell'evento e una eventuale prima valutazione del numero di viaggiatori rimasti feriti nell'incidente;
- le previsioni per il ripristino del mezzo di trazione e/o del materiale trainato;
- eventuale preavviso di richiesta di mezzi di soccorso.

Si specifica che l'immobilizzazione del treno è a cura del personale del treno, che deve darne conferma al RdC. Qualora per cause eccezionali il personale del treno non sia riuscito ad effettuare l'immobilizzazione del treno, deve provvedere tempestivamente a darne comunicazione al RdC, che a sua volta provvederà, ai fini della gestione dell'emergenza, a darne notizia al gestore che, al proposito, si interfaccia con il o i funzionari di FT-DI presenti sul posto.

Entro 5 minuti dal momento dell'allarme, l'attivatore deve comunicare al gestore, oltre alle informazioni in precedenza ricevute dal segnalatore, anche i provvedimenti eventualmente già adottati o in corso di adozione e l'operatività di soccorso eventualmente già in itinere.



L'esodo dei viaggiatori da un treno fermo su una linea a doppio binario ed impossibilitato a proseguire può essere organizzato dall'Impresa Ferroviaria attraverso il trasbordo su un altro convoglio marciante sul binario attiguo.

Il personale di condotta che abbia dato preavviso di sgombero, entro 15 minuti deve richiedere la locomotiva/convoglio di riserva o, qualora possa autonomamente riprendere la marcia, comunicarlo al regolatore della circolazione di FT-DI, informando anche di eventuali condizioni di degrado.

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

La mancata disponibilità da parte delle Imprese Ferroviarie di locomotive/convogli di riserva e/o di mezzi di soccorso attrezzati e l'ingiustificato rifiuto dell'Impresa Ferroviaria all'ordine di sgombero impartito da FT-DI, costituiscono inadempimento del Contratto di Utilizzo. Per i giorni di sosta in linea superiori al primo, l'Impresa Ferroviaria, indipendentemente dal tempo di sosta, dovrà corrispondere a FT-DI un corrispettivo pari a € 10.000 (diecimila/00) giorno. Nel caso di mancato invio di soccorso, l'Impresa Ferroviaria chiamata ad intervenire, dovrà corrispondere FT-DI una penale pari a € 5.000 (cinquemila/00). Il manifestarsi delle situazioni di cui sopra in almeno due occasioni costituisce grave inadempimento contrattuale. Al verificarsi del grave inadempimento contrattuale, FT-DI fornirà una dettagliata relazione all'ART e potrà dichiarare risolto il Contratto di Utilizzo.

2.5.6. 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. L'accertamento degli eventi avviene ad opera degli agenti delle diverse Strutture Organizzative di FT-DI presenti oltre che dagli agenti delle Imprese Ferroviarie. Gli agenti hanno l'obbligo di comunicare immediatamente al Dirigente Centrale Operativo (DCO) tutti gli incidenti come definiti dalle normative vigenti e tutti gli eventi che hanno pregiudicato, o che in condizioni differenti avrebbero potuto pregiudicare, la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

FT-DI ha stabilito che, a seguito del verificarsi di uno degli eventi di esercizio di cui sopra è necessario svolgere le opportune indagini formali interne.

Tali indagini sono tese ad individuare le cause dell'evento accaduto, con lo scopo sia di prevenire, mediante l'adozione di apposite misure di prevenzione, il ripetersi di casi analoghi, sia di mitigarne i possibili effetti, eventualmente mediante l'applicazione di misure di protezione.

Partendo dal presupposto che, come definito dal D.Lgs. 50/2019, per indagine si intende "una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti ed inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza", si chiarisce che tale procedura viene messa in atto nel caso in cui si verificano eventi le cui cause possono essere ricondotte, anche solo in linea ipotetica, alla responsabilità di FT-DI e in caso di eventi non riconducibili a FT-DI ma che hanno prodotto danni a cose e/o persone e dei quali FT-DI ha interesse ad acquisirne gli elementi.

L'indagine viene condotta da una Commissione di Indagine (nel seguito, CI) appositamente nominata da FT-DI che può essere composta da personale interno ed esterno al Gestore. Nel caso FT-DI ritenga necessaria la partecipazione di personale esterno, la richiesta sarà formalizzata, nei modi previsti nel



contratto di servizio. Le attività di indagine possono essere:

- esclusivamente interne a FT-DI;
- con la partecipazione delle Imprese Ferroviarie coinvolte nell'evento;
- con la partecipazione anche di altri Soggetti esterni (es. Ditte Appaltatrici, soggetti responsabili alla manutenzione dei veicoli, detentori di veicoli ferroviari, ecc.);
- congiunte con altri Gestori Infrastruttura (evento verificatosi nelle stazioni comuni a due reti o nel caso di eventi interessanti entrambe le ferrovie).

Se durante un eventuale processo di Indagine, sono coinvolte una o più IF le stesse sono chiamate a indicare formalmente a FT-DI un proprio referente.

Egli dovrà fornire alla Commissione medesima tutta la documentazione da questa richiesta corredata da tutte le valutazioni di competenza necessarie e/o utili per l'interpretazione e/o l'analisi e, comunque, ogni elemento che essa ritenga utile all'accertamento dei fatti e alla ricostruzione dell'accaduto e delle connesse responsabilità.

Non potrà dalla/e IF addursi alcun motivo per ostacolare le indagini e i lavori della Commissione; in particolare, non potrà opporsi rifiuto alla richiesta di acquisizione di ogni elemento di fatto utile all'accertamento, di audizione di qualsiasi persona a conoscenza dei fatti, di accesso ai luoghi, di ispezione dei materiali.

Al termine degli accertamenti la Commissione redigerà una relazione in cui, ricostruita la dinamica dell'evento, ne saranno indicate cause, circostanze e correlate responsabilità.

Per la rete, FT-DI provvede a trasmettere ad ANSFISA tutte le informazioni previste dal vigente quadro normativo. Per tutte le linee della propria rete FT-DI provvede inoltre a trasmettere alla Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili tutte le informazioni previste dalla Nota DiGIFeMa Prot. RU.U.0003505 del 14/12/2020.

INDAGINI DELLA DIGIFEMA

Sulla rete di FT-DI l'organo investigativo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la DIGIFEMA, può svolgere quando lo ritiene necessario, indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto. Per quanto sopra, FT-DI e le Imprese Ferroviarie devono fornire la massima collaborazione al personale incaricato dalla DIGIFEMA di svolgere le indagini garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.

Obblighi di segnalazione, comunicazione e di indagine di FT-DI e delle Imprese Ferroviarie

FT-DI, non appena ricevute dai propri agenti e/o dagli agenti di IF le informazioni relative ad eventi ed accadimenti indicati nel precedente punto 2.5.6, previa conferma della correttezza e completezza delle informazioni ricevute, provvede ad informare per le vie brevi per mezzo i soggetti preposti, come indicato nella Tabella che segue.



ATTIVITÀ E RELATIVE TEMPISTICHE		
ENTRO	ATTIVITÀ	NOTE
1 h	(AVVISO) _{SMS} → ANSFISA	[Per gli eventi di cui al Decreto 4/2012]
3 h	(AVVISO) _{SMS} → DiGIFeMa	[Per incidenti e inconvenienti di cui all'Allegato 2 alla Nota DiGIFeMa Prot. RU.U.0003505 del 14/12/2020]
6 h	(PRI) _{SIGE} → DiGIFeMa e ANSFISA	[Compilazione in SIGE entro 5 h] [Validazione in SIGE entro 6 h]
48 h / 72 h	(RI*) _{SIGE} → DiGIFeMa e ANSFISA	[Caricamento in SIGE entro 48 h / 72 h]

UT1, UT2 Sono figure interne a FT-DI individuate nel proprio SGS.

ESEMPI DI LETTURA

(AVVISO)_{SMS} → DiGIFeMa → Entro 3h, FT-DI trasmette l'Avviso di accadimento alla DiGIFeMa mediante SMS.

(PRI)_{SIGE} → DiGIFeMa → Entro 6h, FT-DI "valida" il PRI nel SIGE rendendolo pubblico alla DiGIFeMa.

2.6. PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

L'Art. 23 (comma 1, lettera b), del D.Lgs. 57/2019 impone che "1. Prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato, essa verifica che: [...] 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 entro quindici giorni, salvo che il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria concordino un diverso termine, comunque non superiore a trenta giorni". Tale norma è stata richiamata dalla Nota ANSF Prot. 0012004/2019 del 17/06/2019 che ha di fatto attivato un periodo transitorio che possa agevolare l'applicazione di quanto previsto dalla citata normativa, in accordo con il Gestore della rete nazionale (RFI SpA).

Qualora per la verifica di compatibilità treno-tratta a carico delle Imprese Ferroviarie sia necessario accedere a informazioni non disponibili all'interno del RINF, FT-DI si impegna a fornire tali informazioni attraverso altri mezzi, gratuitamente, non appena possibile e in formato elettronico, alle Imprese Ferroviarie e ai richiedenti delle tracce orarie autorizzati.

Ai sensi dell'art. 23, comma 2, del D.lgs. 57/2019, le Imprese Ferroviarie possono concordare con FT-DI lo svolgimento a proprio carico di prove in linea o in laboratorio. FT-DI, in collaborazione con il richiedente, si adopera affinché tali prove, previo rilascio di circolabilità temporanea, siano effettuate entro tre mesi dalla ricezione della domanda.

Al fine di evitare la duplicazione delle prove, in relazione ai parametri "Carichi di traffico e capacità di carico dell'infrastruttura" e "Sistemi di rilevamento dei treni", FT-DI si impegna a fornire tramite RINF, l'elenco dei tipi di veicoli o dei veicoli compatibili con la tratta per i quali è stata già verificata la compatibilità treno-tratta, ove tali informazioni siano disponibili.

Le Imprese Ferroviarie in possesso del Certificato di Sicurezza Unico, rilasciato da ANSFISA e/o Agenzia ferroviaria Europea EUAR - European Union Agency For Railway, che hanno la necessità di effettuare dei servizi per il trasporto passeggeri, devono presentare istanza formale a FT-DI. Nella richiesta devono essere chiaramente indicati:



- le linee e/o le tratte della rete FT-DI sulle quali si intende far circolare i veicoli;
- la durata auspicabile della circolabilità (nel caso di richieste di circolabilità temporanee);
- la tipologia dei veicoli;
- i numeri identificativi di ciascun veicolo con l'evidenza della relativa registrazione nel RIN di un paese membro dell'Unione Europea;
- tutti i dati relativi alle caratteristiche tecniche dei veicoli (con particolare riferimento alla sagoma limite e al peso massimo);
- le AIM oppure le AMIS (sia del veicolo tipo sia di ciascun veicolo oggetto della richiesta) rilasciate da ANSFISA e/o da EUAR per la circolazione sulla rete FT-DI;
- il Proprietario, il Detentore ed il Soggetto Responsabile della Manutenzione di ciascun veicolo.

L'impresa Ferroviaria deve trasmettere a FT-DI la documentazione relativa al materiale rotabile che dovrà comprendere il manuale di emergenza e recupero.

Inoltre, FT-DI si riserva di valutare la documentazione pervenuta e rilasciare la circolabilità dei veicoli oltre a valutare, eventualmente, le condizioni di compatibilità con la rete verificate dalle Imprese Ferroviarie ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 57/2019.

Per l'utilizzo, sull'Infrastruttura Ferroviaria gestita da FT-DI, dei veicoli che abbiano ottenuto l'Autorizzazione all'Immissione sul Mercato (AIM) potranno essere indicate eventuali limitazioni o interdizioni conseguenti alla interazione del materiale rotabile e le caratteristiche della infrastruttura percorsa.

Le attività istruttorie da parte di FT-DI saranno svolte a titolo gratuito.

2.7. PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE

Le Imprese Ferroviarie devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza abilitato con le modalità previste dalla legge.

2.8. GESTIONE DELLE STAZIONI/TRATTI DI LINEA DI COLLEGAMENTO RETI

I rapporti fra FT-DI e RFI, quale Gestore dell'infrastruttura nazionale a contatto, sono regolati da apposite convenzioni.

CAPITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

3.1. INTRODUZIONE

Nel rispetto dei principi stabiliti dalla vigente normativa D.Lgs. 112/2015, Allegato V p.to a, Il capitolo descrive le principali caratteristiche linee ed impianti che costituiscono l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale gestita da FT-DI. La finalità è quella di fornire all'Impresa Ferroviaria gli elementi necessari affinché possa pianificare la propria offerta e richiedere le relative tracce orario e i servizi connessi. I dati fisici di tutti gli allegati al presente capitolo hanno valore informativo in riferimento all'orario di servizio dal 10/12/2023 al 14/12/2024.

Per caratteristiche infrastrutturali si intendono le caratteristiche geometriche e prestazionali dell'infrastruttura, quali: il numero di binari, il sistema di trazione, la presenza di gallerie, di passaggi a livello, nonché la massa assiale ammessa e i moduli di precedenza / incrocio.

Per caratteristiche tecnologiche si intendono i sistemi tecnologici e gestionali quali il sistema di



distanziamento (regime di circolazione), il sistema di esercizio, gli apparati centrali di stazione, la presenza di impianti atti al controllo della marcia del treno, nonché di rilevamento della temperatura delle boccole dei veicoli circolanti.

Il presente capitolo è corredato dall'Allegato 1 che riporta informazioni dettagliate in forma tabellare e grafica dell'intera rete.

Per eventuali informazioni di maggior dettaglio al presente capitolo fare riferimento a:

Ferrotramviaria S.p.A.

Divisione Infrastruttura

Piazza A. Moro, 50B – 70121 Bari

www.ferrovienordbarese.it



3.2. ESTENSIONE DELLA RETE

FT-DI è il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria di competenza regionale della Regione Puglia che si estende tra le città di Bari e Barletta e costituita dalle linee ferroviarie elencate nell'Allegato A del Decreto 5 agosto 2016:

- [1] Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta;
- [2] Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito (→ Barletta);
- [3] Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo (→ Cecilia).

Le caratteristiche principali delle suddette tratte, linee e degli impianti della rete sono indicate negli allegati al presente prospetto (Allegato 1).

3.3. STAZIONI/LOCALITA' DI COLLEGAMENTO CON RETI ESTERNE

La rete infrastrutturale di FT-DI è caratterizzata da due punti di interconnessione con la rete ferroviaria nazionale. Nell'ambito della stazione di Barletta Scalo insiste un raccordo di RFI che si dirama dal binario di circolazione posto tra le località di Barletta Scalo – Barletta C.le, posto alla progressiva chilometrica 69+169 regolato da un'apposita convenzione. Attualmente la tratta è sospesa all'esercizio ferroviario passeggeri per lavori di potenziamento e ammodernamento della stessa. Nella stazione di Fesca S. Girolamo si inserisce un binario di collegamento che permette il collegamento con la stazione di Bari C.le (RFI), regolato da un'apposita convenzione.

3.4. DESCRIZIONE DELLA RETE

La struttura della rete FT-DI è caratterizzata da una suddivisione in tratte elementari costituiti da archi che si sviluppano fra estremità, da Impianti della Rete oppure località e stazioni di servizio. Quanto indicato a seguire è riferito nel dettaglio negli allegati e tabelle indicate nel presente Prospetto Informativo della Rete.

Le tre linee, interamente a Trazione Elettrica (TE), possono essere classificate come "regionali" in quanto rientrano nell'elenco dell'Allegato A del Decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che individua le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 112/2015, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione.

Dalla stazione capotronco di Bari Centrale (gestita da FT-DI) e fino alla stazione di diramazione di Fesca San Girolamo (ex Lamasinata), le tre linee condividono un tratto comune a semplice binario (s.b.). Da quest'ultima stazione di diramazione (Fesca S.G.) si dirama la linea [3], a doppio binario (d.b.) verso il quartiere San Paolo (Cecilia), con caratteristiche prettamente metropolitane, in termini infrastrutturali e tecnologici.

Dopo circa 1,897 km di linea a d.b. da Fesca S.G., in direzione Barletta, si incontra il deviatoio estremo della Località di servizio Fesca S. Girolamo (Bivio Fesca S.G, parte integrante della stazione estesa Fesca S.G.), non atta al servizio passeggeri, da cui si dirama la linea [2] verso l'Aeroporto Palese di Bari. Detta linea a d.b. corre per circa 7,683 km prima di ricongiungersi alla linea storica [1], in corrispondenza del Bivio S. Spirito, verso Barletta.

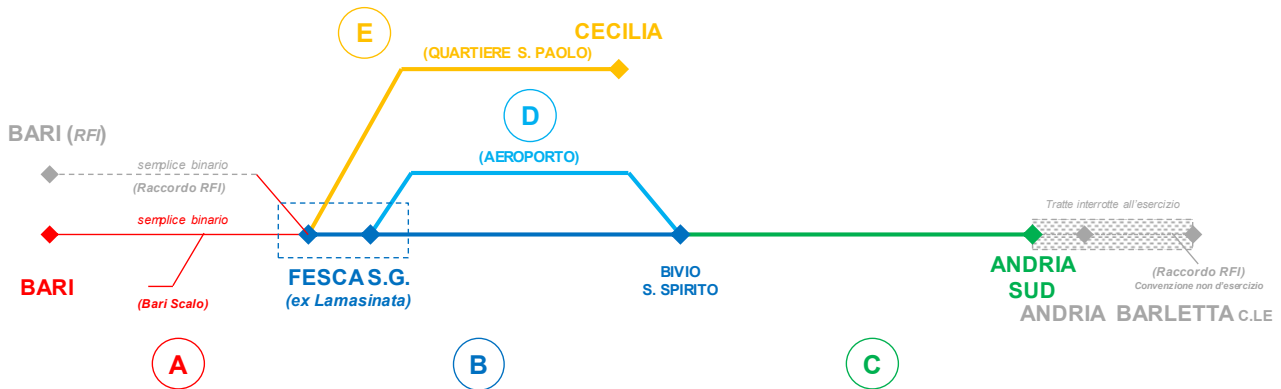
Nella stazione di Fesca S. Girolamo si inserisce un binario di collegamento con la stazione di Bari C.le di RFI, permettendo il collegamento tra la reti ferroviarie gestite dai due GI. Il tratto di si estende per 3,443 km, dalla stazione di Bari C.le (RFI) fino al segnale di protezione della località di Fesca S. Girolamo.



Tra Fesca S.G. - Bivio S. Spirito e Ruvo la linea [1] è a doppio binario.

Tra Ruvo e Corato e tra Corato e Andria Sud la linea [1] è a doppio binario.

Per quanto sopradetto è possibile individuare per l'intera rete ferroviaria cinque sezioni omogenee per caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche.



ID SEZIONE	SEZIONE OMOGENEA	LINEA DI APPARTENENZA	NUMERO BINARI	LUNGHEZZA (KM)
A	Bari C.le – Fesca S. Girolamo	[1], [2], [3]	1	4,153
B	Fesca S. Girolamo – Bivio S. Spirito	[1]	2	10,712
C	Bivio S. Spirito – Andria Sud	[1]	2	41,081
D	Fesca S. Girolamo – Bivio S. Spirito	[2]	2	7,683
E	Fesca S. Girolamo – Cecilia	[3]	2	5,663
Tratta Andria Sud – Barletta interrotta all'esercizio per lavori di potenziamento e ammodernamento dell'infrastruttura.				

*tratte attualmente chiuse all'esercizio per lavori di potenziamento e ammodernamento dell'infrastruttura.

Nei paragrafi che seguono sono indicate e illustrate le fondamentali proprietà delle sezioni considerate.

3.5. CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI E TECNOLOGICHE

Per quanto esposto nel precedente paragrafo, le principali caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche sono raggruppate per sezioni omogenee. Le informazioni in forma descrittiva riguardano:

- Dettaglio dei dati Geografici: tipologia di Binario, scartamento e località di servizio, gallerie, passaggi a livello ecc.;
- Caratteristiche delle linee: progressive chilometriche, lunghezza, velocità, pendenza, limiti di massa assiale, sagoma, sistemi di alimentazione ecc.;
- Sistemi tecnologici di sicurezza: regimi di circolazione, sistemi di esercizio, tecnologici di sicurezza, e sistemi di comunicazione, sistemi di controllo della marcia.

3.5.1. SEZIONE (A) BARI – FESCA S. G.

Le caratteristiche principali della sezione Bari – Fesca S.G. sono rappresentate graficamente e in



dettaglio nelle tabelle contenute nell'Allegato 1.

La sezione in esame si sviluppa per una lunghezza complessiva di 4,153 km e comprende le stazioni di Bari Centrale e Fesca S.G., e le fermate di Quintino Sella, Brigata Bari e Francesco Crispi. L'insieme della stazione di Bari Centrale e delle tre fermate costituisce, dal punto di vista tecnologico dell'apparato centrale, la cosiddetta stazione "estesa" di Bari.

La linea, a semplice binario a scartamento di 1.435 m., a trazione elettrica 3 kVcc, ha andamento pressoché in ascesa e ammette una velocità massima di 70 km/h tra la fermata di Francesco Crispi e la stazione di diramazione di Fesca S.G. Fanno eccezione i tratti iniziali tra Bari Centrale e Francesco Crispi (velocità massima di 65 km/h verso Barletta e velocità massima compresa tra 15 e 60 km/h in direzione Bari Centrale).

Tra le fermate di Brigata Bari e Francesco Crispi, al km 1,866 è ubicato il deviatoio che consente, provenendo da Fesca S.G., l'ingresso a Bari Scalo (sede dell'officina atta alla manutenzione degli elettrotreni in gestione all'impresa ferroviaria Ferrotramviaria SpA – Divisione Trasporto).

L'ascesa max. per i treni pari è del 17 ‰, 15 ‰ per i treni dispari.

Dal punto di vista infrastrutturale la linea è di categoria B2 e ammette carichi assiali di 18 t.

La lunghezza dei binari d'incrocio (modulo precedenza) è compresa tra 99 e 162 m a Fesca S.G.

Il sistema di blocco è del tipo Blocco Automatico a correnti codificate (BA cc 3/3 statico).

La circolazione dei treni viene regolata da un Dirigente Centrale Operativo (DCO), che ha sede a Fesca S.G. e telecomanda l'intera tratta, mediante un CTC evoluto (Controllo del Traffico Centralizzato) e un apparato centrale del tipo ACC-M (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione), ad eccezione di Bari Centrale ove è presente un Dirigente Movimento (DM).

Le stazioni di Bari Centrale e Fesca S.G., sono PPM di ACC-M (Posti Periferici Multistazione dell'apparato ACC-M), possono essere pertanto impresenziate.

Per i treni dispari, in partenza da Bari C.le vi è n. 1 Posto di Blocco (PBA002) e il segnale di protezione di Fesca S. Girolamo (S01), per i treni pari, in arrivo da Fesca S. G. vi è n. 1 Posto di Blocco (PBA003) e il segnale di protezione di Bari C.le (S01).

Dalla stazione di Bari C.le (RFI) un tratto di linea a semplice binario a scartamento di 1,435 m., si immette nella stazione di Fesca S.G. collegando di fatto le reti ferroviarie gestite da RFI e FT-DI. Il tratto ha una lunghezza di 3,443 km (rif. Bari C.le RFI) fino al segnale di protezione della stazione di Fesca S.G. Il sistema di distanziamento è tipo BCA.

Solo la stazione di diramazione di Fesca S.G. è provvista di sottopasso per servizio viaggiatori.

Le sagome ammesse, definite in riferimento ai treni attualmente circolanti, sono la UIC 505-1 sovrapponibile alla G1 del Regolamento (UE) N. 1299/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea e s.m.i.



3.5.2. SEZIONE (B) FESCA S.G. – BIVIO S. SPIRITO

Le caratteristiche principali della sezione Fesca S.G. – Bivio S. Spirito sono rappresentate graficamente e riportate in dettaglio nelle tabelle contenute nell'Allegato 1.

La sezione in esame si sviluppa per una lunghezza complessiva di 10,712 km e comprende le stazioni di Fesca S.G. e Palese; le fermate di Macchie e Enzitetto (fuori esercizio) e "Bivio S. Spirito".

Dalla stazione di diramazione di Fesca S.G. si dirama la linea [3], a doppio binario (d.b.) a scartamento di 1.435 m, verso il quartiere San Paolo, fino alla stazione capotronco di Cecilia. Dal deviatoio estremo di Fesca S.G. si dirama invece la linea [2], a doppio binario (d.b.) a scartamento di 1.435 m, verso l'Aeroporto Palese di Bari.

La sezione in questione, a doppio binario elettrificata a 3 kVcc, si sviluppa con un tracciato che presenta un andamento perfettamente pianeggiante nel senso di marcia dei treni dispari e un'ascesa massima del 15 ‰ nel senso di marcia dei treni pari.

La velocità massima risulta pari a 110 km/h ed è quasi costante su tutta la sezione. Per quanto concerne i limiti di carico essa è classificata in categoria B2 ammettendo carichi assiali di 18 t.

La lunghezza dei binari d'incrocio (modulo precedenza) è compresa tra 99 e 162 m sia a Fesca S.G. sia a Palese. Il sistema di blocco è del tipo Blocco Automatico Banalizzato a correnti codificate (BAB cc – 3/3 elettromeccanico).

La circolazione dei treni viene regolata dallo stesso Dirigente Centrale Operativo (DCO) che ha sede a Fesca S.G., mediante un CTC evoluto (Controllo del Traffico Centralizzato) e un apparato centrale del tipo ACC-M (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione).

Le Località di servizio di Fesca S.G. e Bivio S. Spirito sono dotate di PPACC-M (Posti Periferici dell'apparato ACC-M), quindi sono telecomandabili e presenziabili dal posto centrale del DCO. La stazione di Palese (località disabilitata) è dotata di un Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari (ACEI) anch'esso telecomandabile dalla postazione CTC evoluto del DCO.

Vi sono n. 7 Posti di Blocco (PB); il primo (6 bis) è posto presso la località di Fesca S.G. alla progressiva chilometrica 4+153, mentre l'ultimo (18 bis) è posto alla progressiva km 14+865.

Per quanto riguarda i Passaggi a Livello (PL) ne esiste solo uno automatico (PLA) tra Palese e Macchie, del tipo a "barriere complete" (vedasi Allegato 1). Tutte le località, atte al servizio passeggeri, sono munite di sottopasso.

Le sagome ammesse, definite in riferimento ai treni attualmente circolanti, sono la UIC 505-1 sovrapponibile alla G1 del Regolamento (UE) N. 1299/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea e s.m.i.

3.5.3. SEZIONE (C) BIVIO S. SPIRITO – ANDRIA SUD

Le caratteristiche principali della sezione Bivio S. Spirito – Ruvo sono rappresentate graficamente in dettaglio nelle tabelle contenute nell'Allegato 1.

La sezione in esame si sviluppa per una lunghezza complessiva di 41,081 km e comprende le stazioni di Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato e Andria Sud; le fermate di SS Medici, Sovereto e Corato Sud - Ospedale.



La sezione in questione, a doppio binario a scartamento di 1.435 m ed elettrificata a 3 kVcc, si sviluppa con un tracciato che presenta un andamento perfettamente pianeggiante nel senso di marcia dei treni pari e un'ascesa massima del 18 ‰ nel senso di marcia dei treni dispari (tra "Bivio S. Spirito" e Bitonto) e nel tratto Corato – Andria Sud.

La velocità massima risulta pari a 110 km/h ed è costante su quasi tutta la sezione. Per quanto concerne i limiti di carico essa è classificata in categoria B2 ammettendo carichi assiali di 18 t.

Il modulo di precedenza risulta di 226 m a Bitonto, di 105 m a Terlizzi e di 175 m a Ruvo.

Il sistema di blocco è del tipo Blocco Automatico Banalizzato a correnti codificate (BAB cc) distinto in:

- BAB cc (3/3 statico) tra Bivio S. Spirito e Bitonto;
- BAB cc (3/3 elettromeccanico) tra Bitonto e Ruvo.

La circolazione dei treni viene regolata dallo stesso Dirigente Centrale Operativo (DCO) che ha sede a Fesca S.G. e che telecomanda tutta la tratta Bari – Bitonto – Ruvo – Corato – Andria Sud, mediante un CTC evoluto (Controllo del Traffico Centralizzato) e un apparato centrale del tipo ACC-M (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione).

Le Località di servizio di Bivio S. Spirito, Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato e Andria Sud sono dotate di PPM (Posti Periferici dell'apparato ACC-M), quindi sono telecomandabili e presenziabili dal posto centrale del DCO.

Per quanto riguarda i Passaggi a Livello (PL) ne esistono in tutto n., del tipo a "barriere complete" di cui n. 10 del tipo automatico (PLA) e n. 9 con la chiusura delle medesime barriere tramite apparato centrale e apertura comandata automaticamente dalla marcia del treno. Tutte le località, atte al servizio passeggeri, sono munite di sottopasso.

Le sagome ammesse, definite in riferimento ai treni attualmente circolanti, sono la UIC 505-1 sovrapponibile alla G1 del Regolamento (UE) N. 1299/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea e s.m.i.

3.5.4. SEZIONE (D) FESCA S. GIROLAMO – BIVIO S. SPIRITO

Le caratteristiche principali della sezione Fesca S.G. (Deviatoio di diramazione) – Bivio S. Spirito sono rappresentate graficamente e riportate in dettaglio nelle tabelle contenute nell'Allegato 1.

La sezione in esame si sviluppa per una lunghezza complessiva di 7,683 km e comprende le fermate di Europa e Aeroporto. La linea, a doppio binario a scartamento di 1.435 m e a trazione elettrica 3 kVcc, ammette una velocità massima di 110 km/h.

L'andamento presenta un'ascesa massima del 18 ‰ nel senso di marcia dei treni pari e un'ascesa massima del 8 ‰ nel senso di marcia dei treni dispari.

Dal punto di vista infrastrutturale la linea è di categoria B2 e ammette carichi assiali di 18 t. Tra le progressive chilometriche km 0+541 e km 1+821, per un'estesa complessiva di km 1+280, è presente una prima galleria. Una seconda galleria è presente tra le progressive chilometriche km 1+956 e km 2+584, per un'estesa complessiva di km 0+628. Una terza galleria è presente tra le progressive chilometriche km 3+301 e km 3+546, per un'estesa complessiva di km 0+245.

**GALLERIE AEROPORTO – LUNGHEZZA E ATTREZZAGGIO**

PROGRESSIVE		LUNGHEZZA [KM]	USCITE EMERGENZA	TELEFONI FISSI ¹	DIFFUSIONE SONORA	PULSANTI ILLUMIN. EMERGENZA	NICCHIE	IMPIANTO IDRICO
DAL KM	AL KM							
0+541	1+821	1+280	-----	SI Vedi note.	SI	SI Ogni 125 m	Ogni 30 m	Presso le fermate
1+956	2+584	0+628						
3+301	3+546	0+245						

NOTE:

1 Inizio galleria, sotto ogni PBA e presso le fermate Europa e Aeroporto.

Il sistema di blocco è del tipo Blocco Automatico Banalizzato a correnti codificate (BAB cc 3/3 statico).

La circolazione dei treni viene regolata dallo stesso Dirigente Centrale Operativo (DCO), che ha sede a Fesca S.G. e telecomanda l'intera tratta, mediante il CTC evoluto (Controllo del Traffico Centralizzato) e l'apparato ACC-M (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione).

La Località di servizio di "Bivio S. Spirito" è dotata di PP_{ACC-M} (Posti Periferici dell'apparato ACC-M). Vi sono n. 6 Posti di Blocco (PB); il primo (P102) posto alla progressiva chilometrica 0+690.

Lungo la tratta non sono presenti PL. Inoltre, tutte le località di servizio sono provviste di sottopasso / sopra passo per servizio viaggiatori.

Le sagome ammesse, definite in riferimento ai treni attualmente circolanti, sono la UIC 505-1 sovrapponibile alla G1 del Regolamento (UE) N. 1299/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea e s.m.i.

3.5.5. SEZIONE (E) FESCA S. GIROLAMO – CECILIA

Le caratteristiche principali della sezione Fesca S.G. – Cecilia sono rappresentate graficamente e riportate in dettaglio nelle tabelle contenute nell'Allegato 1. Le località di servizio della sezione sono caratterizzate da un'altezza delle banchine pari a 1150 mm dal piano del ferro.

La sezione in esame si sviluppa per una lunghezza complessiva di 5,663 km e comprende la stazione capotronco di Cecilia e le fermate di Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale.

L'andamento presenta un'ascesa massima del 20 ‰ nel senso di marcia dei treni pari e un'ascesa massima del 7 ‰ nel senso di marcia dei treni dispari.

La linea, a doppio binario, scartamento di 1.435 m e a trazione elettrica 3 kVcc, ammette una velocità massima di 85 km/h. Poiché è assente il Sistema di Controllo della Marcia Treno (SCMT), anche se in fase di implementazione, la velocità massima è ridotta a 50 km/h in ottemperanza a quanto disposto dalla Nota ANSF 009956/2016 del 26/09/2016.

Dal punto di vista infrastrutturale la linea è di categoria B2 e ammette carichi assiali di 18 t. Tra le progressive chilometriche km 3+188 e km 5+703, per un'estesa complessiva di km 2+475, è presente la galleria denominata "San Paolo" dotata di accessi di emergenza alle progressive: km 3+579; km 4+365; km 4+769; km 5+392.

**GALLERIA SAN PAOLO – LUNGHEZZA E ATTREZZAGGIO**

PROGRESSIVE		LUNGHEZZA [KM]	USCITE EMERGENZA ¹	TELEFONI FISSI ²	DIFFUSIONE SONORA ³	PULSANTI ILLUMIN. EMERGENZA	NICCHIE	IMPIANTO IDRICO
DAL KM	AL KM							
3+188	5+703	2+475	3+579	SI Vedi note.	SI	Ogni 80 m Cittadella – Ospedale Ogni 70 m Ospedale - Cecilia	-----	SI Ogni 80 m
			4+365					
			4+769					
			5+392					

NOTE:

1 Presenza di sentiero pedonale pavimentato di larghezza 0,90 m con indicazioni delle vie di esodo.

2 Sotto ogni PBA e presso le fermate Cittadella, San Gabriele, Tesoro e Cecilia. Presso gli accessi di emergenza.

3 Sistema di diffusione sonora bidirezionale (colonnine SOS) con PC di Fesca S.G. Solo sulla tratta Ospedale – Cecilia.

Il sistema di blocco è del tipo Blocco Automatico Banalizzato a correnti codificate (BAB cc 3/3 elettromeccanico). La circolazione dei treni viene regolata dallo stesso Dirigente Centrale Operativo (DCO), che ha sede a Fesca S.G. e telecomanda l'intera tratta, mediante il CTC evoluto (Controllo del Traffico Centralizzato) e l'apparato ACC-M (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione).

La stazione di Cecilia è dotata di PP_{ACC-M} (Posti Periferici dell'apparato ACC-M) e, quindi, può essere pertanto impresenziata. Vi sono n. 6 Posti di Blocco (PB); il primo (202) posto alla progressiva chilometrica 0+098, mentre l'ultimo è posto alla progressiva chilometrica 3+990.

Lungo la tratta non sono presenti PL. Inoltre, tutte le località di servizio sono provviste di sottopasso / sopra passo per servizio viaggiatori.

Le sagome ammesse, definite in riferimento ai treni attualmente circolanti, sono la UIC 505-1 sovrapponibile alla G1 del Regolamento (UE) N. 1299/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea e s.m.i.

3.5.6. TRATTE ANDRIA SUD – BARLETTA

Le tratte in esame si sviluppano per una lunghezza complessiva di 13,966 km e comprendono le stazioni di Andria, Barletta Scalo (stazione capotronco) e Barletta Centrale, attualmente chiuse all'esercizio ferroviario per lavori di potenziamento e ammodernamento dell'infrastruttura.

3.6. RESTRIZIONI DI TRAFFICO

Tutte le restrizioni in vigore sull'infrastruttura gestita da FT-DI sulle tratte in esercizio e sono indicate nell'Allegato 1 "Restrizioni di traffico".

3.6.1. LINEE DEDICATE

Tutte le linee gestite da FT-DI sono dedicate al trasporto viaggiatori. Eventuali limitazioni saranno comunicate alle Imprese Ferroviarie, se necessario, in fase di richiesta di programmazione dei servizi.

3.6.2. RESTRIZIONI AMBIENTALI

Nel caso in cui vengano rilevati inquinamenti del sedime ferroviario (o delle banchine delle località di servizio) di cui sia appurata la responsabilità dell'Impresa Ferroviaria (ad esempio per la perdita di olio, grasso e/o gasolio da parte di veicoli ferroviari detenuti da Impesa Ferroviaria) sarà obbligo di quest'ultima provvedere (direttamente collaborando con FT-DI o indirettamente facendosi carico dei



costi) a:

- effettuare gli eventuali accertamenti necessari;
- informare le autorità competenti;
- bonificare l'area inquinata ripristinando le condizioni antecedenti l'avvenuto inquinamento con la tecnica meno invasiva per la regolarità dell'esercizio ferroviario e che non ne pregiudichi la sicurezza;
- ai fini dello svolgimento delle attività di recupero reflui dal materiale rotabile in sosta deve essere garantito il rispetto della normativa sulla gestione dei rifiuti.

3.6.3. RESTRIZIONE IN GALLERIA

Qualora necessarie FT-DI provvede ad emettere apposite prescrizioni per eventuali restrizioni di traffico in galleria.

3.6.4. RESTRIZIONE SUI PONTI/MANUFATTI

Qualora necessarie, FT-DI provvede ad emettere apposite prescrizioni per eventuali restrizioni di traffico sui ponti/manufatti dell'Infrastruttura Ferroviaria.

3.6.5. ALTRE RESTRIZIONI

L'Impresa Ferroviaria dovrà comunicare la massima potenza assorbibile dal materiale rotabile affinché l'Infrastruttura FT-DI possa verificarne la compatibilità con la massima potenza erogabile dalle sottostazioni elettriche.

3.6.6. ULTERIORI LIMITAZIONI

Eventuali ulteriori limitazioni potranno essere dichiarate da FT-DI con specifica documentazione tecnica normativa e rese disponibili alle Imprese Ferroviarie interessate.

3.6.7. ORARIO DI ESERCIZIO

Il periodo di normale abilitazione delle linee e degli impianti è sancito dal Contratto di servizio tra FT-DI e Regione Puglia. Eventuali richieste e conseguenti assegnazioni di tracce al di fuori dei suindicati periodi comporta per l'Impresa Ferroviaria l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento del periodo. Durante il periodo di disabilitazione non è possibile fare operazioni di manovra, incroci e precedenze. Gli orari di apertura degli impianti sono indicati di seguito.

Stazione Bari Centrale: 04:30 – 23:50

Fermata Quintino Sella: 04:40 – 23:50

Fermata Brigata Bari: 04:40 – 23:50

Fermata Francesco Crispi: 04:40 – 23:50

Stazione Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata): 04:40 – 23:50

Fermata Europa: 04:40 – 23:50

Fermata Aeroporto: 04:40 – 23:50

Fermata Tesoro: 04:40 – 23:50

Fermata Cittadella: 04:40 – 23:50



Fermata San Gabriele: 04:40 – 23:50
Fermata Ospedale: 04:40 – 23:50
Stazione Cecilia: 04:40 – 23:50
Stazione Palese: 04:40 – 23:50
Fermata Macchie: 04:40 – 23:50
Fermata Santissimi Medici: 04:40 – 23:30
Stazione Bitonto: 04:30 – 23:50
Fermata Sovereto: 04:40 – 23:50
Stazione Terlizzi: 04:40 – 23:50
Stazione Ruvo: 04:30 – 23:50
Fermata Corato Sud - Ospedale: 04:30 – 23:50
Stazione Corato: 04:30 – 23:50
Stazione Andria Sud: 04:30 – 23:50



3.7. STRUTTURE ATTE AI SERVIZI

Per le diverse tipologie di servizi all'interno dell'Allegato 1 sono indicati gli impianti ove disponibili.

3.7.1. STAZIONI E FERME PASSEGGERI

Sull'intera rete di FT-DI sono presenti 23 località di servizio suddivise in Stazioni e Fermate adibite al servizio passeggeri. Fra le stazioni si distinguono le:

- stazioni di diramazione, nelle quali convergono due o più linee;
- stazioni di passaggio fra il doppio e il semplice binario;
- stazioni capotronco, che delimitano un tronco di linea ed assumono particolari funzioni per la circolazione.

In Allegato 1 "Località di servizio" si riportano le informazioni relative alle stazioni ed agli impianti dell'Infrastruttura Ferroviaria regionale in concessione a FT-DI e relative alle caratteristiche e ai servizi offerti:

- Denominazione, tipologia della località di servizio e modalità di accesso;
- Linea di appartenenza e progressiva chilometrica;
- Numero di binari e tipologia di binario;
- Numero, lunghezza delle banchine e modalità di accesso;
- Presenziamento da parte di personale di FT-DI e impianti di telesorveglianza;
- Informazioni disponibili e gli impianti tecnologici a servizio dei clienti;
- Presenza o meno di biglietterie, emettitrici automatiche, obliterate e servizi commerciali;
- Servizi per disabili;
- Servizi igienici;
- Presenza di ascensori, scale mobili e sale di attesa;
- Presenza di parcheggi, rastrelliere per bici e anchine di attesa lungo le banchine.

3.7.2. AREE, IMPIANTI ED EDIFICI DESTINATI ALLA SOSTA, AL RICOVERO ED AL DEPOSITO DEI VEICOLI FERROVIARI

FT-DI offre servizi di sosta sui binari secondari della propria infrastruttura, oltre che sui binari di circolazione (con l'eccezione dei binari di circolazione delle stazioni in telecomando), compatibilmente con le esigenze legate alla progettazione dell'orario ed ai vincoli normativi.

Nelle località di Bari C.le e Ruvo di Puglia sono presenti rimesse per lo stazionamento dei veicoli ferroviari sospesi dall'esercizio:

- Nella stazione di Bari C.le è possibile stazionare un solo veicolo ferroviario di lunghezza non superiore ai 65 m.
- Nella stazione di Ruvo è possibile stazionare due veicoli ferroviari di lunghezza non superiore agli 80 m.

3.7.3. PLATEE DI LAVAGGIO

Non sono attualmente disponibili località adibite ad attività di lavaggio.

3.7.4. RIFORNIMENTO IDRICO

FT-DI assicura la fornitura di acqua per i serbatoi dei treni, su specifica richiesta dell'Impresa Ferroviaria. Il rifornimento è effettuato nel 1° binario della stazione di Bari C.le da personale qualificato di una ditta terza.



3.7.5. ACCESSIBILITA' PER PERSONE A RIDOTTA MOBILITA'(PRM)

Le località di servizio in cui è assicurata l'accessibilità (autonoma o assistita) per le persone a ridotta mobilità è indicata nell'Allegato 1 – "Località di Servizio", così come la presenza di ascensori, scale mobili, passaggi a raso, scale fisse, ecc. che consentono l'accesso ai binari nelle diverse località di servizio.

3.8. SISTEMI DI COMUNICAZIONE IN LINEA

L'intera rete ferroviaria di FT-DI ricade nell'ambito della copertura nazionale del sistema di telefonia mobile GSM che permette al personale dei treni le comunicazioni con i regolatori della circolazione delle località di servizio presenziate.

FT-DI ha in corso il progetto per estendere progressivamente le funzionalità della rete GSM-R anche alla propria rete.

Nell'ambito di tale progetto, il gestore nazionale RFI ha assegnato le schede SIM della rete GSM-R a FT-DI per i collegamenti telefonici della postazione di controllo del DCO, della postazione del DOTE, delle stazioni. Sull'intera rete ferroviaria FT-DI è attiva l'assegnazione funzionale del numero treno e la composizione dei numeri brevi per le chiamate verso il DCO e il DOTE. Non sono invece ancora attive le chiamate di emergenza.

Lungo tutte le tratte in esercizio tra le località di Bari e Ruvo, con esclusione quindi della sola tratta Ruvo-Corato, è attiva la rete telefonica selettiva STSI.

Lungo la tratta da Bari C.le a Fesca San Girolamo (ex Lamasinata), comune alle tre linee gestite da FT-DI, le chiamate di emergenza sono captate dai veicoli ferroviari delle imprese ferroviarie circolanti sulle linee di cui sopra e dalle apparecchiature telefoniche GSM-R ubicate nel Posto Centrale Multistazione (PCM) di Fesca San Girolamo, poiché rientranti nella stessa cella telefonica di RFI.

In Allegato 1, "Elenco dei numeri funzionali impianti fissi" è riportato l'elenco dei numeri telefonici e delle località di servizio presenziate dal Dirigente di Movimento e dal Dirigente Centrale Operativo.

3.9. STRUTTURE ATTE AI SERVIZI NON GESTITE DA FT-DI

Ai sensi dall'Art. 31, comma 10, della Direttiva 2012/34/UE e dell'Art. 5, comma 2, del Regolamento Europeo 2177/2017, gli operatori degli impianti di servizio sono tenuti a mettere gratuitamente a disposizione la descrizione dell'impianto di servizio stesso, fornendo a FT-DI le pertinenti informazioni che saranno pubblicate all'interno dell'apposita sezione del sito internet aziendale. Le informazioni dovranno essere trasmesse all'indirizzo PEC: gestore-ft-di@legalmail.it entro e non oltre il 1° ottobre di ogni anno. Qualora l'operatore necessiti di ulteriori aggiornamenti del documento dovrà trasmettere le pertinenti informazioni al FT-DI almeno 3 mesi prima della loro adozione.



3.10. SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA

Gli interventi che, durante la validità del presente documento produrranno un aumento della capacità dell'intera rete sono riportati nella seguente tabella, suddivisi per linea e tratta interessata.

ID	INTERVENTO	LINEA	TRATTA	DISPONIBILITA'*
1	Integrazione dello schema di principio SPL 23 (integrazione dei comandi di apertura e chiusura barriere dei PL nel sistema di blocco automatico)	BARI – FESCA S. GIROLAMO (EX LAMASINATA) – BITONTO – BARLETTA.	Bari – Bitonto – Ruvo	I (2024)
2	Soppressione di n. 1 Passaggio a livello nella tratta Bitonto - Terlizzi, tramite realizzazione di opera sostitutiva.	BARI – FESCA S. GIROLAMO (EX LAMASINATA) – BITONTO – BARLETTA	Bitonto – Terlizzi	I (2024)
3	Adeguamento del CCS a terra Fesca S. Girolamo – Cecilia, tramite la rimodulazione delle sezioni di blocco del BABcc e l'attrezzaggio della tratta con sistema SCMT secondo lo standard definito dalle Specifiche di RFI.	BARI – FESCA S. GIROLAMO (EX LAMASINATA) – QUARTIERE S. PAOLO (→ CECILIA).	Fesca S. Girolamo - Cecilia	I (2024)

* Se l'attivazione dell'intervento avviene il I o II semestre dell'orario con l'indicazione dell'anno.

3.11. UTILIZZAZIONE DELLA RETE

In fase di simulazione dell'orario di servizio, FT-DI identifica il grado di utilizzo dell'infrastruttura e l'elenco delle linee e degli impianti a capacità limitata, valutando i volumi di traffico per tratta e fascia oraria per giornate di circolazione tipo. Le tratte a capacità limitata sono quelle sezioni di infrastruttura per le quali il volume di traffico giornaliero risulti uguale o superiore al valore soglia, relativo alla specifica tratta.

3.11.1. GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

Il metodo impiegato per effettuare l'analisi della capacità della rete FT-DI ed il suo "Grado di Utilizzo" è il Metodo della Compattazione, definito dall'UIC nella Fiches 406 "La capacité".

L'UIC definisce i valori limite del "Grado di Utilizzo" per tipo di linea e periodo temporale, in caso di linea suburbana dedicata al servizio passeggeri:

- $U < 85\%$ per l'ora di punta;
- $U < 70\%$ per l'intera giornata.

Per il calcolo del grado di utilizzo (U) sono state considerate le tracce dei treni viaggiatori per intera giornata, le caratteristiche tecniche della linea e i vincoli (distanziamento, incrocio e taglio) che determinano il distanziamento minimo fra treni successivi e il mantenimento della stabilità dell'orario. Le risultanze sono indicate nella seguente tabella.

Grado di utilizzo giornaliero (U_G)	
Finestra temporale	1161min
Capacità utilizzata dal piano tracce	1136 min
U_G (%)	97,84%



Nota: La struttura del modello di esercizio in vigore sulla rete FT-DI potrebbe non permettere l'inserimento di ulteriori tracce anche in tratte con Grado di Utilizzo inferiore ai limiti definiti dall'UIC. L'inserimento di ulteriori tracce, anche ove fosse possibile, potrebbe determinare ripercussioni sulla regolarità allorché insistano su nodi critici. Pertanto, è necessario un aggiornamento dello studio di capacità all'inserimento di ogni ulteriore servizio.



FERROTRAMVIARIA SPA

Prospetto Informativo Rete 2024

Edizione Giugno 2022

TRATTA	NUMERO DI BINARI	ORA DI APERTURA*	NUMERO TRACCE ASSEGNATE**		NUMERO TRACCE DISPONIBILI**	
			SENZA AQ	CON AQ	SENZA AQ	CON AQ
Bari Quintino Sella Brigata Bari Francesco Crispi	1 (s.b.)	4:40 a.m.	73	---	n.d.	---
			<i>(Dir. Bari – Fesca S. Girolamo)</i>		<i>(Dir. Bari – Fesca S. Girolamo)</i>	
Fesca S.G.			73	---	n.d.	---
			<i>(Dir. Fesca S. Girolamo - Bari)</i>		<i>(Dir. Fesca S. Girolamo - Bari)</i>	
Fesca S.G.	2 (d.b.)	4:40 a.m.	16	---	n.d.	---
<i>(Via Palese)</i> Palese Macchie Enzitetò			<i>(Dir. Fesca S. Girolamo – Bivio S. S.)</i>		<i>(Dir. Fesca S. Girolamo – Bivio S. S.)</i>	
Bivio S. Spirito			17	---	n.d.	---
			<i>(Dir. Bivio S. S – Fesca S. Girolamo)</i>		<i>(Dir. Bivio S. S – Fesca S. Girolamo)</i>	
Fesca S.G.	2 (d.b.)	4:40 a.m.	34	---	39	---
<i>(Via Aeroporto)</i> Aeroporto Europa			<i>(Dir. Fesca S. Girolamo – Bivio S. S.)</i>		<i>(Dir. Fesca S. Girolamo – Bivio S. S.)</i>	
Bivio S. Spirito			33	---	39	---
			<i>(Dir. Bivio S. S – Fesca S. Girolamo)</i>		<i>(Dir. Bivio S. S – Fesca S. Girolamo)</i>	
Bivio S. Spirito	2 (d.b.)	4:40 a.m.	50	---	39	---
S.S. Medici			<i>(Dir. Bivio S. S – Bitonto)</i>		<i>(Dir. Bivio S. S – Bitonto)</i>	
Bitonto			50	---	39	---
			<i>(Dir. Bitonto – Bivio S. S.)</i>		<i>(Dir. Bitonto – Bivio S. S.)</i>	
Bitonto	2 (d.b.)	4:40 a.m.	50	---	18	---
Sovereto			<i>(Dir. Bitonto – Terlizzi)</i>		<i>(Dir. Bitonto – Terlizzi)</i>	
Terlizzi			50	---	18	---
			<i>(Dir. Terlizzi - Bitonto)</i>		<i>(Dir. Terlizzi - Bitonto)</i>	
Terlizzi	2 (d.b.)	4:40 a.m.	50	---	1	---
			<i>(Dir. Terlizzi – Ruvo)</i>		<i>(Dir. Terlizzi – Ruvo)</i>	
Ruvo			50	---	1	---
			<i>(Dir. Ruvo – Terlizzi)</i>		<i>(Dir. Ruvo – Terlizzi)</i>	
Ruvo	2 (d.b.)	4:30 a.m.	36	---	n.d.	---
<i>Corato Sud- Ospedale</i>			<i>(Dir. Ruvo - Corato)</i>		<i>(Dir. Ruvo - Corato)</i>	
Corato			36	---	n.d.	---
			<i>(Dir. Corato - Ruvo)</i>		<i>(Dir. Corato - Ruvo)</i>	
Corato	2 (d.b.)	4:30 a.m.	36	---	n.d.	---
			<i>(Dir. Corato – Andria Sud)</i>		<i>(Dir. Corato – Andria Sud)</i>	
Andria Sud			36	---	n.d.	---
			<i>(Dir. Andria Sud - Corato)</i>		<i>(Dir. Andria Sud - Corato)</i>	
Fesca S.G.	2 (d.b.)	4:40 a.m.	23	---	11	---
<i>Tesoro Cittadella S. Gabriele Ospedale Cecilia</i>			<i>(Dir. Fesca S.G. - Cecilia)</i>		<i>(Dir. Fesca S.G. - Cecilia)</i>	
Cecilia			23	---	11	---
			<i>(Dir. Cecilia – Fesca S. G.)</i>		<i>(Dir. Cecilia – Fesca S. G.)</i>	

* l'orario di apertura della tratta tiene conto dell'apertura di tutte le località della tratta.

** Il numero di tracce è riferito all'intera giornata.



n.d. Non disponibile.

3.12. TRENI AMMESSI ALLA CIRCOLAZIONE

Sono ammessi alla circolazione, treni a composizione bloccata ed elettrotreni che oltre al rispetto dei requisiti introdotti dal RCF, dimostrino la compatibilità tecnica con l'infrastruttura ferroviaria di FT-DI nel rispetto dei vincoli infrastrutturali e tecnologici presenti sulle diverse linee.

Sono a carico delle Imprese Ferroviarie la verifica di compatibilità veicolo – tratta e la compilazione esaustiva e corretta del Fascicolo percorso treno (in conformità alle norme applicabili). Tali attività devono essere condotte sulla base dei dati della rete gestita da FT-DI, e per le interconnessioni anche della rete gestita da RFI, contenuti all'interno del Registro dell'Infrastruttura (RINF) e pubblicati sul sito EUAR:

rinf.era.europa.eu

A seguito di tali verifiche FT-DI si riserva di valutare la documentazione pervenuta e rilasciare la circolabilità dei veicoli oltre a valutare, eventualmente, le condizioni di compatibilità con la rete verificate dalle Imprese Ferroviarie ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 57/2019.

Nel seguito vengono riportati i principali vincoli infrastrutturali e tecnologici presenti sulle linee gestite da FT-DI.

PRINCIPALI VINCOLI			
LINEA	MASSA ASSIALE AMMESSA [T/ASSE]	SAGOMA LIMITE	ALIMENTAZIONE LINEA [kVcc]
BARI – FESCA S. GIROLAMO (EX LAMASINATA) – BITONTO – BARLETTA	18	G1	3
BARI – FESCA S. GIROLAMO (EX LAMASINATA) – AEROPORTO – BIVIO S. SPIRITO (→ BARLETTA)	18	G1	3
FESCA S. GIROLAMO (EX LAMASINATA) – QUARTIERE S. PAOLO (→ CECILIA)	18	G1	3



CAPITOLO 4 – ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'

I contenuti del presente capitolo sono formulati dall'OdA, per le parti di relativa competenza.

4.1. INTRODUZIONE

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, sono soggetti ad adeguamento in ottemperanza ad eventuali successivi provvedimenti, che l'Autorità di Regolazione dei trasporti riterrà opportuno emanare in materia. Eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità FT-DI dovesse apportare, saranno comunicate con modalità analoghe a quelle utilizzate per la redazione del presente documento.

4.2. DESCRIZIONE DEL PROCESSO

Il processo di assegnazione della capacità di infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto: Imprese Ferroviarie o una persona fisica o giuridica (diversa da IF), appartenente ad una delle categorie di cui Art. 3, comma 1, lett. cc) del D.Lgs. 112/2015 ai sensi della legislazione vigente, nominati a seguire "Richiedenti". FT-DI è responsabile della trattazione e della definizione della capacità integrata della linea e degli impianti facenti parte dell'infrastruttura ad essa in concessione.

La capacità dell'infrastruttura può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito Accordo Quadro tra il Richiedente e l'OdA. L'Accordo Quadro mira a rispondere alle esigenze commerciali dei richiedenti, non specificando il dettaglio delle tracce orarie richieste. La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata, esclusivamente alle IF, 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. 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, ai Richiedenti che abbiano già stipulato un Contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

L'OdA per il tramite del GI, annualmente ed in coerenza con gli accordi intercorsi in merito alla data di attivazione del nuovo orario di servizio, 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. I Richiedenti devono presentare le richieste presso le strutture indicate dall'OdA entro i termini e con le modalità stabiliti e resi pubblici dallo stesso, per le richieste relative all'orario successivo a quello in vigore o in corso d'orario ed in Gestione operativa, l'ordine di reciproca priorità che intende attribuire alle richieste avanzate e le specifiche commerciali e di produzione relative all'insieme di tracce richieste. I Richiedenti dovranno indicare le specifiche dei servizi commerciali e l'ipotesi di turno del materiale rotabile collegati all'insieme delle tracce richieste. Dove la richiesta di tracce orarie si riferisca anche/o a servizi di trasporto eccedente sagoma, il Richiedente è tenuto a presentarla nel rispetto di quanto specificato. Nel caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite, l'OdA dà comunicazione formale ai Richiedenti entro 10 giorni lavorativi decorrenti da: la data di avvio del processo di allocazione per le richieste di tracce per l'orario successivo, la data di presentazione per le richieste di tracce in corso d'orario. È facoltà dei Richiedenti integrare la richiesta entro 10 giorni lavorativi dalla comunicazione dell'OdA a pena decadenza della stessa.



Quando le richieste tracce interessano una o più stazioni/tratte di collegamento Reti, i Richiedenti devono fornire una dettagliata descrizione delle attività funzionali. L'OdA, previo esame delle richieste, procede all'assegnazione delle tracce orarie applicando i principi che ne disciplinano le priorità di assegnazione e comunica poi ai Richiedenti interessati l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta. In caso di richieste incomplete o difformi rispetto ai termini ed alle modalità stabilite l'OdA dà comunicazione formale all'IF entro 10 giorni lavorativi dalla data di avvio del processo di allocazione o di presentazione. I Richiedenti sono tenuti ad integrare la richiesta a pena decadenza della stessa. Il diritto di utilizzo delle tracce si concretizza mediante la stipula di un Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria. È compito dell'OdA evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i Richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

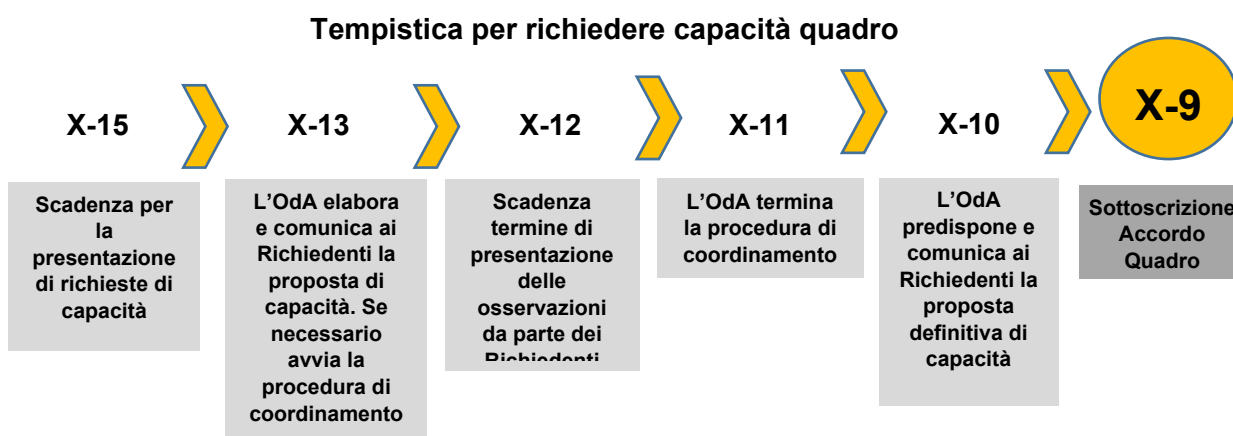
Tutte le richieste di capacità, modifiche ed integrazioni dovranno essere comunicate al Consorzio Ferrovie Pugliesi ed a FT-DI ai seguenti indirizzi di posta elettronica certificata: consorzioferroviepugliesi@legalmail.it - gestore-ft-di@legalmail.it.

4.3. TEMPISTICHE PER LE RICHIESTE DI TRACCE E SERVIZI

In riferimento alle tempistiche per le richieste di tracce e servizi, le modalità vengono riportate nei successivi paragrafi. È obbligo, per un richiedente capacità finalizzata all'espletamento di nuovi servizi trasporto passeggeri a mercato, di informare l'Organismo di Allocazione (O.d.A.) e l'ART 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.

4.3.1. TEMPISTICA PER RICHIEDERE CAPACITÀ AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO

Le richieste di nuova sottoscrizione o modifica di Accordo Quadro devono essere inoltrate all'OdA entro 15 mesi prima dell'avvio del primo orario di servizio utile. Successivamente a tale data, dette richieste saranno processate dall'O.d.A. secondo la tempistica di seguito indicata:



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

L'O.d.A. tiene conto, prima della stipula o modifica di un Accordo Quadro, degli elementi indicati nell'Art.6, comma 1, del Regolamento 2016/545/UE.



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. Quanto sopra si rende necessario al fine di consentire all'Impresa Ferroviaria richiedente o altro richiedente, di avanzare la domanda delle tracce orario corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro nel rispetto delle tempistiche di presentazione.

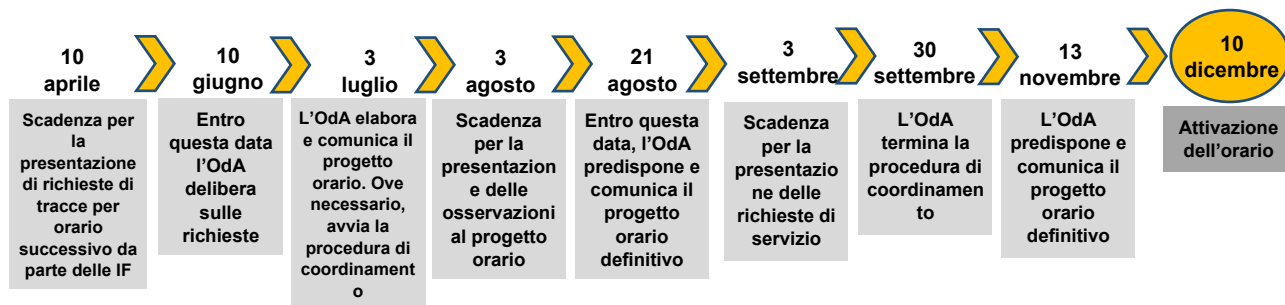
4.3.2. TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE

I Richiedenti possono avanzare all'O.d.A. richiesta di tracce orarie e servizi per l'orario di servizio successivo a quello in vigore a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione. 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, fissato con un anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario. Tutte le richieste relative ad un orario di servizio, pervenute entro la scadenza stabilita nel presente paragrafo, vengono trattate dall'O.d.A. a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa e iniziando dalle richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità. Le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alle scadenze di cui al presente paragrafo saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto delle scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico.

L'assegnazione di tracce orarie e servizi accessori richiesti entro il suddetto termine è basata sulle tempistiche che seguono.

1. Gestione delle richieste pervenute entro il 10 aprile 2023.

Tempistica per la programmazione dell'Orario in vigore dal 10 Dicembre 2023 al 14 Dicembre 2024



2. Le richieste di tracce pervenute dal 11 aprile 2023 al 10 ottobre 2023 (c.d. Richieste tardive) saranno esaminate secondo l'ordine cronologico di presentazione successivamente alle richieste pervenute entro la data di scadenza del 10 aprile 2023 secondo la seguente tempistica:



3. Le richieste di tracce pervenute a partire dal 11 ottobre 2023 saranno trattate dal 16^a giorno dopo l'attivazione dell'orario, come richieste in corso d'orario.



L'O.d.A. comunicherà alle imprese lo stato di avanzamento della progettazione dell'orario 60 gg dopo la presentazione delle eventuali osservazioni da parte delle IF al progetto orario trasmesso a luglio, limitatamente alle tracce:

1. non oggetto di osservazioni al progetto orario di luglio;
2. oggetto di osservazioni entro il termine prefissato per le osservazioni al progetto orario di luglio.

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

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

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

4.3.3. TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO

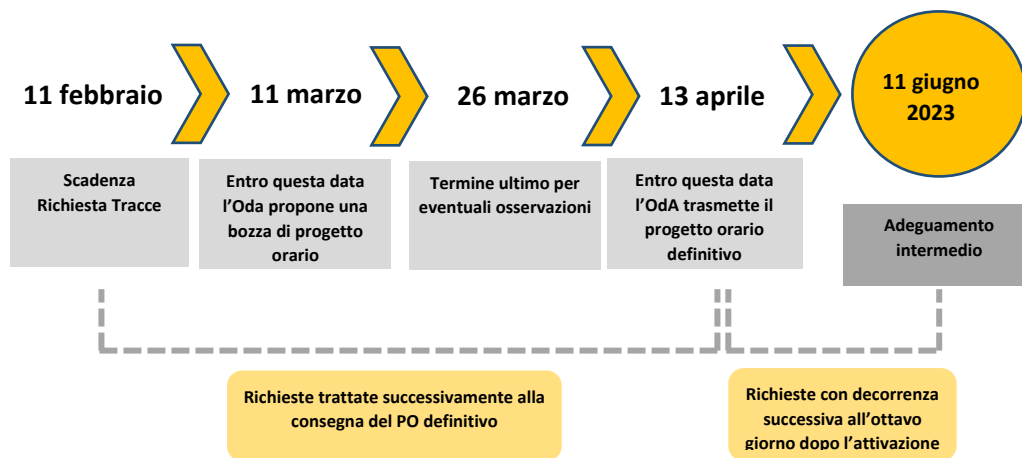
L'assegnazione di tracce orarie in occasione di eventuali adeguamenti intermedi dell'orario in corso di validità è basata sulla tempistica a seguire:

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

Tutte le richieste relative all'adeguamento intermedio pervenute entro la scadenza stabilita nel presente paragrafo vengono trattate dall'O.d.A. a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa e iniziando dalle richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità.

Le richieste di tracce orarie presentate dalle IF oltre la scadenza fissata saranno trattate successivamente alla consegna del progetto orario definitivo. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte dell'O.d.A. avverrà entro 15 giorni solari dall'attivazione dell'adeguamento.

Le richieste di tracce orarie presentate dalle IF oltre la data di trasmissione del progetto orario definitivo saranno inserite in orario a partire dall'ottavo giorno dopo l'attivazione dell'adeguamento intermedio.



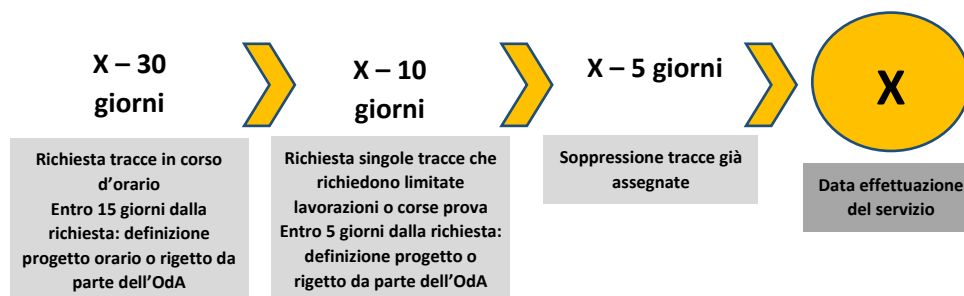
La sottoscrizione del contratto se non ancora avvenuta, costituisce atto formale di assegnazione delle tracce.

4.3.4. TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO

RICHIESTE IN PROGRAMMAZIONE ORARIA

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

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



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

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



RICHIESTE DI GESTIONE OPERATIVA

Richiesta tracce orarie

Le richieste di tracce in gestione operativa sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel Certificato di Sicurezza. Le richieste di tracce devono essere avanzate dai referenti accreditati dell'IF titolare di contratto presso i referenti del GI per l'OdA, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di accesso, rispettando la tempistica seguente:

- da 4 giorni solari a 6 ore ante partenza treno per le tracce non in emergenza;
- in tempo reale in caso di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico).

La risposta del GI avverrà con le tempistiche seguenti:

- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 5 ore prima dell'orario di partenza del treno per richieste in gestione operativa;
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di tracce in tempo reale.



Richieste servizi

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

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

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

La risposta del GI avverrà rispettando la seguente tempistica:

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



TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE IN PROGRAMMAZIONE ORARIA E GESTIONE OPERATIVA

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

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

4.3.5. VARIAZIONE AL PROGRAMMA GIORNALIERO

Le tracce oggetto del contratto e le eventuali variazioni in corso d'orario possono subire modifiche che recepiscono richieste specifiche dell'Impresa Ferroviaria; esigenze specifiche del GI; necessità dovute a causa di Forza Maggiore.

4.3.5.1. Specifiche richieste dell'impresa ferroviaria

VARIAZIONI IN CORSO D'ORARIO

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

VARIAZIONE IN GESTIONE OPERATIVA DELLE TRACCE E DEI SERVIZI CONTRATTUALIZZATI

È facoltà dell'Impresa Ferroviaria titolare di contratto di Utilizzo Rete richiedere in gestione operativa (nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione), nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate e dei servizi.

Le variazioni richieste nei 4 giorni solari antecedenti quello di utilizzazione sono oggetto di opportuna valutazione e accordo fra le parti, fatto salvo quanto disposto in materia di circolazione perturbata, nonché per la fattispecie del non utilizzo che rimane di esclusiva competenza e responsabilità di Impresa Ferroviaria.

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

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

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

- Richiesta fermate aggiuntive

È altresì facoltà di IF richiedere, e del GI concedere, fermate aggiuntive per servizio viaggiatori o per operazioni tecniche, purché la composizione del treno rientri nella lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, quale risulta dal capitolo 3 delle "Caratteristiche dell'Infrastruttura", qualora sia necessario l'utilizzo del marciapiede stesso. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto.

La richiesta dovrà essere formalizzata 2 ore prima della partenza del treno presso il referente del GI che



potrà accettare o rigettare la variazione, in base a disponibilità / condizioni di circolazione, dandone tempestiva comunicazione alla IF. In caso di rigetto è facoltà del referente del GI proporre una soluzione alternativa. Il rigetto sarà sempre motivato da parte dell'OdA.

4.3.5.2. Esigenze del gestore dell'infrastruttura

Il GI ha facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce o servizi contrattualizzati, per esigenze legate alla regolarità della circolazione ed al rispetto del programma di esercizio a seguito dell'esecuzione di lavori sull'infrastruttura.

4.3.5.3. Cause di forza maggiore

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

4.4. PROCESSO DI ALLOCAZIONE

4.4.1. PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' QUADRO

4.4.1.1. Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro

In sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, la capacità dedicata ai servizi regionali a contratto di servizio potrà impegnare il 100% di quella disponibile, su tutte le linee sia nell'arco giornaliero di esercizio che nelle ore di punta.

Ulteriori limitazioni alla capacità assegnabile con Accordo Quadro indicate dall'Autorità sono:

- a) possibilità di allocare con gli Accordi Quadro capacità non superiore all'85% di quella complessivamente disponibile, per giorno e fascia oraria;
- b) possibilità per il singolo titolare di Accordo Quadro, in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, in assenza di altre richieste, di accedere fino al 100% della capacità disponibile;
- c) possibilità di prenotare, per l'esercizio dei servizi di trasporto regionale, capacità anche oltre il limite definito dalla soglia fissata per gli altri Accordi Quadro, fatte salve misure di salvaguardia per eventuali nuovi soggetti richiedenti capacità.

4.4.1.2. Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro

L'O.d.A. opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di tracce orarie. Nel caso in cui si verificassero conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, l'O.d.A. effettuerà un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste. Se a seguito della prima fase di coordinamento risultasse impossibile conciliare gli Accordi Quadro esistenti e le richieste di nuovi Accordi Quadro o le richieste di modifica di nuovi Accordi Quadro, l'O.d.A. effettuerà un secondo coordinamento attenendosi ai criteri di cui all'Art. 10, commi 2 e 3, del Regolamento 2016/545/UE. Se la seconda fase di coordinamento risultasse ancora infruttuosa e se la richiesta di nuovo/modifica Accordo Quadro preveda un migliore utilizzo dell'infrastruttura, l'O.d.A. in applicazione dell'Art. 9, comma 4, del Regolamento 2016/545/UE, richiederà ad ognuno dei titolari degli Accordi Quadro esistenti di rinunciare a parte della capacità indicata, con specifico riferimento alle tratte e fasce orarie interessate dalla richiesta del nuovo entrante.



4.4.2. PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E DEI SERVIZI

Nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce e dei servizi l'O.d.A. si adopera affinché siano soddisfatte, se possibile, tutte le richieste. Per questo processo l'O.d.A. terrà conto dei vincoli dei Richiedenti e dell'incidenza economica delle attività. Per ciascun periodo di riferimento la capacità disponibile per l'assegnazione di tracce orarie fra le Imprese Ferroviarie che ne fanno richiesta è al netto della quota necessaria per manutenzione ed interventi infrastrutturali sotto esercizio, con riferimento a ciascuna tratta.

L'O.d.A. comunica tempestivamente alle Imprese Ferroviarie interessate ogni modifica rilevante della qualità delle linee e della capacità specifica utilizzata per l'espletamento dei servizi ferroviari.

4.4.3. PROCESSO DI ARMONIZZAZIONE

Al fine di garantire un utilizzo efficace e ottimale dell'Infrastruttura Ferroviaria, tenendo conto delle funzioni commerciali dei servizi e preservando comunque quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro sottoscritti, l'O.d.A. elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario ed interessando le IF coinvolte, ai margini di flessibilità rispetto all'orario di partenza richiesto per singola traccia oraria nella misura massima di ± 15 minuti.

Fatta salva l'osservanza dei principi richiamati al comma 1 del presente paragrafo, l'O.d.A. nella fase di armonizzazione di due o più tracce configgenti procede al soddisfacimento delle stesse.

I margini di flessibilità utilizzati nella fase di armonizzazione terranno debito conto delle esigenze di cadenzamento e delle coincidenze tra servizi, e verranno condivisi con le Imprese Ferroviarie interessate.

4.4.4. PROCESSO DI COORDINAMENTO TRACCE E SERVIZI

Coordinamento tracce

Nel caso non risultasse possibile la definizione di un progetto orario in funzione di quanto indicato nel paragrafo precedente, l'O.d.A. avvia la procedura di coordinamento al fine di conciliare le richieste in conflitto, sentite le Imprese Ferroviarie richiedenti e coinvolgendo, in caso di tracce ricomprese in contratti di servizio pubblico, anche le Amministrazioni pubbliche committenti. L'O.d.A., all'atto della consegna del progetto orario, comunica, unitamente alle tracce armonizzate, le proposte alternative oggetto di procedura di coordinamento. Le Imprese Ferroviarie potranno far pervenire motivate osservazioni e proposte di modifica entro 30 giorni, in concomitanza alle osservazioni al progetto orario. In presenza di osservazioni, l'O.d.A. le valuterà congiuntamente ai soggetti interessati garantendo trasparenza, equità e non discriminazione nella determinazione finale dell'offerta di tracce. In assenza di osservazioni le proposte risulteranno accettate.

Qualora si verificassero conflitti tra le richieste di tracce non coperte da un Accordo Quadro e le richieste di tracce presentate in coerenza con la capacità quadro già assegnata, l'O.d.A. applicherà la procedura di allocazione delle tracce prevista nel presente capitolo, in conformità con quanto prescritto dal Regolamento 2016/545/UE, Art. 10, comma 5.

Coordinamento servizi

Nel caso di richieste di servizi confliggenti, sentite le Imprese Ferroviarie richiedenti, l'O.d.A. procede a conciliare quelle in conflitto.

È facoltà delle Imprese Ferroviarie adire all'ART per il riesame delle determinazioni adottate dall'O.d.A. con riferimento alla procedura di coordinamento tracce e servizi.



4.4.5. LINEE SATURE

4.4.5.1. Dichiarazione di saturazione

Se a conclusione del processo di coordinamento, una delle imprese ferroviarie interessate rifiuti la proposta dell'O.d.A., per la risoluzione di un conflitto si potranno verificare casi in cui:

- l'O.d.A. assegna le tracce sulla base della proposta formulata, restando facoltà delle Imprese di adire l'Organismo di Regolazione;
- l'O.d.A. dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato e alloca le tracce disponibili secondo le regole di priorità indicate a seguire.

La dichiarazione di saturazione può essere subordinata ad un'analisi costi/benefici del piano di potenziamento della capacità.

4.4.5.2. Criteri di priorità delle tracce orarie

Nella assegnazione delle tracce relativamente a richieste per un orario e per un adeguamento intermedio, l'O.d.A., fatte salve le tracce orarie richieste in aderenza ad un Accordo Quadro, dà priorità:

- ai servizi di trasporto pubblico locale, disciplinati dal Contratto di Servizio;
- nei casi non ricadenti nelle fattispecie indicate al punto precedente, alle tracce che utilizzano maggiormente l'infrastruttura in termini di tr*km sviluppati nell'arco di validità dell'orario;
- qualora persistesse ulteriormente l'impossibilità a risolvere il conflitto, la priorità è rappresentata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste.

Nella assegnazione delle tracce in corso d'orario la priorità è sempre determinata dall'ordine cronologico di presentazione delle richieste. Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale. I criteri di priorità di cui al presente paragrafo si riferiscono esclusivamente all'assegnazione delle tracce. I criteri di priorità nella gestione della circolazione sono deducibili dalla normativa di esercizio vigente.

4.4.5.3. Analisi di capacità e piano di potenziamento

Quando un'infrastruttura è stata dichiarata satura, l'O.d.A. esegue un'analisi della capacità a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della stessa. 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. L'O.d.A. può adottare misure che comprendono la modifica dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

4.4.5.4. Criteri di priorità servizi

Nell'ambito dell'assegnazione dei servizi richiesti l'O.d.A. tiene in considerazione i seguenti criteri di priorità:

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



4.4.6. ESISTO DELLE RICHIESTE

Al termine del processo di allocazione, l'O.d.A. comunica il dettaglio delle tracce orarie alle Imprese Ferroviarie, l'assegnazione formale delle quali avverrà con la stipula del Contratto di Utilizzo. 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 CAPACITA' PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

Le esigenze manutentive dell'infrastruttura verranno assolte di norma al di fuori dell'orario di abilitazione delle linee prevedendo opportune finestre temporali. È facoltà di FT-DI, in caso di lavori di particolare entità, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura, dandone comunicazione alle Imprese Ferroviarie.

La scelta sul periodo, notturno o diurno, viene effettuata da FT-DI in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale) nonché della possibilità di utilizzo di itinerari alternativi. Nelle finestre temporali destinate alla manutenzione, soprattutto notturne, è comunque possibile programmare tracce orarie. Di tale situazione e delle tracce interessate FT-DI è tenuta a dare formale comunicazione all'OdA e alle Imprese Ferroviarie, anche ai fini di una specifica disciplina contrattuale. Nella predisposizione dei programmi di esercizio per le restrizioni di capacità, FT-DI predisporrà i provvedimenti d'orario con l'obiettivo della massimizzazione dell'utilizzo della capacità mantenendo il maggior numero di tracce sulle tratte interessate alle restrizioni. Verranno tenute in considerazione eventuali esigenze come circolazioni su linee a semplice binario ed eventuali ulteriori vincoli. L'indicazione delle finestre temporali per la manutenzione sulle singole linee, l'indicazione sul periodo, notturno o diurno, è deducibile dalla documentazione di programmazione redatta da FT-DI.

È facoltà di FT-DI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura con adeguato preavviso alle Imprese Ferroviarie.

I programmi delle restrizioni di capacità programmate (le cui tempistiche di comunicazione sono riportate nel § 2.4.5 del presente PIR), comprese le finestre manutentive notturne o diurne riconducibili ai programmi di restrizioni di capacità di cui all'Allegato VII del D.lgs. 112/2015 (le cui tempistiche di comunicazione sono riportate nel § 2.4.5 del presente PIR), nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato VII del D.lgs. 112/2015, sono definiti e condivisi dal GI e dall'O.d.A., nel rispetto delle specifiche funzioni.

4.6. REGOLE PER LA MANCATA DESIGNAZIONE / CONTRATTUALIZZAZIONE / UTILIZZAZIONE DELLA CAPACITA'

Nei paragrafi sottostanti, sono disciplinate le conseguenze economiche nei casi di mancata designazione/contrattualizzazione/utilizzazione di capacità sull'infrastruttura.

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



4.6.1. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF DA PARTE DEL RICHIEDENTE

Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere all'OdA per il GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate, al netto dell'eventuale costo dell'energia, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato ed accettato qualora:

- il Richiedente non provveda a designare l'IF che effettuerà i servizi di trasporto;
- l'IF designata dal Richiedente (non IF) non provveda a sottoscrivere il contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

Nell'ipotesi in cui le tracce non utilizzate per le cause sopra indicate interessino anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata, l'aliquota su cui calcolare la penale è pari al 45%.

Qualora le tracce non utilizzate siano riferite a richieste di capacità avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, l'aliquota è pari al 45%.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altro richiedente, la penale a carico del Richiedente non IF inadempiente è determinata sulla base dei valori sopra richiamati, calcolati sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

4.6.2. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE DELLE TRACCE

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

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base dei valori sopra richiamati, calcolati 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 dichiarate a capacità limitata, 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 dell'energia, calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato ed 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 sopra richiamati, calcolati sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

L'aliquota è pari al 45% nel caso in cui le tracce non utilizzate interessino richieste di capacità avanzate in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico.

In tal caso la penale è al netto dell'eventuale costo dell'energia calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

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



4.6.3. CONSEGUENZE IN CASO DI MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE

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

Se l'Impresa Ferroviaria, per fatto ad essa imputabile, nel corso di esecuzione del contratto non utilizzi, totalmente o parzialmente, le tracce contrattualizzate viene applicato quanto sotto riportato:

* la formalizzazione di disdetta da parte dell'Impresa Ferroviaria, di una o più tracce:

- non comporterà conseguenze economiche a carico della IF qualora la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni prima della data programmata di utilizzo;
- comporterà la corresponsione all'OdA per il GI di una somma pari al 30% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo di energia) nel caso la formalizzazione della disdetta venga comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine;
- se le tracce interessano anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarata a capacità limitata, comporterà la corresponsione all'OdA per il GI di una somma pari al 50% del canone della traccia non utilizzata (al netto dell'eventuale costo di energia) nel caso la formalizzazione della disdetta venga comunicata sino a 5 giorni prima della data programmata di utilizzo, al 60% se la formalizzazione della disdetta viene comunicata da 4 giorni solari sino all'ora di partenza del treno dalla stazione di origine.

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

* Nel caso di mancata utilizzazione di tracce oggetto di contratto di utilizzo sottoscritto in aderenza ad un precedente Accordo Quadro relativo a servizi di trasporto pubblico, la penale è pari al 30% indipendentemente dal tempo di formalizzazione della disdetta.

Tabella riassuntiva penali IF

Mancata utilizzo delle tracce	Per disdette entro 5 gg		30% Nel caso di contratto di utilizzo sottoscritto in aderenza ad un precedente Accordo Quadro
	0%	50% Se le tracce interessano anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata	
	Per disdette da 4 gg fino all'ora di partenza del treno		
	30%	60% Se le tracce interessano anche solo parzialmente sezioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata	
	100% in caso di mancata formalizzazione della disdetta		



4.6.4. FRANCHIGIA SULLE PENALI

All'atto della stipula del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura verrà calcolata, a favore dell'Impresa Ferroviaria, una franchigia rapportata al valore dell'importo stimato del pedaggio lordo del singolo contratto, con esclusione dell'eventuale fornitura di energia. Qualora una IF sottoscriva più di un contratto, la franchigia non è cumulabile. Tale franchigia non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto.

Il valore della franchigia, rispetto alle penali di cui al paragrafo 4.6.3, è espresso come percentuale del valore del contratto di utilizzo dell'infrastruttura (al netto del valore della corrente di trazione). Il valore percentuale prefissato, di cui al precedente periodo, dovrà essere compreso tra l'1% e il 3%.

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

4.7. SPECIALI MISURE DA PRENDERE IN CONDIZIONI PERTURBATE

Per tali misure si rimanda allo specifico paragrafo del Capitolo 2 del seguente prospetto.



CAPITOLO 5 – SERVIZI

5.1. CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI

5.1.1. PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

FT-DI, a fronte della corresponsione del canone di accesso e utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, garantisce alle imprese ferroviarie, alle quali sono state assegnate tracce orarie, con regole eque e non discriminatorie, la fornitura dei seguenti servizi:

- trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione dei Contratti di utilizzo dell'infrastruttura;
- diritto di utilizzo da parte dell'Impresa Ferroviaria della capacità assegnata;
- utilizzo 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 ferroviaria;
- uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione;
- ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità;
- sistema di Informazioni al pubblico sulla circolazione.

Trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ai fini della conclusione di contratti d'Utilizzo dell'infrastruttura: comprende tutte le attività necessarie alla formalizzazione del contratto (verifica del possesso da parte dell' Impresa Ferroviaria dei requisiti prescritti, licenza, titolo autorizzatorio e Certificato di Sicurezza unico, con riferimento al periodo di validità del contratto, ricevimento delle richieste e verifica di compatibilità con le caratteristiche dell'Infrastruttura Ferroviaria secondo i parametri inseriti nel RINF, 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 da parte dell'Impresa Ferroviaria della capacità assegnata: la capacità ferroviaria viene utilizzata dall'Impresa Ferroviaria attraverso le tracce orario assegnate. FT-DI per l'utilizzo della capacità, definisce dei KPI che l'Impresa Ferroviaria è tenuta a rispettare (vedasi Allegato 6). Questa fase comprende tutte le attività necessarie ad assicurare, la disponibilità della circolazione e la qualità, intesa come caratteristiche prestazionali dell'infrastruttura necessarie per poter utilizzare la traccia oraria assegnata. Inoltre, con riferimento alle stazioni viaggiatori, comprende le attività volte a definire le stazioni di origine e destino di una traccia ed assicurare la disponibilità di un binario di partenza/ricevimento per lo svolgimento delle operazioni commerciali e tecniche in limiti di tempo definiti.

Utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria, compresi gli scambi ed i raccordi funzionali all'uso delle tracce: comprende l'uso degli scambi e binari di raccordo, in linea e in stazione, nonché attrezzature lungo la linea per dispositivi di allarme, necessari per la fruizione della traccia oraria.

Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione ferroviaria: la regolazione del traffico ferroviario viene assicurata da FT-DI con criteri di trasparenza, imparzialità nel rispetto degli obiettivi contrattuali di riferimento. Comprende, nei limiti temporali degli orari di apertura delle linee e degli impianti: l'ordinato inoltro dei treni nel rispetto degli itinerari previsti e la comunicazione di



particolari situazioni di circolazione (rallentamenti, interruzioni/deviazioni, limitazioni di velocità, ecc.), 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 e trazione elettrica: FT-DI, garantisce all'Impresa Ferroviaria l'uso del sistema di alimentazione elettrica (linea aerea di contatto per la trazione elettrica, sottostazioni ed attrezzature per trasformazione dell'energia elettrica, impianti per la distribuzione di energia elettrica per il tempo necessario all'utilizzo della traccia oraria, ivi compresi i tempi tecnici per la salita e discesa dei passeggeri e le manovre di ricovero e garaggio per/da i binari di stazionamento/sosta dei rotabili).

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 FT-DI 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.

Per quanto riguarda le informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità viene reso disponibile alle IF titolari di contratto di utilizzo l'accesso ad idoneo sistema informativo (vedasi Allegato 6).

Sistema di Informazioni al pubblico sulla circolazione: FT-DI mette a disposizione delle IF, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, al fine di consentire a ciascuna IF di fornire ai propri passeggeri nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'Allegato II, parte II, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, secondo quanto chiarito al punto 3.1.1 degli Orientamenti interpretativi relativi al Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Inoltre, FT-DI è tenuta a fornire al pubblico, nelle stazioni e fermate viaggiatori, con riferimento agli indicatori ed agli standard di qualità fissati e dichiarati all'interno della Carta dei Servizi, informazioni statiche per la visualizzazione degli orari delle partenze dei treni mediante quadro orario. FT-DI, in tutte le stazioni e fermate aperte al pubblico, informa i viaggiatori mediante display posti in corrispondenza dei binari su cui si effettua servizio, fornendo indicazioni su destinazione e orario del primo treno in partenza. Ad eccezione della fermata Sovereto e delle stazioni chiuse per lavori di ammodernamento (Andria- Barletta), tutte le altre stazioni e fermate sono dotate di monitor che visualizzano, in modo dinamico e in tempo reale, gli orari delle partenze dei treni nell'arco delle due ore e un testo scorrevole di informazioni sul servizio. Le stazioni di Bari C.le, Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria Sud e le fermate di Quintino Sella, Brigata Bari, Francesco Crispi, Macchie, SS. Medici, Corato Sud Ospedale e tutte le fermate della tratta Fesca S. Girolamo – Ospedale/Cecilia sono dotate di un ulteriore monitor di informazioni al pubblico che visualizza avvisi e news speculari a quelle pubblicate sul sito web aziendale. La fornitura del servizio di informazioni al pubblico tramite monitor è effettuata in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio, dell'adeguamento intermedio e per ogni variazione che dovesse intervenire. I monitor sono collocati in luoghi di massima visibilità ed in prossimità dei locali adibiti al servizio di biglietteria. Tutte le stazioni e le fermate sono dotate di impianti di diffusione sonora di messaggi vocali, per fornire informazioni in merito all'andamento dei treni, con particolare riferimento ai ritardi e alle eventuali motivazioni. Gli annunci vocali sulle banchine sono di tipo automatico e standard. Le misure adottate da FT-DI in merito agli obblighi informativi verso



i passeggeri sono conformi alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'ART n. 106/2018.

5.1.2. SERVIZI DI BASE (IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO)

FT-DI garantisce accesso equo, compreso quello alle linee ferroviarie, per tutte le Imprese Ferroviarie, a condizioni non discriminatorie e trasparenti, 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;
- le aree di manovra;
- aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile;
- altre infrastrutture tecniche comprese quelle di pulizia;
- Spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni.

Nell'Allegato 5 sono messe a disposizione le informazioni ai sensi del Regolamento d'esecuzione (UE) 2017/2177 e della Delibera ART n.130/2019 relativamente agli impianti di servizio.

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: FT-DI, nelle stazioni abilitate al servizio viaggiatori garantisce: l'apertura durante l'intero arco di servizio, l'informazione al pubblico relative al servizio ferroviario, il servizio di pulizia, la videosorveglianza. FT-DI rende inoltre disponibili alle Imprese Ferroviarie gli spazi di stazione e le predisposizioni impiantistiche relativi a biglietterie self service, obliterate, emettitrici di stazione da sportello, nonché degli apparati di proprietà di FT-DI. FT-DI non svolge con proprio personale servizi di Biglietteria. FT-DI mette a disposizione a tal fine locali utilizzabili come Biglietteria diretta da parte delle Imprese Ferroviarie, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del D.Lgs. 112/2015. Inoltre, al fine di predisporre ogni possibile iniziativa da parte del Gestore Infrastruttura riguardo la diffusione sulla propria rete delle biglietterie delle Imprese Ferroviarie in prossimità delle stazioni, FT-DI ha previsto la possibilità che possano essere stipulati nuovi contratti di locazione commerciale con terzi, diversi dalle IF, nell'ambito degli spazi di stazione. A tal fine FT-DI ha previsto l'obbligo da parte del conduttore di sottoscrivere uno specifico contratto di rivendita di titoli di viaggio e ricarica abbonamenti con la stessa Impresa Ferroviaria alle normali condizioni previste in tale settore.

Aree di manovra: L'elenco delle località in cui sono previsti i servizi di manovra da parte di IF sugli enti di FT-DI, è riportato nel Contratto di Utilizzo.

Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile: FT-DI, garantisce l'accesso agli impianti destinati alla sosta del materiale rotabile. Il servizio consiste nella messa a disposizione di binari ad uso non esclusivo, senza obbligo di custodia di FT-DI per periodi di tempo fissati dal Contratto di Utilizzo. Inoltre, FT-DI può mettere a disposizione delle IF la rimessa della stazione di Ruvo per le attività di piccola manutenzione, nelle modalità fissate in apposito Contratto di Utilizzo.

Altre infrastrutture tecniche comprese quelle di pulizia: FT-DI fornisce l'accesso alle aree adibite al servizio di pulizia e di piccola manutenzione dei treni. Tali attività possono essere svolte sia nella località



di Bari Centrale sia nella rimessa della stazione di Ruvo, nelle modalità fissate in apposito Contratto di Utilizzo.

Spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni: FT-DI rende disponibile all'Impresa Ferroviaria, presso le stazioni ferroviarie e i propri fabbricati, nell'ambito delle proprie aree di proprietà, nei limiti della capacità esistente: locali convenzionalmente denominati "depositi", posti auto ad uso non esclusivo.

5.1.3. SERVIZI COMPLEMENTARI

FT-DI fornisce, a richiesta di IF a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, sulle linee e negli impianti specificatamente indicati nel Capitolo 3:

- Energia elettrica di trazione;
- Energia elettrica a bassa tensione;
- Rifornimento idrico;
- Servizi di manovra;
- Servizi effettuati sul materiale rotabile da personale di manovra FT-DI.
- Assistenza a persone a mobilità ridotta.

Nell'Allegato 5 sono messe a disposizione le informazioni ai sensi del Regolamento d'esecuzione (UE) 2017/2177 e della Delibera ART n.130/2019 relativamente agli impianti di servizio.

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. Le linee elettrificate sono indicate negli allegati al presente prospetto. La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.

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.

Rifornimento idrico: Il rifornimento idrico consiste nella messa a disposizione di impianti fissi per la fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti di bordo del materiale rotabile. La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.

Servizi di manovra: FT-DI non fornisce servizi di trazione per manovre (locomotori di manovra e relativa squadra). L'Impresa Ferroviaria può esternalizzare il servizio di manovra e degli enti di FT-DI a terzi previa autorizzazione e formazione specifica del personale dell'impresa terza nell'ambito delle proprie responsabilità da evidenziare nel Sistema di Gestione della Sicurezza.

Servizi effettuati sul materiale rotabile da personale di manovra FT-DI: FT-DI in accordo con l'Impresa Ferroviaria può svolgere servizi di manovra sul materiale rotabile.

Assistenza alla circolazione di treni speciali (in aggiunta a treni ordinari): FT-DI fornisce attività di assistenza alla circolazione ferroviaria dei treni speciali ed alle corse prova dei materiali rotabili dell'Impresa Ferroviaria. Il servizio viene formalizzato con il rilascio di apposita autorizzazione da parte di FT-DI.

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità: la fornitura nelle stazioni e fermate della rete di FT-DI di servizi di assistenza per persone a ridotta mobilità avviene nel rispetto delle indicazioni fornite dal Regolamento CE 1371/2007 nonché, per quanto riguarda gli obblighi informativi verso i passeggeri e a carico del GI, anche alle disposizioni emanate con la delibera dell'Autorità n. 106/2018. Il servizio relativo alla rete



ferroviaria consiste nell'assistenza all'incarozzamento e alla discesa dai treni, con o senza carrello elevatore, e nell'assistenza agli spostamenti nelle località ferroviarie mediante sedia a ruote. Il servizio viene erogato in tutte le località, riportate all'interno della Carta dei Servizi di Ferrotramviaria, in cui è previsto l'accesso assistito ai binari. Per usufruire dell'assistenza la persona a mobilità ridotta deve prenotare il servizio nelle modalità e tempistiche riportate all'interno della Carta dei Servizi di Ferrotramviaria che, nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2021/782 (Art. 24 "Condizioni alle quali è fornita l'assistenza"), a partire dal mese di giugno 2023 prevederà un termine di richiesta assistenza pari a 24 ore prima del viaggio. L'Impresa Ferroviaria deve comunicare a FT-DI la prenotazione del servizio, secondo le procedure operative. FT-DI fornirà la conferma del servizio di assistenza o l'eventuale motivo di diniego. Le Imprese Ferroviarie, a seguito della sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura, potranno richiedere a FT-DI l'erogazione del servizio. In caso del mancato rispetto delle indicazioni fornite in relazione alla fruibilità del materiale rotabile e in caso di mancato rispetto dei tempi di ripristino della disponibilità di infrastrutture o dotazioni delle stazioni per le PMR, la persona a mobilità ridotta potrà richiedere ed ottenere un indennizzo nelle modalità specificate all'interno della Carta dei Servizi di Ferrotramviaria.

5.1.4. SERVIZI AUSILIARI

FT-DI può fornire, a richiesta dell'Impresa Ferroviaria, i seguenti servizi:

- Accesso alla rete di telecomunicazione.
- Fornitura di informazioni complementari.
- Servizio di Vigilanza.
- Servizio di Pulizia.
- Corse Sostitutive.
- Utenze e pulizie spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni.
- Frequentazione passeggeri stazioni.
- Servizio Oggetti smarriti.
- Servizi ampliamento rete telefonica ed altri interventi tecnologici.

Accesso alla rete di telecomunicazioni: fornitura di servizio telefonico diretto tra sala operativa dell'Impresa Ferroviaria con la sala operativa di FT-DI e postazione telefonica dedicata all'Impresa Ferroviaria presso la sala operativa di FT-DI. Fornitura di servizio traffico dati diretto tra i diversi uffici dell'Impresa Ferroviaria messi a disposizione da FT-DI. Fornitura di strumenti operativi per la localizzazione treni e monitoraggio della circolazione.

Fornitura di informazioni complementari: il servizio consiste nella fornitura, a richiesta dell'Impresa Ferroviaria, di informazioni ulteriori rispetto a quelle già ricomprese nel Pacchetto Minimo di Accesso (anche commerciali o promozionali). I servizi disponibili comprendono: l'informazione in tempo reale dell'Impresa Ferroviaria da parte di FT-DI sullo stato della circolazione sulla propria rete, l'accesso ai dati relativi allo stato corrente della circolazione ferroviaria e delle cause di perturbazione. FT-DI provvede inoltre all'analisi delle perturbazioni della circolazione con la ricerca delle cause dirette ed indirette e alla registrazione delle stesse.

Servizio di Vigilanza: FT-DI mette a disposizione all'Impresa Ferroviaria, in tutte le stazioni e gli accessi della rete, un sistema di videosorveglianza e un impianto antintrusione supervisionati presso il Posto Centrale di Vigilanza. FT-DI offre inoltre un servizio di Vigilanza nelle stazioni presso le quali sono ricoverati i rotabili nelle ore notturne.



Servizio di Pulizia: FT-DI, esegue, avvalendosi dei propri fornitori, il servizio di pulizia degli spazi pubblici delle località che seguono gli standard qualitativi imposti dal proprio Contratto di Servizio con la Regione Puglia. FT-DI può svolgere inoltre a richiesta delle IF il Servizio di Pulizia degli spazi nell'ambito delle stazioni del GI ad uso biglietteria o altri servizi tecnici delle IF.

Corse sostitutive: FT-DI attiva su richiesta dell'Impresa Ferroviaria, in coordinamento con il proprio Posto Centrale di Movimento, le richieste straordinarie di corse sostitutive in gestione operativa. I servizi sostitutivi per lavori programmati sono concordati preventivamente con l'Impresa Ferroviaria, i relativi oneri sono direttamente addebitati alla stessa Impresa Ferroviaria.

Utenze e pulizie spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni: rimangono a carico dell'Impresa Ferroviaria i costi per la pulizia dei locali occupati dall'Impresa Ferroviaria e i costi delle rispettive utenze (energia elettrica, riscaldamento, gas, acqua, rifiuti). L'Impresa Ferroviaria a seguito di specifica richiesta, può appoggiarsi a contratti di FT-DI per la fornitura di servizi di pulizia e fornitura di energia elettrica negli spazi a proprio uso presso le stazioni.

Frequentazione passeggeri stazioni: per la migliore organizzazione dei servizi erogati tra FT-DI e l'Impresa Ferroviaria, FT-DI può operare, in accordo con l'Impresa Ferroviaria, organizzando campagne di rilievo delle frequentazioni dei passeggeri nelle stazioni.

Servizi Oggetti smarriti: FT-DI in accordo con l'Impresa Ferroviaria può svolgere attività per servizi su Oggetti smarriti nelle modalità previste dalla Carta dei Servizi di Ferrotramviaria.

Servizi di ampliamento rete telefonica ed altri interventi tecnologici: FT-DI su richiesta dell'Impresa Ferroviaria offre con le proprie squadre di manutenzione, servizi di ampliamento / manutenzione della rete telefonica interna in uso dell'Impresa Ferroviaria ed ulteriori interventi di natura Tecnologica.



CAPITOLO 6 – TARIFFE E PERFORMANCE REGIME

6.1. INTRODUZIONE

L'ART, ai sensi dell'Art. 37 del D.L. 201/2011 (convertito in Legge, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214) e dell'Art. 13 del D.Lgs. n.112/2015, definisce le linee guida generali di regolazione relative ai corrispettivi del pacchetto minimo di accesso e dei servizi in esso non ricompresi.

6.2. SISTEMA TARIFFARIO

Per FT-DI la determinazione dei canoni di utilizzo delle tracce orarie TPL e dei servizi vengono definiti all'interno del Contratto di Servizio sottoscritto tra FT-DI e Regione Puglia. Per tutte le ulteriori prestazioni non previste dal pacchetto minimo di accesso o non ricomprese nel presente documento, FT-DI predispone l'erogazione di servizi a richiesta dell'Impresa Ferroviaria. Il corrispettivo di tali servizi è determinato, di volta in volta, nei Contratti di Utilizzo dell'Infrastruttura stipulati fra FT-DI, per il tramite del Consorzio Ferrovie Pugliesi, e le singole Imprese Ferroviarie. Il corrispettivo di servizi non previsti nel Contratto di Utilizzo verrà determinato di volta in volta in funzione della specifica richiesta, conformemente al quadro regolatorio nazionale ed europeo.

6.3. TARIFFE

6.3.1. TARIFFE PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

La determinazione dei canoni per l'utilizzo delle tracce orarie e dei corrispettivi per i servizi sono definiti d'intesa con la Regione Puglia.

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

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

Componente A

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

$$A = A1_{\text{Peso}} + A2_{\text{Velocità}} + A3_{\text{Linea di contatto}}$$

- In riferimento alla Componente A1 (massa complessiva del convoglio) non vi sono differenze di massa tra convogli che operano sulla rete di FT-DI tali da configurare l'individuazione di classi diverse. Pertanto, l'unica classe considerata è quella con carico assiale massimo di 18 ton/asse;
- In riferimento alla Componente A2 (velocità di percorrenza della traccia) vi sono due classi;
- In riferimento alla Componente A3 (usura della linea di contatto elettrica da parte del materiale rotabile) non vi sono differenze nel materiale rotabile tali da configurare classi diverse di usura della rete elettrica. Pertanto, l'unica classe fa riferimento alla trazione elettrica a 3 kV c.c.

Ciascuna sub componente è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria (articolata per classi) per i chilometri percorsi.

Il valore della componente A è dato quindi dalla seguente formula:

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



Componente B

La componente B del pedaggio è correlata all'*ability to pay* dei segmenti di mercato ed è articolata in tre sub-componenti additive B1, B2, B3:

$$B = B1_{\text{Segmenti di mercato}} + B2_{\text{Classe di rete}} + B3_{\text{Fasce orarie}}$$

- In riferimento alla Componente B1 (*ability to pay* dei segmenti di mercato) sono applicati i binomi e la relativa metodologia indicata della Misura 24 della Delibera ART 96/2015. Al riguardo si evidenzia che non sono presenti sulla rete servizi marittimi, merci e open access;
- In riferimento alla Componente B2 (riclassificazione della rete ferroviaria) l'intera rete rientra nella classe "Rete a livello di servizio base" della Misura 25 della Delibera ART 96/2015;
- In riferimento alla Componente B3 (fasce orarie di servizio) sono considerate le fasce diurna e notturna previste dalla Misura 26 della Delibera ART 96/2015.

Ciascuna sub componente è calcolabile dal prodotto di una tariffa unitaria (articolata per classi) per i chilometri percorsi.

Il valore della componente B è dato quindi dalla seguente formula:

$$B = (TB1 + TB2 + TB3) \times \text{km}$$

La somma delle componenti A e B è pari ad € x km.

La componente energetica risulta essere € km.

Il canone di accesso comprensivo della componente energetica risulta essere pari a €.

I valori delle componenti A e B nonché quello della componente energetica, saranno definiti, nel corso del 2023, a seguito della formulazione della proposta tariffaria che verrà elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente e, in particolare, alle indicazioni che perverranno a cura dell'ART.

I canoni proposti per i servizi del trasporto pubblico regionale sono da estendere agli eventuali servizi open access, per l'effettuazione dei quali fosse richiesto l'accesso all'infrastruttura.

Sulla rete FT non si effettuano servizi di trasporto merci e, pertanto, non è definito un canone per l'effettuazione dei predetti servizi.

6.3.2. TARIFFE SERVIZI OBBLIGATORI

Accesso agli impianti destinati alla sosta, ricovero del materiale rotabile, occupazione binari di corsa.

Per la sosta ed il ricovero del materiale rotabile si applicano le tariffe a seguire:

- sosta diurna binari principali (06.00-23.00) € /h/treno;
- sosta notturna binari principali (23.01-05.59) € /h/treno.

Le tariffe per "la sosta ed il ricovero del materiale rotabile" saranno definite, nel corso del 2023, a seguito della formulazione di una nuova proposta tariffaria elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente.

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



soste eccedenti la franchigia pari a 1 ora.

Servizi di manovra degli enti di FT-DI

L'Impresa Ferroviaria può esternalizzare il servizio di manovra degli enti di FT-DI installati nelle località di servizio come deviatori, ecc. a terzi previa autorizzazione e formazione specifica del personale dell'impresa terza. Eventuali prestazioni di FT-DI per la formazione del personale dell'Impresa Ferroviaria o da qualsiasi incaricati vengono addebitati all'Impresa Ferroviaria. Il corrispettivo è determinato di volta in volta in funzione della specifica richiesta.

Assistenza alla circolazione corse prova

Il corrispettivo per la circolazione delle corse prova è determinato di volta in volta in funzione della specifica richiesta. In caso di corse prova si applicano le seguenti tariffe:

Tracce effettuate in orario: €/km;

Corse prova in regime di interruzione di binario durante le ore notturne: €/notte;

Ricovero del materiale rotabile in prova presso deposito di FT-DI: €/giorno;

Attività per autorizzazione alla circolazione di convogli già verificati ed autorizzati alla circolazione per prove: €/convoglio;

Attività per verifica tecnica, analisi documentale, istruttoria per l'autorizzazione alla circolabilità per prove:..... €/giornata/uomo;

Penale per disdetta inferiore alle 24 ore nelle prove notturne: €/notte.

Le tariffe di cui *"all' assistenza alla circolazione corse prova "* saranno definite, nel corso del 2023, a seguito della formulazione della proposta tariffaria che verrà elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente e, in particolare, alle indicazioni che perverranno a cura dell'ART.

6.3.3. TARIFFE SERVIZI COMPLEMENTARI

Corrente di trazione

Il corrispettivo sarà commisurato ai costi di approvvigionamento, documentati, sostenuti da FT-DI per CFP. I rapporti fra FT-DI e le Imprese Ferroviarie sono regolati nel dettaglio dai singoli Contratti di Utilizzo dell'Infrastruttura.

I costi di cui alla *" corrente di trazione "* saranno definiti, nel corso del 2023, a seguito della formulazione della proposta tariffaria che verrà elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente e, in particolare, alle indicazioni che perverranno a cura dell'ART.

I costi sono in prima fase inclusi nel costo complessivo di cui al punto precedente, fatta salva la necessaria ripartizione fra diverse Imprese Ferroviarie.

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità Motoria.

Il corrispettivo dovuto a FT-DI, per il tramite del Consorzio, da Impresa Ferroviaria per i servizi di Assistenza a Persona a Ridotta Mobilità Motoria è quantificato in:

Intervento con carrello per disabile in stazione autonoma presenziata: €/intervento;

Intervento con carrello per disabile in stazione autonoma presenziata senza preavviso di 48h:



€/intervento;

Intervento con carrello per disabile in stazione autonoma impresenziata: €/intervento;

Intervento con carrello per disabile in stazione autonoma impresenziata senza preavviso di 48h: €/intervento;

Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità Sensoriale.

Il corrispettivo dovuto a FT-DI da Impresa Ferroviaria per i servizi di Assistenza a Persona a Ridotta Mobilità Motoria è quantificato in:

Accompagnamento delle persone a ridotta mobilità sensoriale: €/intervento.

La tariffa di cui “*all’assistenza a persone a ridotta mobilità motoria e sensoriale*” sarà definita, nel corso del 2023, a seguito della formulazione della proposta tariffaria che verrà elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente e, in particolare, alle indicazioni che perverranno a cura dell’ART.

6.3.4. TARIFFE SERVIZI AUSILIARI

Fornitura di informazioni complementari

Le tariffe previste per i servizi di accesso alla rete di telecomunicazione, ai sistemi informativi ed agli strumenti software per il monitoraggio della circolazione e localizzazione dei treni sono le seguenti:

- Accesso a flusso dati per utilizzo Software monitoraggio circolazione: €/anno;
- Applicativo per ricavare informazioni riguardanti: l’indice di puntualità e andamento circolazione dei treni €/Utenza mese;
- Applicativo per ricavare informazioni relative ai treni selezionando la tratta interessata: €/Utenza mese;
- Applicativo per informazioni in tempo reale sui treni in ritardo e quelli coinvolti rispetto alla causa: €/Utenza mese;
- Applicativo in contraddittorio, che consenta l’imputazione, il salvataggio e la successiva interrogazione dati tramite report dedicati, dei ritardi maturati dai treni circolanti su rete FT-DI: €/Utenza mese.

Nel Pacchetto Minimo di Accesso, senza costi aggiuntivi per l’Impresa Ferroviaria titolare di Contratto di Utilizzo, sono garantite un numero minimo di utenze software e l’accesso e utilizzo gratuiti del flusso dati.

Il corrispettivo previsto per le comunicazioni aggiuntive al pubblico, campagne pubblicitarie è determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste, le prestazioni richiedibili in questo ambito sono:

- Comunicazione al pubblico aggiuntive (Campagne pubblicitarie) su Teleindicatori: €/stazione/giorno;
- Affissione locandine impianto presenziato (Campagne pubblicitarie): €/impianto;
- Affissione locandine impianto impresenziato (Campagne pubblicitarie): €/impianto.

Le tariffe di cui alla “*fornitura di informazioni complementari*” saranno definite, nel corso del 2023, a seguito della formulazione della proposta tariffaria che verrà elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente e, in particolare, alle indicazioni che perverranno a cura dell’ART.

Servizio di videosorveglianza



FT-DI offre su richiesta delle Imprese Ferroviarie un servizio di video sorveglianza con intervento a chiamata nelle stazioni presso le quali sono ricoverati i rotabili nelle ore notturne.

Eventuali richieste di servizi aggiuntivi da parte dell'Impresa Ferroviaria a FT-DI, sono quantificati da quest'ultima con preventivo. I maggiori servizi richiesti sono erogati a fronte di conferma dell'ordine da parte dell'Impresa Ferroviaria. L'Impresa Ferroviaria sosterrà il 100% dei costi aggiuntivi richiesti, nelle località servite, per i binari interessati dalle singole imprese.

FT-DI offre all'Impresa Ferroviaria, la possibilità di disporre di un sistema centralizzato per il monitoraggio remoto di telecamere a circuito chiuso installate su rete FT-DI. Il costo del servizio è quantificato in €/mese.

Il costo del "servizio di videosorveglianza" di cui sopra sarà definito, nel corso del 2023, a seguito della formulazione della proposta tariffaria che verrà elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente e, in particolare, alle indicazioni che perverranno a cura dell'ART.

Corse sostitutive

Gli oneri derivanti dalla predisposizione di corse sostitutive sono direttamente addebitati dal vettore all'Impresa Ferroviaria.

6.3.5. TARIFFE ULTERIORI SERVIZI E PATTUZIONI

Servizio di Biglietteria

La locazione degli spazi di stazione, da parte di FT-DI a terzi interessati alla rivendita titoli di viaggio, è normata dalla stipula di specifici contratti di locazione. Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione delle caratteristiche delle prestazioni richieste.

Spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni

Il costo per l'utilizzo delle aree ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni è soggetto ad un canone annuo convenzionale definito all'atto della stipula di un Contratto di Utilizzo fra l'Impresa Ferroviaria e FT-DI. Per l'anno 2024, il costo per l'utilizzo stimato delle aree è soggetto ad un canone convenzionale pari a circa €/mq. Richieste specifiche dell'Impresa Ferroviaria a FT-DI per modifiche ed interventi straordinari infrastrutturali, lavori, forniture di arredi, ecc. sono a cura di FT-DI ed a carico dell'Impresa Ferroviaria. Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione di specifica offerta.

Il costo per "l'utilizzo delle aree ad uso Impresa Ferroviaria" di cui sopra sarà definito, nel corso del 2023, a seguito della formulazione della proposta tariffaria che verrà elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente e, in particolare, alle indicazioni che perverranno a cura dell'ART.

Utenze e pulizia spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni

Rimangono a carico dell'Impresa Ferroviaria i costi per la pulizia dei locali occupati dalla stessa ed i costi delle rispettive utenze. L'impresa Ferroviaria può appoggiarsi ai contratti di pulizia o a contratti di fornitura delle utenze energia elettrica, gas, acqua, rifiuti di FT-DI. Il corrispettivo dovuto a FT-DI è determinato di volta in volta in funzione della specifica richiesta. Per l'anno 2024, la quota parte dei costi di pulizia sostenuti, vengono quantificati forfettariamente pari a €/mq. I costi relativi ai contratti di fornitura delle utenze energia elettrica, riscaldamento, gas, acqua, rifiuti di GI, vengono quantificati forfettariamente pari a €/mq.



Il costo per le “utenze e pulizia spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni “ sarà definito, nel corso del 2023, a seguito della formulazione della proposta tariffaria che verrà elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente e, in particolare, alle indicazioni che perverranno a cura dell’ART.

Frequenzazione passeggeri nelle stazioni

Il corrispettivo per il servizio di rilevazione della frequentazione dei passeggeri delle stazioni dovuto da Impresa Ferroviaria a FT-DI è determinato in funzione della specifica attività svolta.

Sgombero infrastruttura

Il corrispettivo che l’impresa Ferroviaria, che ha provocato l’evento, è tenuta a riconoscere a FT-DI per ciascun intervento di sgombero è determinato secondo i criteri seguenti: Intervento Locomotore di soccorso: €/intervento.

Il costo per lo “sgombero infrastruttura” sarà definito, nel corso del 2023, a seguito della formulazione della proposta tariffaria che verrà elaborata in modo conforme al quadro regolatorio vigente e, in particolare, alle indicazioni che perverranno a cura dell’ART.

6.4. RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

6.4.1. FATTURAZIONE

FT-DI, per il tramite del Consorzio, provvede mensilmente a rendicontare alle Imprese Ferroviarie gli importi derivanti dal contratto d’utilizzo dell’Infrastruttura Ferroviaria ai fini della fatturazione. Importi riconducibili al pacchetto minimo di accesso e altri servizi diversi.

Imprese Ferroviarie che svolgono servizio di trasporto passeggeri

Con riferimento ai servizi a canone (riconducibili al Pacchetto Minimo di Accesso e ad Altri Servizi Diversi) verranno emesse:

- con cadenza mensile, fatture d’importo pari all’100% del valore medio mensile dei servizi preventivati;
- con cadenza trimestrale, fatture di conguaglio o note di accredito, derivanti dalla differenza tra i servizi previsti in fatturazione a consuntivo ed i servizi fatturati preventivamente.

Con riferimento ai servizi a Consuntivo previsti dal Contratto di Utilizzo e richiesti dall’Impresa Ferroviaria, verranno emesse:

- con cadenza mensile, fatture d’importo pari al 100% dei servizi;
- con cadenza trimestrale, fatture di conguaglio o note di accredito, derivanti dalla differenza tra i servizi fatturati ed ancora da fatturare.

Con riferimento ai servizi a Consuntivo previsti dal Contratto di Utilizzo e richiesti dall’Impresa Ferroviaria, verranno emesse:

- con cadenza trimestrale, fatture d’importo pari al 100% dei servizi;
- con cadenza trimestrale, fatture di conguaglio o note di accredito, derivanti dalla differenza tra i servizi fatturati ed ancora da fatturare.

6.4.2. PAGAMENTO

L’Impresa Ferroviaria è tenuta ad effettuare i pagamenti delle fatture entro 60 (sessanta) 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 gli interessi di mora pari al tasso Euribor, pubblicato semestralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica a cura del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

6.5. PERFORMANCE REGIME

In ottemperanza con quanto disposto dal D.Lgs. 112/2015, in recepimento della Direttiva (UE) 34/2012, e dalla Delibera ART 70/2014, FT-DI adotta un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato "Performance Regime".

FT-DI o le Imprese Ferroviarie rispondono di tutte le soppressioni, anche parziali, effettuate in gestione operativa per cause riconducibili alla propria responsabilità.

FT-DI rende accessibili alle Imprese Ferroviarie tutti i dati necessari del Sistema di Performance Regime e la visione, per mezzo dei sistemi informativi condivisi, dei treni circolanti e delle cause dei ritardi. Il sistema di monitoraggio della circolazione treni di FT-DI consente anche di:

- Quantificare gli indicatori di regolarità e puntualità ai sensi della delibera dell'Autorità n. 16/2018; Quantificare i KPI e le penali, divisi per servizi oggetto e non oggetto di CdS;
- Accedere ai sistemi informatici di monitoraggio della circolazione anche agli enti affidanti titolari di CdS;
- L'inserimento delle cause dei ritardi e delle soppressioni nel rispetto di quanto indicato nella Fiche UIC 450-2 – edizione 2009 riportate in allegato "Attribuzione cause di ritardo e delle soppressioni, performance regime".

Inoltre, permette agli utenti di visualizzare gli indicatori di puntualità mensili, annuali, nonché gli obiettivi stabiliti per l'anno successivo, relativi alle IF che svolgono servizio. Le informazioni sono disponibili sul sito internet di FT-DI all'indirizzo: www.ferrovienordbarese.it.

6.6. RIDETERMINAZIONE DEI CANONI E DEI CORRISPETTIVI ESPOSTI NEL PIR

I valori dei canoni e dei corrispettivi esposti nel presente documento saranno oggetto di rideterminazione e riarticolazione, nel corso dell'anno 2023, a seguito degli esiti che l'ART effettuerà sulla proposta tariffaria e sulla base di criteri che la stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti si riserva di indicare in fase di emanazione di indicazioni e prescrizioni sulla bozza finale del PIR 2024.



FERROTRAMVIARIA SPA

***Prospetto Informativo Rete 2024
Caratteristiche dell'infrastruttura***

Edizione Giugno 2022



INDICE

CAPITOLO 1 – INTRODUZIONE.....	3
CAPITOLO 2 - CARATTERISTICHE DELL’INFRASTRUTTURA	4
2.1. INQUADRAMENTO GENERALE.....	4
2.2. LINEE FERROVIARIE GESTITE DA FT-DI.....	4
2.3. LOCALITA’ DI SERVIZIO	5
2.4. PASSAGGI A LIVELLO.....	5
2.5. GALLERIE	7
2.6. SISTEMI DI TRAZIONE	7
2.7. MASSA ASSIALE.....	8
2.8. REGIME DI CIRCOLAZIONE.....	8
2.9. SISTEMI DI ESERCIZIO	9
2.10. SISTEMI TECNOLOGICI DI SICUREZZA	9
CAPITOLO 3 – RESTRIZIONI DI TRAFFICO.....	10
CAPITOLO 4 – LOCALITA’ DI SERVIZIO	11
4.1. INTRODUZIONE.....	11
4.2. BARI CENTRALE.....	12
4.3. QUINTINO SELLA.....	13
4.4. BRIGATA BARI	14
4.5. FRANCESCO CRISPI	15
4.6. FESCA SAN GIROLAMO	16
4.7. PALESE	17
4.8. MACCHIE.....	18
4.9. EUROPA	19
4.10. AEROPORTO.....	20
4.11. BITONTO S.S. MEDICI.....	21
4.12. BITONTO	22
4.13. SOVERETO.....	23
4.14. TERLIZZI.....	24
4.15. RUVO DI PUGLIA	25
4.16. CORATO SUD - OSPEDALE.....	26



4.17. CORATO	27
4.18. ANDRIA SUD	28
4.19. ANDRIA	29
4.20. BARLETTA SCALO	30
4.21. BARLETTA CENTRALE	31
4.22. TESORO	32
4.23. CITTADELLA.....	33
4.24. SAN GABRIELE.....	34
4.25. OSPEDALE	35
4.26. CECILIA.....	36
CAPITOLO 5 – ELENCO DEI NUMERI FUNZIONALI IMPIANTI FISSI	37



CAPITOLO 1 – INTRODUZIONE

Nel presente allegato vengono riportate tutte le informazioni relative alle caratteristiche dell’infrastruttura gestita da FT-DI, suddivise in 4 capitoli:

- CAPITOLO 2 – CARATTERISTICHE DELL’INFRASTRUTTURA;
- CAPITOLO 3 – RESTRIZIONI DI TRAFFICO;
- CAPITOLO 4 – LOCALITÀ DI SERVIZIO;
- CAPITOLO 5 – ELENCO DEI NUMERI FUNZIONALI IMPIANTI FISSI.

Il Capitolo 2 contiene una cartografia di inquadramento generale del territorio pugliese e la schematizzazione delle principali caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche delle linee gestite da Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura (Gestore dell’infrastruttura) come individuate dal DM 5 agosto 2016.

- 2.1 INQUADRAMENTO GENERALE;
- 2.2 LINEE FERROVIARIE GESTITE DA FT-DI;
- 2.3 LOCALITÀ DI SERVIZIO;
- 2.4 PASSAGGI A LIVELLO;
- 2.5 GALLERIE;
- 2.6 SISTEMI DI TRAZIONE;
- 2.7 MASSA ASSIALE;
- 2.8 REGIME DI CIRCOLAZIONE;
- 2.9 SISTEMI DI ESERCIZIO;
- 2.10 SISTEMI TECNOLOGICI DI SICUREZZA.

Il Capitolo 3 contiene le informazioni relative alle restrizioni di traffico attualmente in vigore sulla rete ferroviaria gestita da FT-DI.

Nel Capitolo 4 vengono descritte tutte le principali caratteristiche delle località di servizio dell’infrastruttura regionale gestita da Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura (Gestore dell’infrastruttura).

Il Capitolo 5 elenca i numeri funzionali delle reti GSM e GSM-R, per le comunicazioni con gli operatori abilitati di FT-DI nelle località di servizio.



CAPITOLO 2 - CARATTERISTICHE DELL’INFRASTRUTTURA

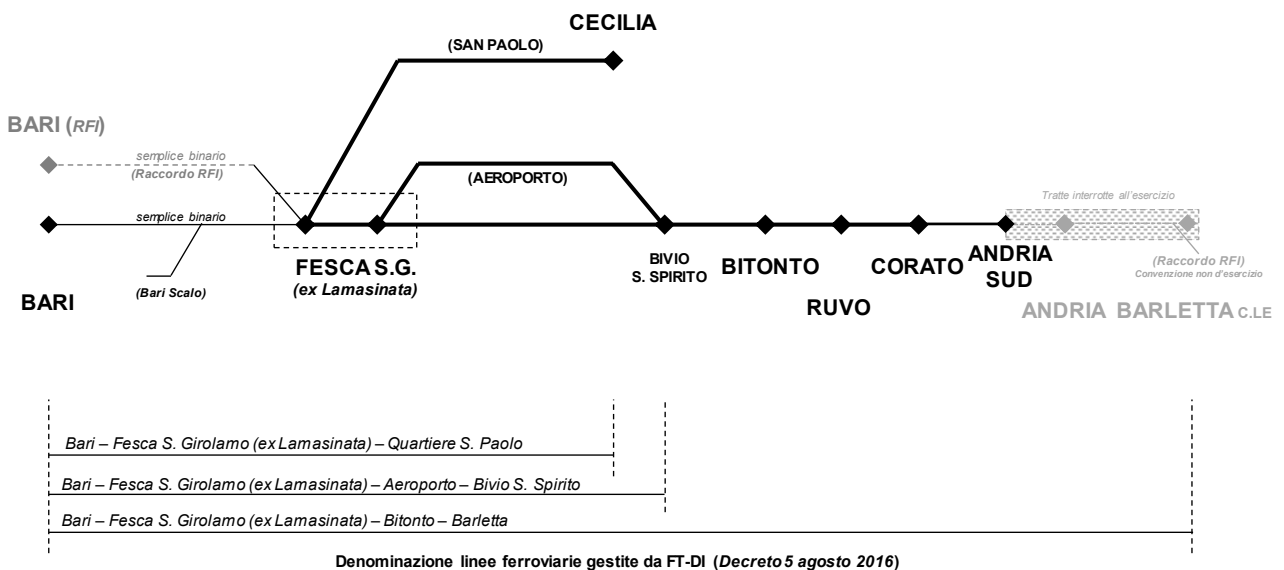
2.1. INQUADRAMENTO GENERALE

FIGURA 1: INQUADRAMENTO GENERALE



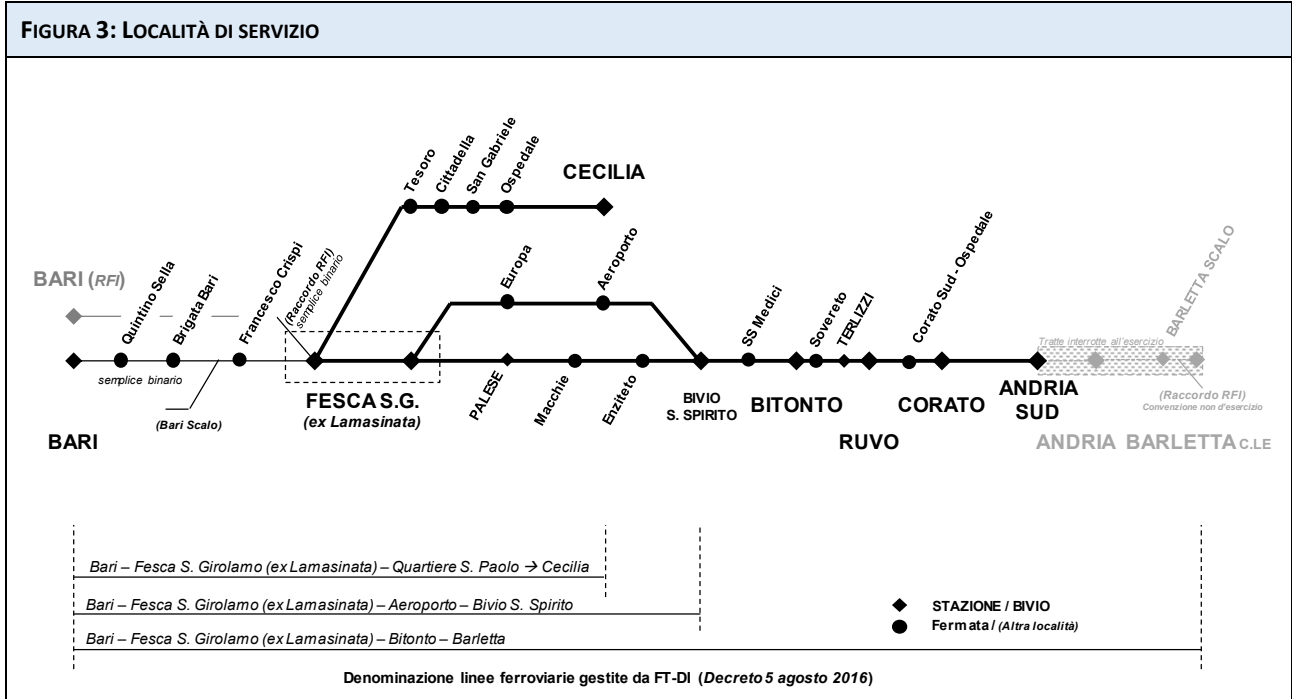
2.2. LINEE FERROVIARIE GESTITE DA FT-DI

FIGURA 2: LINEE GESTITE DA FERROTRAMVIARIA SPA – GESTORE DELL’INFRASTRUTTURA





2.3. LOCALITA' DI SERVIZIO



2.4. PASSAGGI A LIVELLO

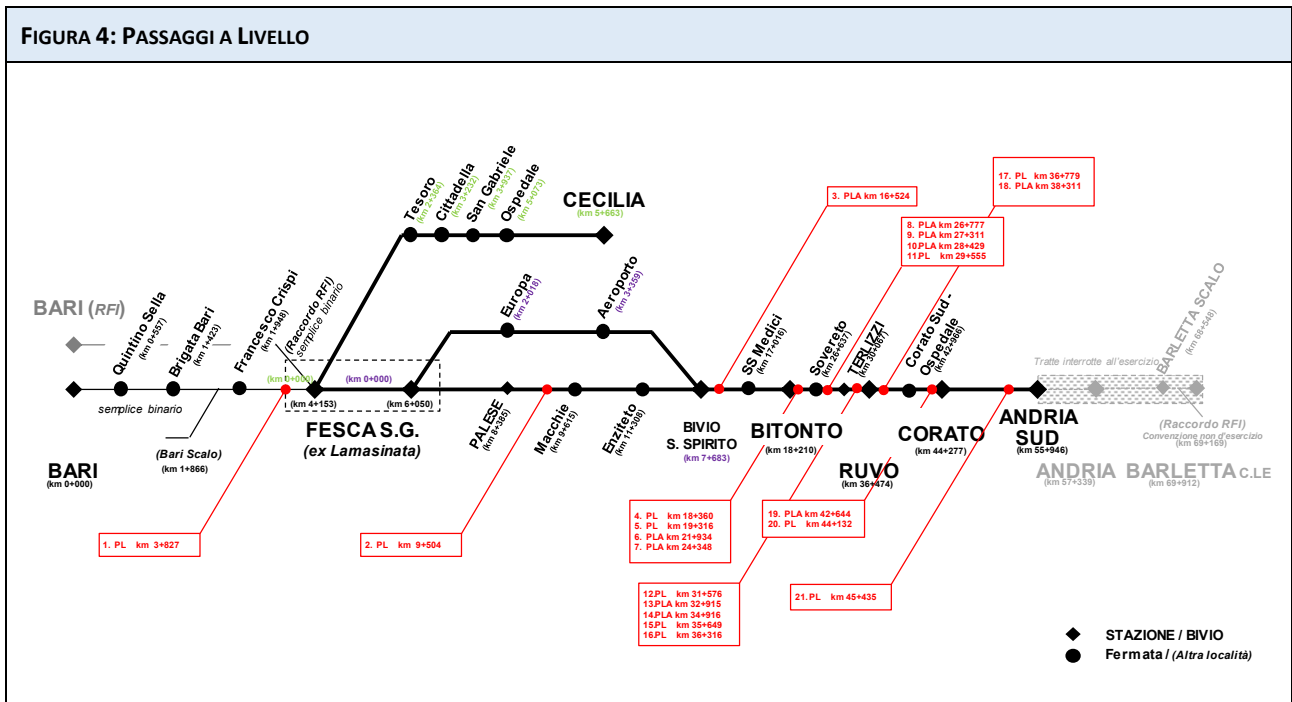




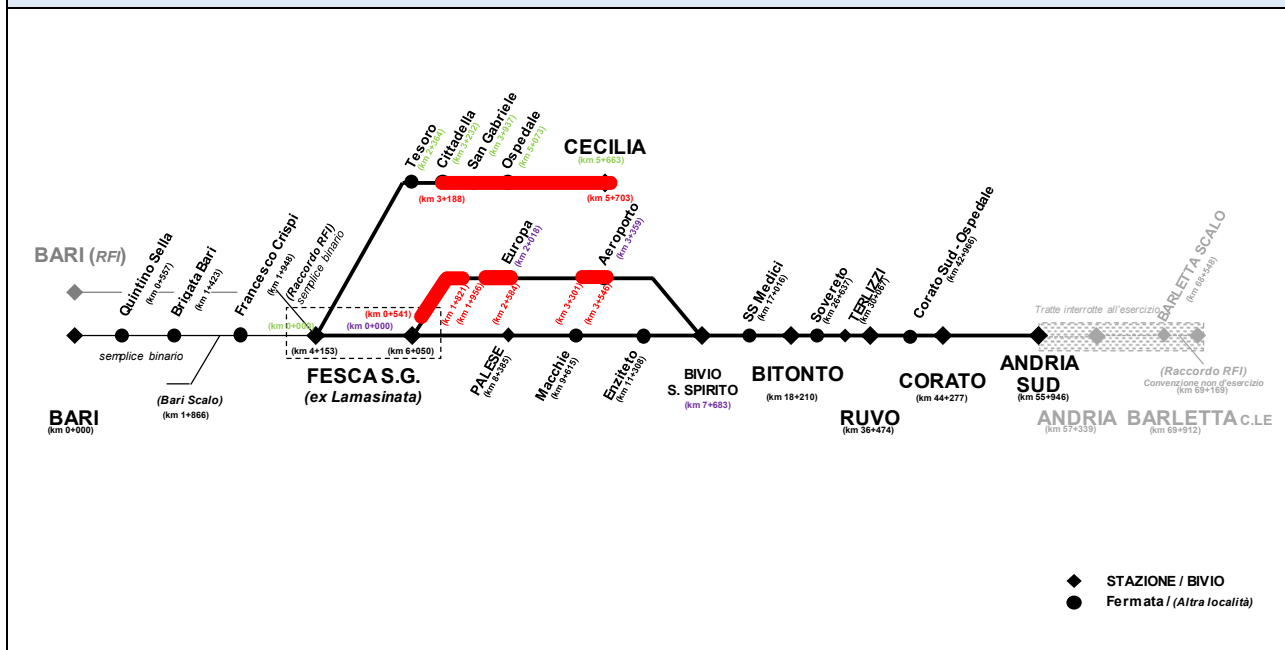
TABELLA 1: CARATTERISTICHE DEI PASSAGGI A LIVELLO

N°	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	TRATTA	SEGNALAZIONE LATO FERROVIA	SEGNALAZIONE LATO STRADA		NOTE
				OTTICA	ACUSTICA	
1	3+827	Bari C.le – Fesca S. Girolamo	Segnale prima categoria	X	X	----
2	9+504	Fesca S. Girolamo – Bivio S. Spirito (via Palese)	Segnale proprio	X	X	----
3	16+524	Bivio S. Spirito – Ruvo	Segnale proprio	X	X	----
4	18+360	Bivio S. Spirito – Ruvo	Segnale prima categoria	X	X	----
5	19+316	Bivio S. Spirito – Ruvo	Segnale prima categoria	X	X	----
6	21+934	Bivio S. Spirito – Ruvo	Segnale proprio	X	X	----
7	24+348	Bivio S. Spirito – Ruvo	Segnale proprio	X	X	----
8	26+777	Bivio S. Spirito – Ruvo	Segnale proprio	X	X	----
9	27+311	Bivio S. Spirito – Ruvo	Segnale proprio	X	X	----
10	28+429	Bivio S. Spirito – Ruvo	Segnale proprio	X	X	Chiusura temporanea
11	29+555	Bivio S. Spirito – Ruvo	Segnale prima categoria	X	X	----
12	31+576	Bivio S. Spirito – Ruvo	Segnale prima categoria	X	X	----
13	32+915	Bivio S. Spirito - Ruvo	Segnale proprio	X	X	----
14	34+916	Bivio S. Spirito - Ruvo	Segnale proprio	X	X	----
15	35+649	Bivio S. Spirito - Ruvo	Segnale prima categoria	X	X	----
16	36+316	Bivio S. Spirito - Ruvo	Segnale prima categoria	X	X	----
17	36+779	Ruvo - Corato	Segnale prima categoria	X	X	----
18	38+311	Ruvo - Corato	Segnale proprio	X	X	----
19	42+644	Ruvo - Corato	Segnale proprio	X	X	----
20	44+132	Ruvo - Corato	Segnale prima categoria	X	X	----
21	45+435	Corato – Andria Sud	Segnale prima categoria	X	X	----



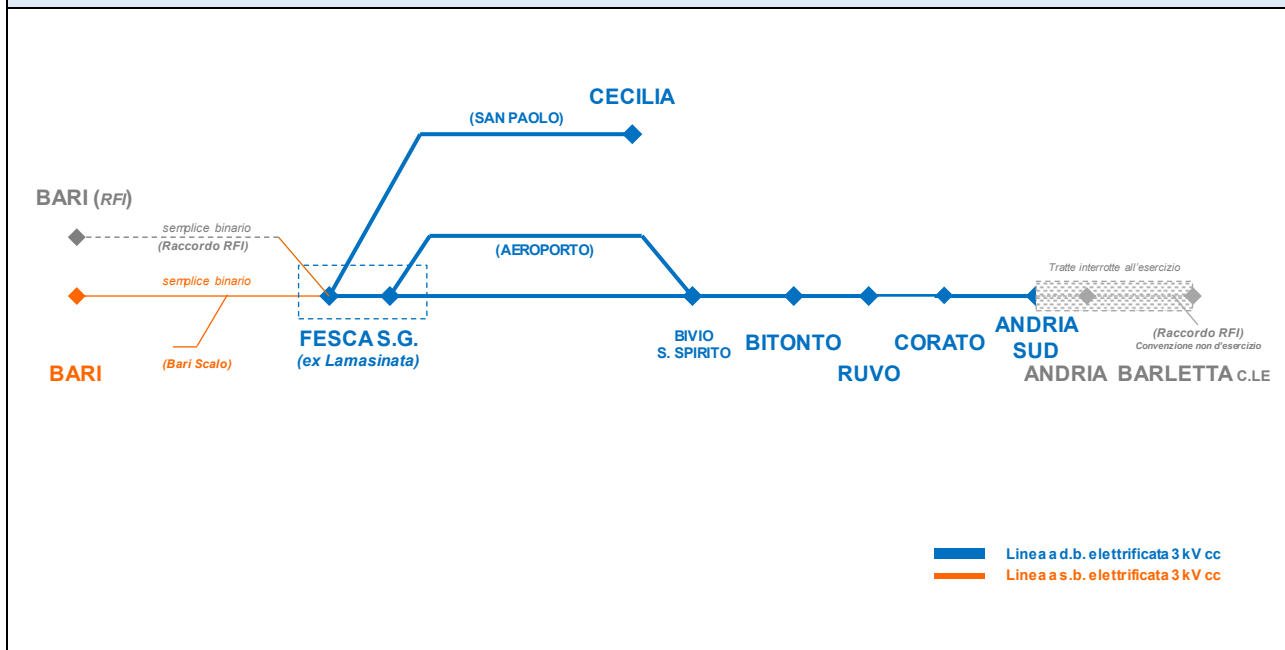
2.5. GALLERIE

FIGURA 5: GALLERIE



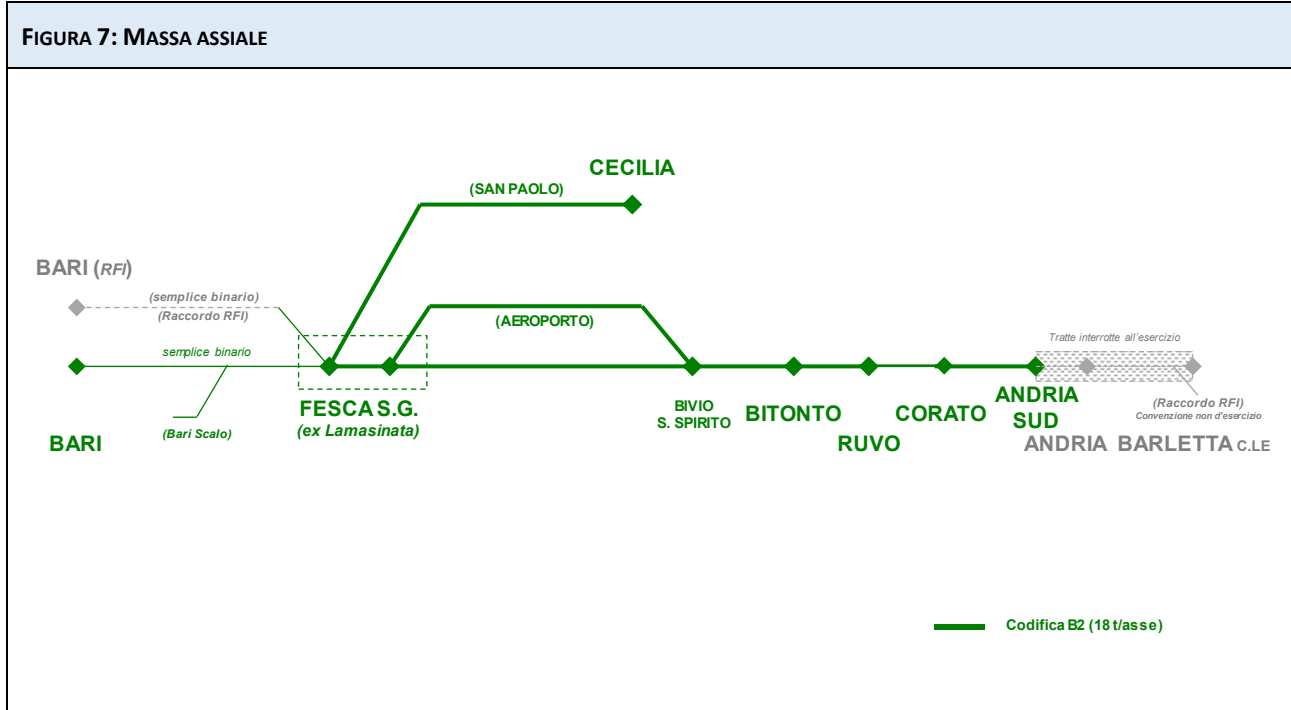
2.6. SISTEMI DI TRAZIONE

FIGURA 6: SISTEMI DI TRAZIONE

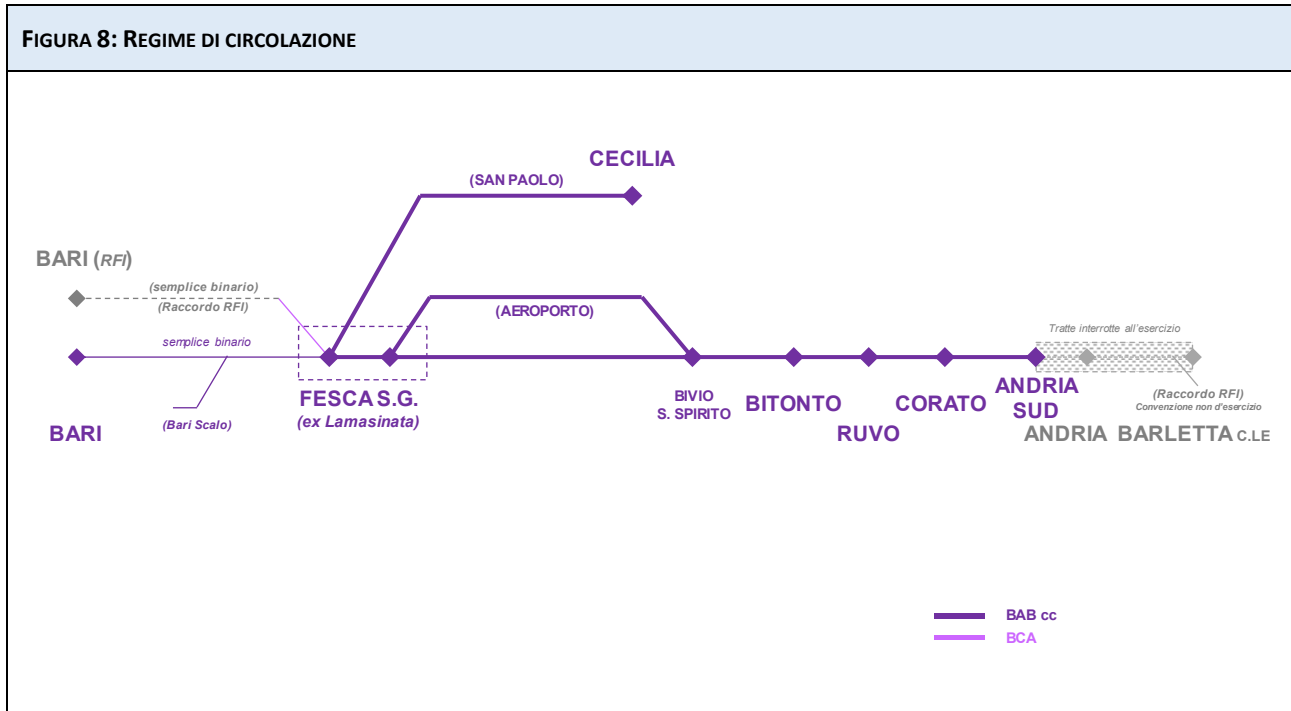




2.7. MASSA ASSIALE

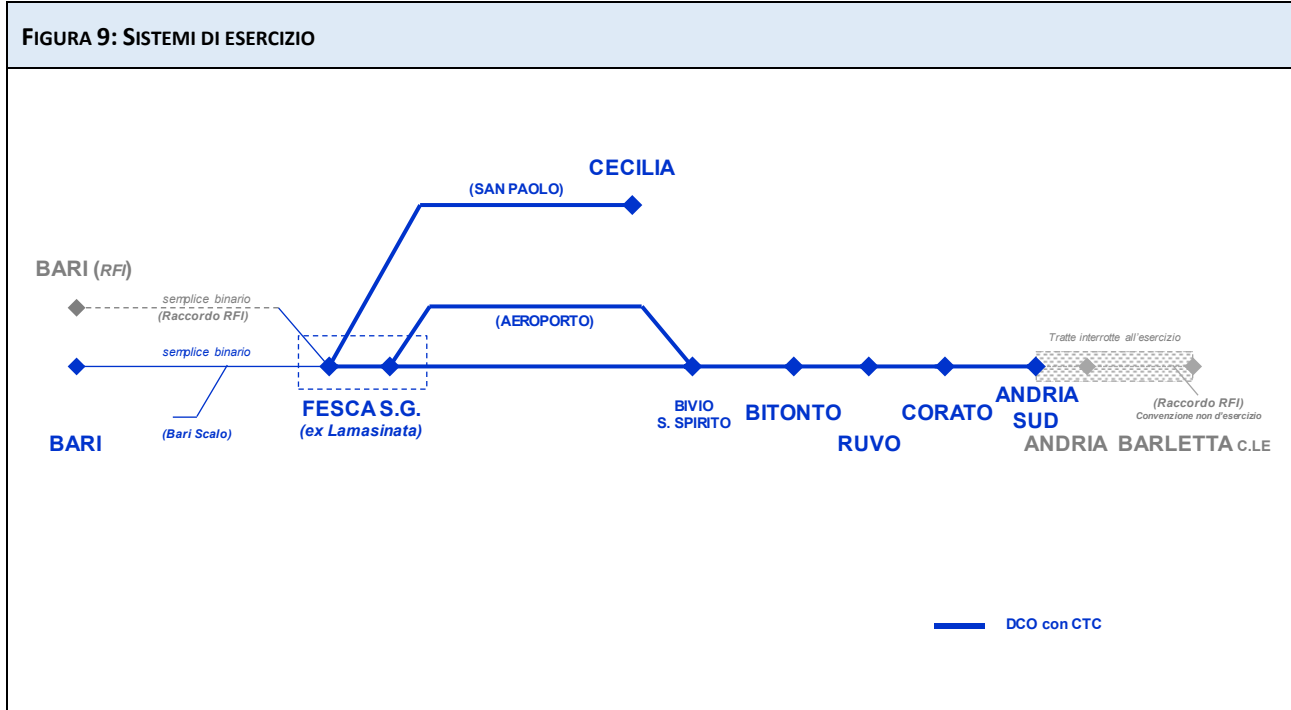


2.8. REGIME DI CIRCOLAZIONE

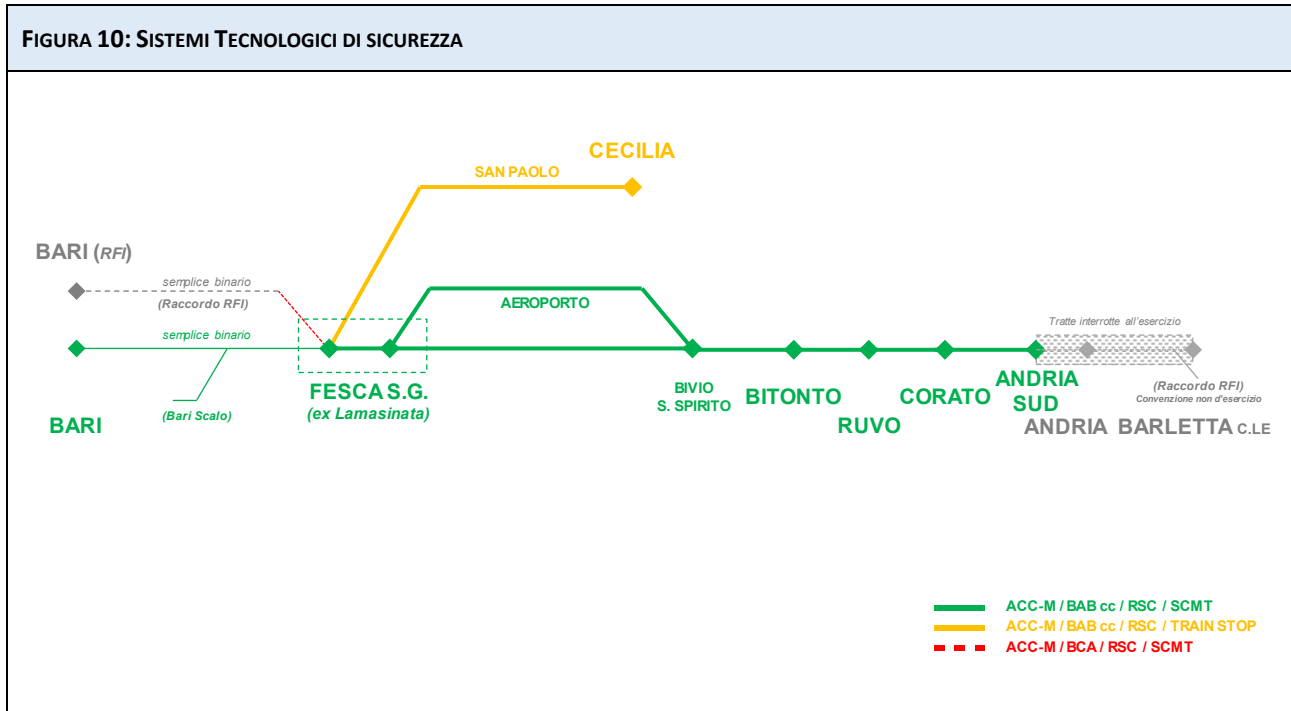




2.9. SISTEMI DI ESERCIZIO



2.10. SISTEMI TECNOLOGICI DI SICUREZZA



**CAPITOLO 3– RESTRIZIONI DI TRAFFICO**

ID	LINEA	TRATTA	RESTRIZIONE
1	BARI – FESCA S. GIROLAMO (EX LAMASINATA) – QUARTIERE S. PAOLO (→ CECILIA).	FESCA S. GIROLAMO - CECILIA	VELOCITÀ MASSIMA AMMESSA DI 50 KM/H.
2	TUTTE	TUTTE	V _{MAX} ≤ 60 KM/H AI MEZZI CHE ECCEDONO IL LIMITE DELLA CONICITÀ EQUIVALENTE AMMESSA RIF. REGOLAMENTO (UE) N. 1299/2014 – STI INF P.TO 7.7.10.2 (4.2.4.5)



CAPITOLO 4 – LOCALITA’ DI SERVIZIO

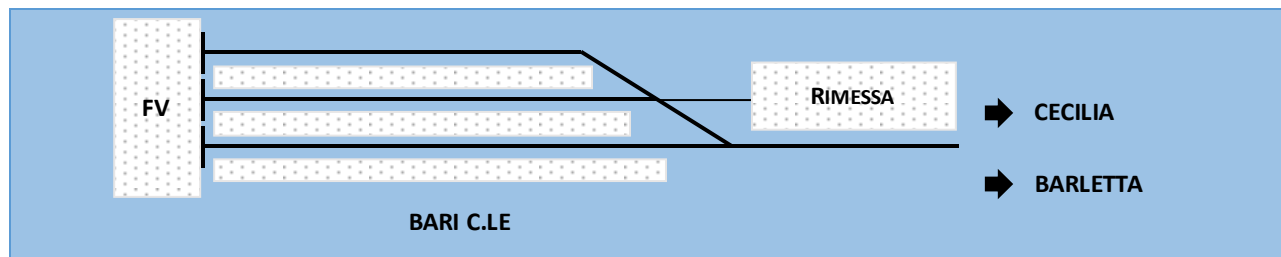
4.1. INTRODUZIONE

Di seguito vengono descritte le principali caratteristiche delle località di servizio presenti sulla rete ferroviaria gestita da Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura (Gestore dell’infrastruttura).

- Località: *nome della località di servizio*;
- Tipo: *tipologia della località di servizio*;
- Presenziamento: *presenza di personale aziendale*;
- Linea:
 - [1] *Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta*;
 - [2] *Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito*;
 - [3] *Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo*;
- Controllo accessi: *chiusure di sbarramento per il controllo degli accessi durante le ore di sospensione dell’esercizio ferroviario*;
- Monitor per informazioni su orari: *visualizzano l’orario di partenza dei treni dalla Stazione / Fermata nell’arco di due ore e informazioni sul servizio*;
- Monitor per informazioni su avvisi e news: *visualizzano le informazioni e news speculari a quelli pubblicati sul sito web aziendale*;
- Accesso assistito ai disabili: *assistito da personale aziendale*;
- Servizi igienici: *servizi igienici ad uso disabili e sale di attesa: fruibili solo nei periodi di presenziamento da personale aziendale e/o nei periodi di presenziamento delle biglietterie*.



4.2. BARI CENTRALE



LOCALITÀ	Bari C.le	TIPO	Stazione Capotronco
LINEA	[1], [2], [3]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	0+000
N. BINARI	3	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	162 – 175 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	Scale fisse, mobili e ascensori.
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	A raso
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONARE PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Si
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	Si	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	Si
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	Si	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	Si
PARCHEGGIO AUTO	-	RASTRELLIERE PORTA BICI	-



4.3. QUINTINO SELLA

LOCALITÀ	Quintino Sella	TIPO	Fermata
LINEA	[1], [2], [3]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	0+557
N. BINARI	1	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	1	LUNGHEZZA BANCHINE	134 m.
PENSILINA	-	ACCESSO ALLA STAZIONE	Scale fisse.
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	A raso
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	-
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	-	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	-
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	-	SALE DI ATTESA	-
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	-	RASTRELLIERE PORTA BICI	-



4.4. BRIGATA BARI

BRIGATA BARI			
BARI C.LE ←			→ CECILIA → BARLETTA
LOCALITÀ	Brigata Bari	TIPO	Fermata
LINEA	[1], [2], [3]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	1+423
N. BINARI	1	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	1	LUNGHEZZA BANCHINE	92 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	A raso
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	-
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	-	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	-
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	-	SALE DI ATTESA	-
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	-	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

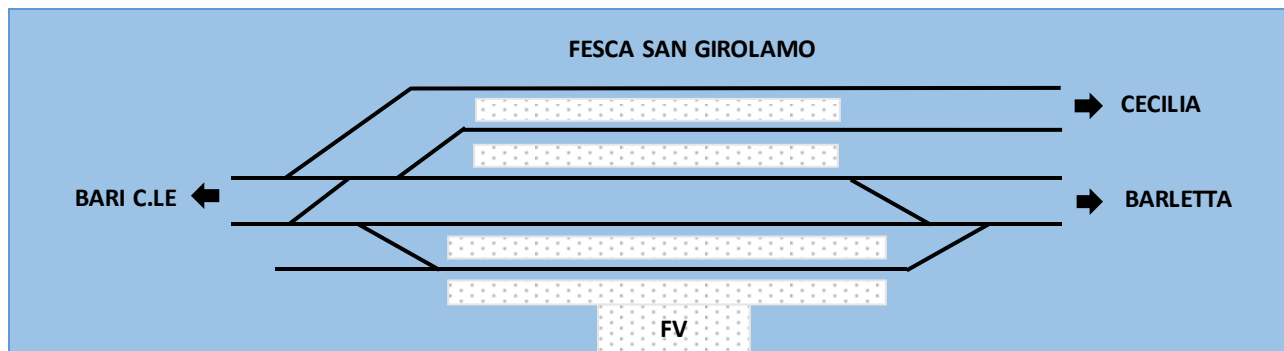


4.5. FRANCESCO CRISPI

FRANCESCO CRISPI			
BARI C.LE ←		→ CECILIA → BARLETTA	
LOCALITÀ	Francesco Crispi	TIPO	Fermata
LINEA	[1], [2], [3]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	1+948
N. BINARI	1	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	1	LUNGHEZZA BANCHINE	174.3 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PREZENZIAMENTO	-	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	-
BIGLIETTERIE	-	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	-	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	-
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	-	SALE DI ATTESA	-
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	-	RASTRELLIERE PORTA BICI	-



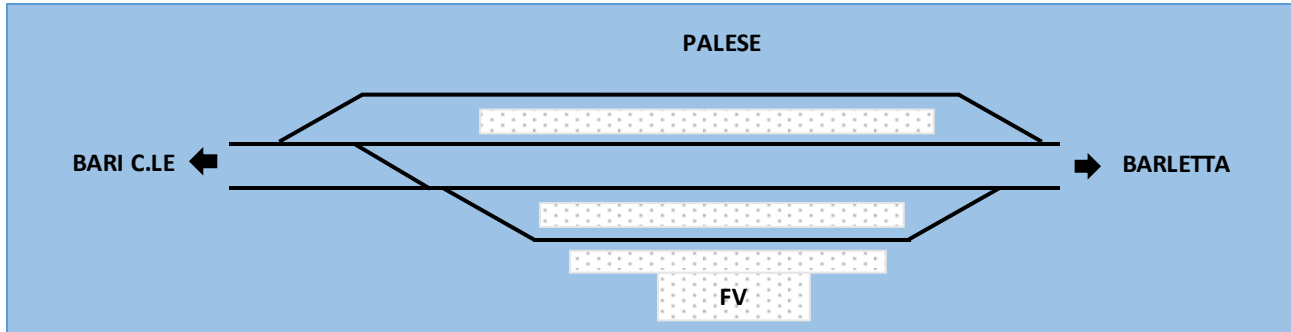
4.6. FESCA SAN GIROLAMO



LOCALITÀ	Fesca S. Girolamo	TIPO	Stazione di diramazione
LINEA	[1], [2], [3]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	4+153
N. BINARI	5	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	4	LUNGHEZZA BANCHINE	90.60 – 203.90 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	-	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso - Sottopassi
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	-	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopassi
BIGLIETTERIE	-	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	-
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	-	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	Si	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	-	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si



4.7. PALESE



LOCALITÀ	Palese	TIPO	Stazione
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	8+385
N. BINARI	4	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	3	LUNGHEZZA BANCHINE	107.90 – 119 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	-	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso - Sottopassi
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	-	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopassi
BIGLIETTERIE	-	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	-	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	Si	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	-	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	Si
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si



4.8. MACCHIE

LOCALITÀ	Macchie	TIPO	Fermata
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	9+615
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	161 – 162 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PREZENZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso - Sottopassi
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopassi
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	-	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	Si	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	Si
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si



4.9. EUROPA

EUROPA			
LOCALITÀ	Europa	TIPO	Fermata
LINEA	[2]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	2+018*
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	94.20 m.
PENSILINA	(Fermata in galleria)	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	Scala/Ascensore
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	-	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sovrappasso
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	Si	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	-
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

*le chilometriche delle fermate di Europa e Aeroporto sono riferite alla località di Fesca S. Girolamo, progressiva chilometrica 6+050 (0+000) da Bari C.le.



4.10. AEROPORTO

AEROPORTO			
LOCALITÀ	Aeroporto	TIPO	Fermata
LINEA	[2]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	3+359*
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	94.50 m.
PENSILINA	(Fermata in galleria)	ACCESSO ALLA STAZIONE	A raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	Scala/Ascensore
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	-	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sovrappasso
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	Si	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	Si
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	-
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

*Le chilometriche delle fermate di Europa e Aeroporto sono riferite alla località di Fesca S. Girolamo, progressiva chilometrica 6+050 (0+000) da Bari C.le.

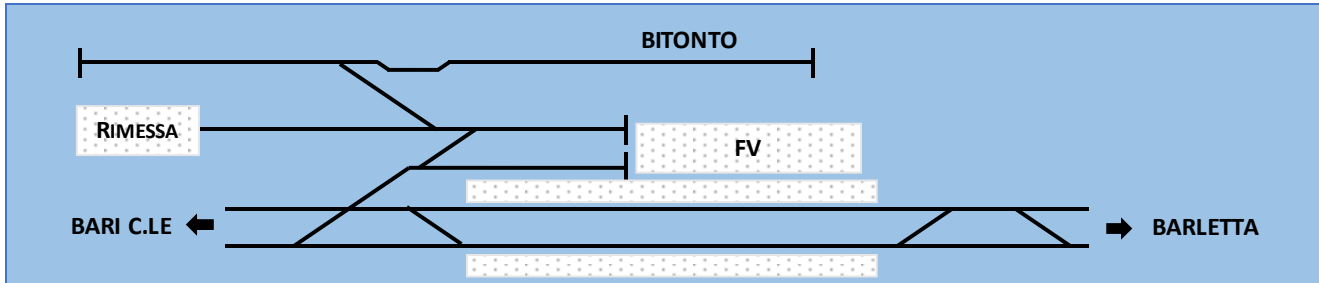


4.11. BITONTO S.S. MEDICI

BITONTO S.S. MEDICI			
LOCALITÀ	Bitonto S.S. Medici	TIPO	Fermata
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	17+016
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	99.70 – 119.45 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A raso
PRESEZIAMENTO	-	ACCESSO ALLE BANCHINE	A raso - Sottopassi
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopassi
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	Si	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	-	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si



4.12. BITONTO



LOCALITÀ	Bitonto	TIPO	Stazione
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	18+210
N. BINARI	5	TIPO DI BINARIO	Circolazione e Secondari
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	132.20 – 217.5 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso - Sottopassi
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopasso
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	Si	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

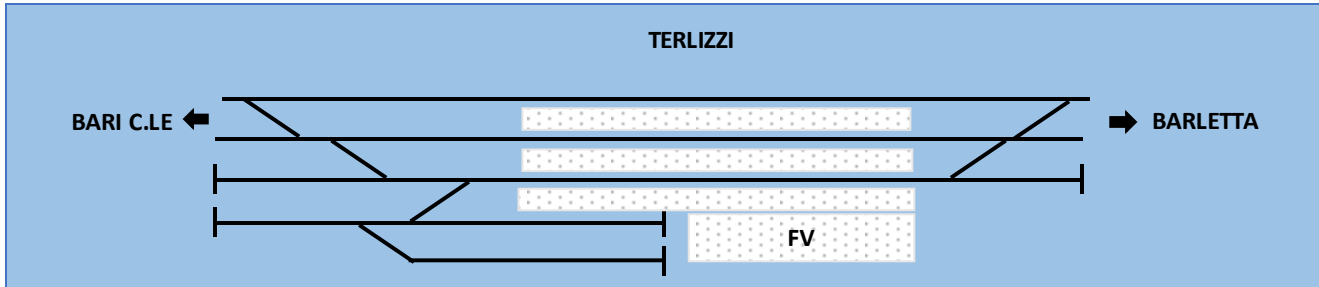


4.13. SOVERETO

SOVERETO			
LOCALITÀ	Sovereto	TIPO	Fermata
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	26+637
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	109.30 – 110.60
PENSILINA	-	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PREZENZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso - Sottopassi
CONTROLLO ACCESSI	-	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	-	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopassi
BIGLIETTERIE	-	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	-
OBLITERATRICI	-	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	-
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	-
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	-	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	-
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	-	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	-	OROLOGIO	-
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	-



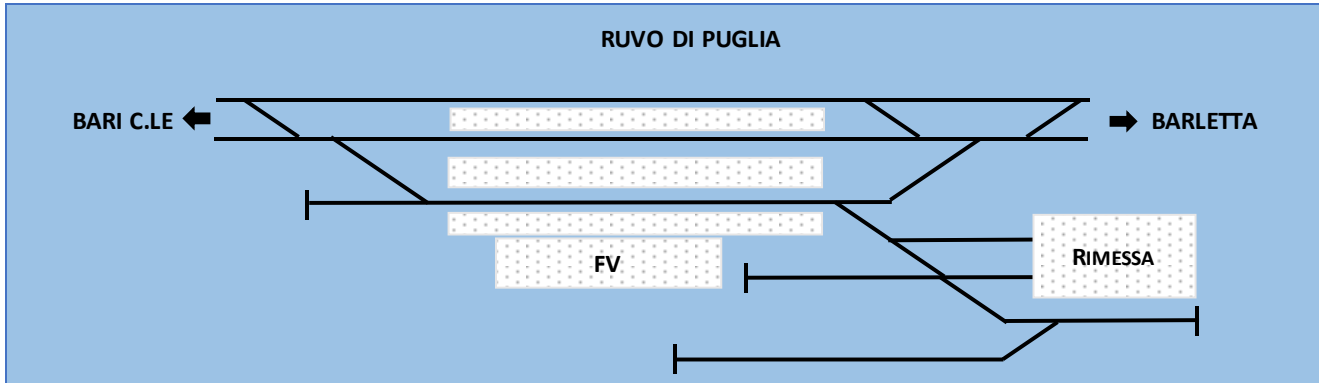
4.14. TERLIZZI



LOCALITÀ	Terlizzi	TIPO	Stazione
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	30+067
N. BINARI	5	TIPO DI BINARIO	Circolazione e Secondari
NUMERO BANCHINE	3	LUNGHEZZA BANCHINE	107.10 – 115.30 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso - Sottopassi
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopasso
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	Si	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si



4.15. RUVO DI PUGLIA



LOCALITÀ	Ruvo di Puglia	TIPO	Stazione
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	36+474
N. BINARI	7	TIPO DI BINARIO	Circolazione e Secondari
NUMERO BANCHINE	3	LUNGHEZZA BANCHINE	103.90 – 112.30 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso – Sottopassi
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopasso
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	Si	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	Si
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

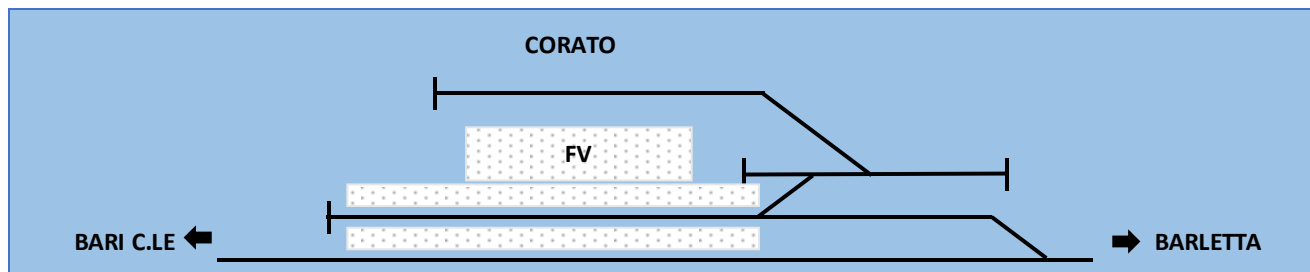


4.16. CORATO SUD - OSPEDALE

CORATO SUD - OSPEDALE			
LOCALITÀ	Corato Sud-Ospedale	TIPO	Fermata
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	42+966
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	115 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	Sottopasso
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopasso
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	Si	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	-



4.17. CORATO



LOCALITÀ	Corato	TIPO	Stazione
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	44+277
N. BINARI	4	TIPO DI BINARIO	Circolazione e Secondari
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	113.40 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso – Sottopassi
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	-	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopasso
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	Si
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si



4.18. ANDRIA SUD

ANDRIA SUD			
LOCALITÀ	Andria Sud	TIPO	Stazione
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	55+946
N. BINARI	3	TIPO DI BINARIO	Circolazione e Secondari
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	93 – 143 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PREZENZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopasso
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	Si	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	Si
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si



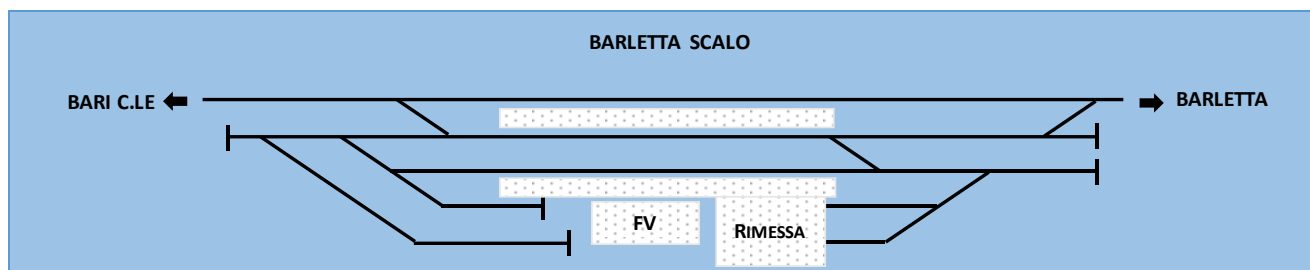
4.19. ANDRIA

ANDRIA			
LOCALITÀ	Andria*	TIPO	Stazione
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	57+339
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione e Secondari
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	115.75 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	-	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso
CONTROLLO ACCESSI	-	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	-	ATTRAVERSAMENTO BINARI	-
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	Si
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

* la stazione di Andria non è in esercizio per lavori di ammodernamento e potenziamento dell’infrastruttura ferroviaria sulle tratte Corato – Andria e Andria – Barletta.



4.20. BARLETTA SCALO



LOCALITÀ	Barletta Scalo*	TIPO	Stazione
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	68+548
N. BINARI	7	TIPO DI BINARIO	Circolazione e Secondari
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	63.60 – 114.40 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PREZENZIAMENTO	-	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso
CONTROLLO ACCESSI	-	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	-	ATTRAVERSAMENTO BINARI	-
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	-
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	-
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	Si	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	Si
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

* la stazione di Barletta Scalo non è in esercizio per lavori di ammodernamento e potenziamento dell’infrastruttura ferroviaria sulla tratta Andria – Barletta.



4.21. BARLETTA CENTRALE

BARLETTA CENTRALE			
LOCALITÀ	Barletta C.le*	TIPO	Fermata
LINEA	[1]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	69+912
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione e Secondari
NUMERO BANCHINE	1	LUNGHEZZA BANCHINE	93.40 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	-	ACCESSO ALLE BANCHINE	A Raso - Sottopassi
CONTROLLO ACCESSI	-	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	-	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopasso
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	-	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	-	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	-
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	-	SALE DI ATTESA	Si
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

* la stazione di Barletta Centrale non è in esercizio per lavori di ammodernamento e potenziamento dell’infrastruttura ferroviaria sulla tratta Andria – Barletta.



4.22. TESORO

TESORO			
LOCALITÀ	Tesoro	TIPO	Fermata
LINEA	[3]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	2+364*
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	70.90 m.
PENSILINA	Si	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	Scale e Ascensore
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopasso dal piano stazione
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	Si	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	(Autonomo)	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	-
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

*Le chilometriche delle fermate di Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale e della stazione di Cecilia sono riferite alla Stazione di Fesca S. Girolamo, progressiva chilometrica 4+153 (0+000) da Bari C.le.



4.23. CITADELLA

CITADELLA			
LOCALITÀ	Cittadella	TIPO	Fermata
LINEA	[3]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	3+232*
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	78.30
PENSILINA	(Fermata in galleria)	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PREZENZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	Scale e Ascensore
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sottopasso dal piano stazione
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	Si	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	(Autonomo)	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	-
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	-	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

*le chilometriche delle fermate di Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale e della stazione di Cecilia sono riferite alla Stazione di Fesca S. Girolamo, progressiva chilometrica 4+153 (0+000) da Bari C.le.



4.24. SAN GABRIELE

SAN GABRIELE			
LOCALITÀ	San Gabriele	TIPO	Fermata
LINEA	[3]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	3+937*
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	78.30 m.
PENSILINA	(Fermata in galleria)	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	Scale e Ascensore
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sovrappasso dal piano stazione
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	Si	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	(Autonomo)	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	-
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

*le chilometriche delle fermate di Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale e della stazione di Cecilia sono riferite alla Stazione di Fesca S. Girolamo, progressiva chilometrica 4+153 (0+000) da Bari C.le.



4.25. OSPEDALE

OSPEDALE			
LOCALITÀ	Ospedale	TIPO	Fermata
LINEA	[3]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	5+073*
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	77.60 m.
PENSILINA	(Fermata in galleria)	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PRESEZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	Scale e Ascensore
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sovrappasso dal piano stazione
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	Si	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	(Autonomo)	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	-
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	Si

*Le chilometriche delle fermate di Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale e della stazione di Cecilia sono riferite alla Stazione di Fesca S. Girolamo, progressiva chilometrica 4+153 (0+000) da Bari C.le.



4.26. CECILIA

CECILIA			
LOCALITÀ	Cecilia	TIPO	Stazione
LINEA	[3]	PROGRESSIVA CHILOMETRICA	5+663*
N. BINARI	2	TIPO DI BINARIO	Circolazione
NUMERO BANCHINE	2	LUNGHEZZA BANCHINE	80 m.
PENSILINA	(Fermata in galleria)	ACCESSO ALLA STAZIONE	A Raso
PREZENZIAMENTO	Si	ACCESSO ALLE BANCHINE	Scale e Ascensore
CONTROLLO ACCESSI	Si	IMPIANTI DI TELESORVEGLIANZA	Si
TABELLONE ORARIO TRENI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE SONORA PER IL PUBBLICO	Si
MONITOR PER INFORMAZIONI SU AVVISI E NEWS	Si	ATTRAVERSAMENTO BINARI	Sovrappasso dal piano stazione
BIGLIETTERIE	Si	MONITOR PER INFORMAZIONI SU ORARI	Si
OBLITERATRICI	Si	IMPIANTI A DIFFUSIONE WEB RADIO	Si
ASCENSORE	Si	EMETTITRICI AUTOMATICHE	Si
ACCESSO ASSISTITO AI DISABILI	(Autonomo)	SCALA MOBILE	-
PIATTAFORMA SERVOSCALE PER DISABILI	-	SERVIZI IGIENICI	Si
SERVIZI IGIENICI AD USO DISABILI	Si	SALE DI ATTESA	-
AREE DI ATTESA CON PANCHINE	Si	OROLOGIO	Si
CESTINI PORTA RIFIUTI	Si	ATTIVITÀ COMMERCIALI (BAR, TABACCHI, EDICOLA, DISTRIBUTORI AUTOMATICI)	-
PARCHEGGIO AUTO	Si	RASTRELLIERE PORTA BICI	-

*le chilometriche delle fermate di Tesoro, Cittadella, San Gabriele, Ospedale e della stazione di Cecilia sono riferite alla Stazione di Fesca S. Girolamo, progressiva chilometrica 4+153 (0+000) da Bari C.le.

**CAPITOLO 5 – ELENCO DEI NUMERI FUNZIONALI IMPIANTI FISSI**

Località	Ruolo	Numero Funzionale GSM-R	Utenza telefonica associata	Codice breve per chiamata rapida	Presenziamento
BARI C.LE	DM	70539602	3138869950		
FESCA S. GIROLAMO	DM	70530402	3138869952		No
FESCA S. GIROLAMO	DCO	70530401	3138869953	1200	
FESCA S. GIROLAMO	DOTE	70530403	3138869960	1400	
BIVIO S. SPIRITO	DM	70539702	3138869961		No
BITONTO	DM	70530002	3138869954		
TERLIZZI	DM	70529802	3138869955		No
RUVO	DM	70529502	3138869956		
CORATO	DM		3357862040		No
ANDRIA SUD	DM				SI



FERROTRAMVIARIA SPA

***Prospetto Informativo Rete 2024
Accordo Quadro Tipo per i servizi
di Trasporto Pubblico Locale***

Edizione Giugno 2022



ACCORDO QUADRO TIPO PER SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il Consorzio Ferrovie Pugliesi (cod. fisc. e partita IVA), con sede in, per la quale interviene, nella sua qualità di, di seguito denominato anche Consorzio o CFP

e

..... (cod. fisc. e partita IVA), con sede in, per la quale interviene, nella sua qualità di, di seguito denominato anche Richiedente, congiuntamente denominate anche "Parti"

PREMESSO CHE

- il D.Lgs. 112/2015 prevede, all'Art. 22, comma 5, che il GI e un Richiedente possano concludere un Accordo Quadro, per l'utilizzo di capacità di infrastruttura per un periodo superiore a quello di un orario di servizio, che non specifichi il dettaglio delle tracce orarie ma miri a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente;
- la Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura (FT-DI) è affidataria della gestione dell'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria Bari-Barletta e diramazioni per l'Aeroporto Karol Woytila e il quartiere San Paolo in virtù del Contratto di Servizio del 14/12/2009, rep. 10999 del 17/12/2009, sottoscritto con la Regione Puglia, prorogato con deliberazione di Giunta Regionale n. 1453 del 02/08/2013;
- il Consorzio Ferrovie Pugliesi, per effetto della sottoscrizione di apposita Convenzione, stipulata in data 12 dicembre 2019, ha ricevuto dalla Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura o FT DI l'affidamento dell'incarico di svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, di cui all'Art. 3, comma 1, lett. b), del D.Lgs. 112/2015;
- in data il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura tramite Accordo Quadro;
- che il Consorzio ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all'Allegato A al presente Accordo;
- il Richiedente dichiara di aver ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente, obbligandosi alla relativa osservanza, quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete edizione

tanto premesso,

CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE

Art. 1

(Valore delle premesse e degli allegati)

Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

**Art. 2****(Oggetto)**

L'oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria – specificamente individuata nell'Allegato A – che il Consorzio 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, il Consorzio, 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, previa verifica della capacità disponibile, 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.

Il Consorzio 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.

Art. 3**(Durata - Periodo di disponibilità della capacità)**

Il presente Accordo ha validità a decorrere 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).

Art. 4**(Obblighi del Richiedente)**

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

Art. 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 al CFP tutta la relativa documentazione.

**Art. 6****(Informazioni e Riservatezza dei dati)**

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

Il Consorzio 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.

Il Consorzio dichiara che le informazioni, presenti nelle banche dati di FT-DI, relative alla puntualità, alle soppressioni dei treni, oggetto del contratto di utilizzo da stipularsi ai sensi del successivo Art. 8, nonché delle rendicontazioni dei pedaggi e del Performance Regime, saranno accessibili direttamente sia da parte della IF che del titolare dell'AQ (non IF).

Il Consorzio dichiara che nulla osta a che le informazioni, presenti nelle banche dati di FT-DI, 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 FT-DI esclusivamente all'IF designata.

Il Richiedente e il Consorzio si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi ed a ritenere strettamente confidenziali i dati, le informazioni, i documenti e gli studi di cui vengano a conoscenza in relazione alla conclusione e all'esecuzione dell'Accordo, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa vigente e si impegnano ad utilizzarli unicamente ai fini prestabiliti.

Art. 7**(Riduzione temporanea della capacità)**

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura, FT-DI, 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 FT-DI di volta in volta, saranno comunicate al Richiedente senza che FT-DI sia tenuto a corrispondere alcuna forma di indennizzo/risarcimento.

Art. 8**(Contrattualizzazione della capacità con l'impresa)**

La capacità individuata nei suoi termini generali in allegato A sarà assegnata annualmente dal Consorzio, 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.



Art. 9

Standard minimi di qualità

Il Consorzio si impegna a garantire, quale indice di qualità (KPI) del servizio di Trasporto Pubblico Locale, il rispetto della velocità commerciale media indicata in Allegato F, relativa all'insieme delle relazioni rientranti nel programma di esercizio dell'AQ medesimo.

Il Consorzio si impegna a garantire, in conformità a quanto previsto dalla Misura 15 della Delibera ART n. 16 del 2018, le seguenti prestazioni:

- la fornitura delle informazioni da rendere, con le forme e le modalità di cui all'Allegato G, nei confronti degli utenti e dei cittadini all'interno delle stazioni di FT-DI, in relazione alle dotazioni infrastrutturali e alla disponibilità degli spazi;
- la pulizia e il confort delle stazioni di FT-DI secondo gli standard minimi di cui all'Allegato G;
- l'accessibilità in autonomia alle stazioni del FT-DI nel rispetto degli standard minimi di cui all'Allegato G;
- il servizio di assistenza alle PRM nelle stazioni di FT-DI da erogarsi nel rispetto degli standard minimi di cui all'Allegato G;
- la sicurezza del viaggiatore nelle stazioni di FT-DI da erogarsi nel rispetto degli standard di cui all'Allegato G.

Art. 10

(Risoluzione)

L'Accordo si intende risolto di diritto, ai sensi dell'art. 1456 c.c., in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR, a seguito di comunicazione del Consorzio da inoltrarsi a mezzo di lettera raccomandata AR o posta certificata.

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

Art. 11

(Disposizioni finali)

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

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

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

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



A tal fine, le Parti si danno reciprocamente atto che, il Consorzio, nel corso della vigenza del presente Accordo, potrà apportare aggiornamenti, modifiche ed integrazioni, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente. Il testo del presente Accordo ne sarà, pertanto, automaticamente adeguato.

Art. 12

(Foro Competente)

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

Art. 13

(Spese dell'accordo)

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

Art. 14

(Allegati)

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

Allegato A – Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura.

Allegato B – Servizi forniti su richiesta di IF.

Allegato C – Stima pedaggi medi.

Allegato D (eventuale) – Linee guida per aggiornamento Allegato A e B.

Allegato E – Localizzazione di impianti e servizi correlato alla produzione della capacità assegnata.

Allegato F – Velocità commerciale media di riferimento.

Allegato G – Standard minimi di qualità del servizio.

Per il Consorzio

Per il Richiedente



FERROTRAMVIARIA SPA

***Prospetto Informativo Rete 2024
Contratto Tipo***

Edizione Giugno 2022

**CONTRATTO TIPO****DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA (*)**

Il Consorzio Ferrovie Pugliesi (cod. fisc. e partita IVA), con sede in, per la quale interviene, nella sua qualità di, di seguito denominato anche Consorzio o CFP,

e

..... (cod. fisc. e partita IVA), con sede in, per la quale interviene, nella sua qualità di, di seguito denominato anche Impresa Ferroviaria o IF, congiuntamente denominate anche "Parti",

PREMESSO CHE

- la Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura (FT-DI) è affidataria della gestione dell'infrastruttura ferroviaria Bari-Barletta e diramazioni per l'Aeroporto Karol Woytila e il quartiere San Paolo in virtù del Contratto di Servizio del 14/12/2009, rep. 10999 del 19/12/2009, sottoscritto con la Regione Puglia, prorogato con deliberazione di Giunta Regionale n. 1453 del 02/08/2013;
- il Consorzio Ferrovie Pugliesi, per effetto della sottoscrizione di apposita Convenzione, stipulata in data 12 dicembre 2019, ha ricevuto dalla Ferrotramviaria S.p.A. – Divisione Infrastruttura l'affidamento dell'incarico di svolgimento delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, di cui all'Art. 3, comma 1, lett. b), del D.Lgs. 112/2015;
- l'IF è in possesso di licenza n rilasciata da ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;
- l'IF è in possesso di titolo autorizzatorio rilasciato dain data [solo qualora il possesso di tale titolo sia richiesto dalla normativa vigente];
- l'IF è in possesso di certificato di sicurezza n rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza in data
- l'IF è stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto, riservato dalla Regione Puglia al Trasporto Pubblico Locale (TPL) e assegnato con contratto di servizio [solo qualora ne ricorra il caso];
- l'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 il CFP [solo qualora ne ricorra il caso];
- in data l'IF ha presentato al CFP richiesta di tracce [solo qualora ne ricorra il caso];
- in data il Consorzio ha comunicato all' IF la definitiva disponibilità delle tracce orarie oggetto della richiesta;
- il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce oggetto dello stesso ed indicate in Allegato 1;
- l'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];
- l'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);

**CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE****Art.1****(Premesse ed 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 D.Lgs. 112/2015;
- Allegato 3 - Elenchi referenti di FT-DI ed IF.

Art. 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 dell'IF o del CFP - 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) L'IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i servizi oggetto del presente contratto ai fini dell'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di (passeggeri regionale).

3) L'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 FT-DI, che, 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 all'IF secondo le procedure, i termini, le condizioni indicate in proposito dal PIR.

Art. 3**(Corrispettivi e modalità di pagamento)**

IF dovrà corrispondere al Consorzio, 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 nel PIR.

Art. 4**(Certificato di sicurezza, Licenza e Titolo Autorizzatorio)**

In caso di sospensione, revoca o riduzione dell'ambito applicativo della Licenza, del Titolo Autorizzatorio e del Certificato di Sicurezza l'IF è tenuta ad informare tempestivamente il CFP e FT-DI, secondo quanto indicato nel PIR.

**Art. 5****(Assicurazione e Garanzia)**

- 1) l'IF dichiara di avere in corso e si obbliga a mantenere in vigore - senza soluzione di continuità fino alla scadenza del presente contratto le polizze assicurative previste dal PIR, sottoscritte in data acquisita agli atti del CFP.
- 2) l'IF è tenuta ad informare tempestivamente il CFP 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) l'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.

Art. 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.

Art. 7**(Responsabilità)**

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

L'IF si impegna a sollevare e tenere indenne il CFP e FT-DI da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate dall' IF medesima.

Art. 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.

Art. 9**(Foro competente - Legislazione applicabile)**

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

Il presente contratto è regolato dalla legge italiana.

**Art. 10****(Cessione del Contratto)**

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

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

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

Art. 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.

Art. 12**(Disposizioni finali)**

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

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

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

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

Nell'ipotesi che, nel corso della vigenza del presente contratto, siano emanati i provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti di cui all'Art. 13 comma 13 del D.Lgs. 112/2015 o altri provvedimenti normativi/regolamentari, potrà rendersi necessario adeguare i valori economici delle prestazioni di FT-DI oggetto del presente contratto a tali nuovi provvedimenti, nonché modificare alcune disposizioni del contratto medesimo. In tal caso il Consorzio procederà tempestivamente a predisporre e comunicare all'IF un nuovo testo degli Allegati 1 e 2 e, ove necessario, a predisporre un addendum.



FERROTRAMVIARIA SPA

***Prospetto Informativo Rete 2024
Indicatori e standard di qualità***

Edizione Giugno 2022



INDICATORI E STANDARD DI QUALITA'

Nell'ambito del Contratto di Servizio (CdS) del 14/12/2009, rep. n. 010999 del 17/12/2009, sottoscritto con la Regione Puglia, integrato con Contratto del 23/05/2013, rep. n. 015049 del 31/05/2013 e prorogato con deliberazione di Giunta Regionale n. 1453 del 02/08/2013, Ferrotramviaria S.p.A. (nello specifico la Divisione Infrastruttura, nel seguito GI o FT-DI), in qualità di affidataria della gestione dell'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria Bari-Barletta e diramazioni per l'Aeroporto Karol Woytila e il quartiere San Paolo, si impegna ad effettuare il servizio di trasporto nel rispetto degli indicatori minimi definiti dalla Regione Puglia e a migliorare le proprie prestazioni, specificando gli indicatori e gli standard di qualità individuati come obiettivi da raggiungere.

Questo allegato al PIR ha lo scopo di presentare gli indicatori e gli standard di qualità che misurano le principali caratteristiche del servizio per l'anno di riferimento offerto da Ferrotramviaria S.p.A.

Nel rispetto degli indicatori e degli standard di qualità stabiliti dalla Regione Puglia nel CdS 2010/2021 suddetto e riportati nell'Allegato A della propria Carta dei Servizi¹, la Società si impegna a:

- mantenere la percentuale di treni effettuati al di sopra del limite minimo del 98,5% dei treni programmati;
- mantenere la percentuale dei treni arrivati in orario o con ritardi non superiori a 5 minuti al di sopra del limite minimo:
 - del 95% dei treni programmati sull'intero servizio;
 - del 88% dei treni programmati su ciascuna linea ferroviaria.

Ferrotramviaria S.p.A. si impegna ad attuare tutte le misure necessarie per garantire lo svolgimento del servizio minimizzando i disagi all'utenza, nonché a rilevare il grado di soddisfazione dei viaggiatori e a mantenere e a migliorare i fattori che concorrono a rendere un servizio di qualità, attraverso la verifica interna degli indicatori posti come obiettivo nella CdS e il sondaggio sistematico delle opinioni del pubblico, analizzate mediante indici idonei a valutare la soddisfazione dell'utente.

Per tutti i valori degli indicatori e degli standard di qualità si faccia riferimento alla Carta dei Servizi.

Di seguito sono esplicitati gli indicatori e standard di qualità previsti dalla Misura 15 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 16/2018.

INDICATORE	LINEA	STAZIONI TOTALI	VALORE
%AAPMR	Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta	18	16,67%*
	Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito	7	0,00 %
	Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo	10	0,00 %
%APMR	Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Bitonto – Barletta	18	56,00 %
	Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Aeroporto – Bivio S. Spirito	7	42,86 %
	Bari – Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata) – Quartiere S. Paolo	10	60,00 %

* Tale valore è pari al 20% escludendo le località fuori esercizio (Andria, Barletta Scalo e Barletta).

¹ Carta dei Servizi: documento adottato da Ferrotramviaria S.p.A. per dichiarare i propri impegni nei riguardi della clientela, relativamente a fattori, indicatori e standard di qualità.



L'indicatore **%AAPMR**, di tipo quantitativo ha la seguente definizione: per ogni linea L , percentuale delle stazioni che garantiscono l'accesso in autonomia alle PMR, definito come rapporto tra le stazioni nelle quali le persone con mobilità ridotta possono accedere in piena autonomia ai servizi senza la necessità di richiedere assistenza specifica, e le stazioni totali:

$$\%AAPMR_L = \left(\frac{n^\circ \text{ di stazioni con accesso in autonomia } PMR_L}{n^\circ \text{ di stazioni totali}_L} \right) \times 100$$

dove per ogni linea L :

- a) il calcolo percentuale viene effettuato considerando tutte le stazioni previste sulla linea L ;
- b) per stazioni con accesso in autonomia PMR si intende una stazione nella quale sono rispettate tutte le prescrizioni relativamente alle STI, e nelle quali un utente PMR possa accedere in piena autonomia al servizio senza la necessità di richiedere un servizio di assistenza (ad esempio, l'altezza della banchina consente l'accesso al materiale rotabile senza l'ausilio di appositi elevatori e non è presente nessuna barriera architettonica sia per l'accesso alla banchina stessa, sia lungo i percorsi pedonali di trasferimento da e per altri servizi di trasporto integrati a quello ferroviario).

L'indicatore **%APMR**, di tipo quantitativo ha la seguente definizione: per ogni linea L , percentuale delle stazioni con servizio PMR, calcolata come rapporto tra le stazioni per le quali è possibile richiedere assistenza per servizi PMR e le stazioni totali:

$$\%APMR_L = \left(\frac{n^\circ \text{ di stazioni con servizi } PMR_L}{n^\circ \text{ di stazioni totali}_L} \right) \times 100$$

dove per ogni linea L :

- a) il calcolo percentuale viene effettuato considerando tutte le stazioni, anche intermedie, previste sulla linea L ;
- b) per stazioni con servizio PMR si intende una stazione per la quale è possibile richiedere l'assistenza PMR, in particolare per la salita, la discesa, o il trasferimento da e tra i treni, tramite adeguata attrezzatura e personale di assistenza.

Tra i diversi indicatori, infine, si considera anche la *velocità commerciale* che FT-DI si impegna a garantire nelle diverse tratte. Le diverse velocità commerciali si possono desumere dai fascicoli linee riportate nell'Orario Generale di Servizio, nonché da quanto riportato nel § 3.5 del PIR.



FERROTRAMVIARIA SPA

***Prospetto Informativo Rete 2024
Impianti di servizio***

Edizione Giugno 2022

**IMPIANTI DI SERVIZIO DI FT-DI**

Le informazioni inserite all'interno di questo Allegato sono messe a disposizione ai sensi del Regolamento d'esecuzione (UE) 2017/2177 e della Delibera ART n.130/2019.

FT-DI fornisce a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie l'accesso agli impianti e ai servizi erogati nell'ambito degli impianti di servizio a diritto di accesso garantito così come definiti dal Capitolo 5 del PIR e descritti di seguito.

– **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**

– *Descrizione dell'impianto di servizio*

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari di spazi di stazione relativi a biglietterie self service e obliterate nonch  di locali e aree tecniche e locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche e servizi di accoglienza e assistenza.

– *Ubicazione spazi per operare i servizi e orari di apertura*

LOCALITÀ	UBICAZIONE	COORDINATE GPS	ORARI DI APERTURA	BIGLIETTERIE NON AUTOMATICHE	BIGLIETTERIE SELF SERVICE	OBLITERATICI	SISTEMI INFORMATIVI	
							VIDEO	AUDIO
Bari Centrale	Piazza Aldo Moro, 50	41.11834 N 16.86890 E	dalle 04:30 alle 23:50	X	X	X	X	X
Quintino Sella	Sottovia Q. Sella	41.11810 N 16.86227 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X
Brigata Bari	Via Brigata Bari, 76	41.11803 N 16.85208 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X
Francesco Crispi	Via Ascianghi, 5 -9	41.12025 N 16.84647 E	dalle 04:40 alle 23:50		X	X	X	X
Fesca S. Girolamo	Trav. Via Renato Scionti	41.12984 N 16.82374 E	dalle 04:40 alle 23:50			X	X	X
Europa	Viale Europa	41.13519 N 16.78152 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X
Aeroporto	S.P. 210 Perimetrale Aeroporto	41.13248 N 16.76611 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X
Palese	Via G. D'Annunzio, 4	41.14927 N 16.78044 E	dalle 04:40 alle 23:50		X	X	X	X
Macchie	Via Macchie, 1	41.14795 N 16.76895 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X
Bitonto SS Medici	Via G. La Pira	41.11728 N 16.69777 E	dalle 04:40 alle 23:30	X	X	X	X	X
Bitonto	Piazza Ferdinando I D'Aragona	41.11333 N 16.68461 E	dalle 04:30 alle 23:50	X	X	X	X	X
Sovereto	Trav. Viale Stazione Sovereto	41.11776 N 16.58511 E	dalle 04:40 alle 23:50					
Terlizzi	I Piazza Europa	41.12662 N 16.54854 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X
Ruvo	Via Scarlatti	41.11493 N 16.47919 E	dalle 04:30 alle 23:50	X	X	X	X	X
Corato	Via Paolucci, 24	41.15670 N 16.41766 E	dalle 04:30 alle 23:50	X	X	X	X	X



LOCALITÀ	UBICAZIONE	COORDINATE GPS	ORARI DI APERTURA	BIGLIETTERIE NON AUTOMATICHE	BIGLIETTERIE SELF SERVICE	OBLITERATICI	SISTEMI INFORMATIVI	
							VIDEO	AUDIO
Corato Sud Ospedale	Viale Ombrone s.n.c.	41.145286 N 16.419839 E	dalle 04:30 alle 23:50	X	X	X	X	X
Andria	Piazza Bersaglieri d'Italia	41.23229 N 16.30149 E	-	X	X	X	X	X
Andria Sud	Via Borodin/Via Bisceglie/Via Paganini	41.224759 N 16.314367 E	dalle 04:30 alle 23:50	X	X	X	X	X
Barletta Scalo	Via Andria, 152	41.30841 N 16.28889 E	-	X		X	X	
Barletta Centrale	Piazza Conteduca, 1/Via Andria, 49	41.31520 N 16.27880 E	-	X	X	X	X	X
Tesoro	Via S. Tramonte	41.12979 N 16.80218 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X
Cittadella	Via Nicola Cacudi	41.12678 N 16.79278 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X
San Gabriele	Via F. P. Troccoli	41.12403 N 16.78528 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X
Ospedale	Via Capo Scardicchio	41.11750 N 16.78014 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X
Cecilia	Via Molise - Modugno	41.11667 N 16.78629 E	dalle 04:40 alle 23:50	X	X	X	X	X

Gli orari di apertura al pubblico delle biglietterie non automatiche e delle biglietterie self service sono riportati all'interno dell'Allegato L della Carta dei Servizi.

È possibile richiedere l'accesso ad aree di diversa metratura, a seconda della disponibilità per la località richiesta.

– **Caratteristiche tecniche**

Le caratteristiche sono riportate all'interno dell'Allegato 1 del PIR.

– **Canoni per l'accesso agli impianti e per la fruizione dei servizi in esso prestati**

I canoni sono definiti all'interno del Capitolo 6 del PIR.

– **Servizi complementari relativi all'impianto di servizio**

Energia elettrica a bassa tensione.

– **Servizi ausiliari relativi all'impianto di servizio**

Accesso alla rete di comunicazione;

Servizio di vigilanza;

Servizio di pulizia.

– **Aree di manovra**

– **Descrizione dell'impianto di servizio**

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle IF delle aree in cui possono essere effettuati servizi di manovra.

– **Ubicazione spazi per operare i servizi e orari di apertura**

Il servizio di manovra può essere svolto nelle località di Bari Centrale, Bitonto e Ruvo di Puglia.

– **Caratteristiche tecniche**

Le caratteristiche sono riportate all'interno dell'Allegato 1 del PIR.

– **Canoni per l'accesso agli impianti e per la fruizione dei servizi in esso prestati**

I canoni sono definiti all'interno del Capitolo 6 del PIR.

– **Servizi complementari relativi all'impianto di servizio**



- Energia elettrica di trazione;
Servizi di manovra;
Servizi effettuati sul materiale rotabile da parte del personale di manovra di FT-DI.
- *Servizi ausiliari relativi all'impianto di servizio*
Non sono disponibili servizi ausiliari.
- **Aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale rotabile**
- *Descrizione dell'impianto di servizio*
Il servizio consiste nella messa a disposizione di binari ad uso non esclusivo, senza obbligo di custodia di FT-DI per periodi di tempo fissati dal Contratto di Utilizzo. Inoltre, FT-DI può mettere a disposizione delle IF aree per le attività di piccola manutenzione, nelle modalità fissate in apposito Contratto di Utilizzo.
 - *Ubicazione spazi per operare i servizi e orari di apertura*
I binari per la sosta sono disponibili presso le località di Bari Centrale, Bitonto e Ruvo. Le piccole attività di manutenzione possono essere svolte presso la rimessa di Ruvo.
 - *Caratteristiche tecniche*
Le caratteristiche sono riportate all'interno dell'Allegato 1 del PIR.
 - *Canoni per l'accesso agli impianti e per la fruizione dei servizi in esso prestati*
I canoni sono definiti all'interno del Capitolo 6 del PIR.
 - *Servizi complementari relativi all'impianto di servizio*
Energia elettrica di trazione;
Energia elettrica a bassa tensione;
Rifornimento idrico (limitatamente alla stazione di Bari Centrale).
 - *Servizi ausiliari relativi all'impianto di servizio*
Accesso alla rete di comunicazione;
Servizio di vigilanza;
Servizio di pulizia.
- **Altre infrastrutture tecniche comprese quelle di pulizia**
- *Descrizione dell'impianto di servizio*
FT-DI fornisce l'accesso alle aree adibite al servizio di pulizia e di piccola manutenzione dei treni.
 - *Ubicazione spazi per operare i servizi e orari di apertura*
Le attività di pulizia dell'interno dei treni possono essere svolte presso la località di Bari Centrale. Le attività di piccola manutenzione possono essere svolte presso la rimessa di Ruvo.
 - *Caratteristiche tecniche*
Le caratteristiche sono riportate all'interno dell'Allegato 1 del PIR.
 - *Canoni per l'accesso agli impianti e per la fruizione dei servizi in esso prestati*
I canoni sono definiti all'interno del Capitolo 6 del PIR.
 - *Servizi complementari relativi all'impianto di servizio*
Energia elettrica di trazione;
Energia elettrica a bassa tensione;
Rifornimento idrico (limitatamente alla stazione di Bari Centrale).
 - *Servizi ausiliari relativi all'impianto di servizio*
Accesso alla rete di comunicazione;



Servizio di vigilanza;
Servizio di pulizia.

– **Spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni**

– *Descrizione dell'impianto di servizio*

FT-DI rende disponibile all'IF, presso le stazioni ferroviarie e i propri fabbricati, nell'ambito delle proprie aree di proprietà, nei limiti della capacità esistente: locali convenzionalmente denominati "depositi" e posti auto ad uso non esclusivo.

– *Ubicazione spazi per operare i servizi e orari di apertura*

Gli spazi ad uso IF possono essere messi a disposizione presso le seguenti località:

Fesca San Girolamo;

Europa;

Aeroporto;

Bitonto;

Terlizzi;

Ruvo di Puglia;

Corato;

Corato Sud Ospedale;

Andria;

Andria Sud;

Barletta Scalo.

– *Caratteristiche tecniche*

Le caratteristiche sono riportate all'interno dell'Allegato 1 del PIR.

– *Canoni per l'accesso agli impianti e per la fruizione dei servizi in esso prestati*

I canoni sono definiti all'interno del Capitolo 6 del PIR.

– *Servizi complementari che possono essere forniti all'interno dell'impianto di servizio*

Energia elettrica a bassa tensione.

– *Servizi ausiliari che possono essere forniti all'interno dell'impianto di servizio*

Accesso alla rete di comunicazione;

Servizio di vigilanza;

Utenze e pulizie spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni.



FERROTRAMVIARIA SPA

***Prospetto Informativo Rete 2024
Attribuzione cause di ritardo, e delle
soppressioni - Performance regime***

Edizione Giugno 2022



FERROTRAMVIARIA SPA

Prospetto Informativo Rete 2024 – Allegato 6
Attribuzione cause di ritardo e delle soppressioni, Performance regime

Edizione Giugno 2022

ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO E DELLE SOPPRESSIONI, PERFORMANCE REGIME



INDICE

1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE.....	3
2. DEFINIZIONI.....	3
3. ABBREVIAZIONI	4
4. DESCRIZIONE DEL PROCESSO	5
4.1. RILEVAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE	5
4.2. ATTRIBUZIONE E CODIFICA DELLE CAUSE DI RITARDO E DELLE SOPPRESSIONI.....	5
4.2.1. ATTRIBUZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO E DELLE SOPPRESSIONI	5
4.2.2. MODALITÀ DI ATTRIBUZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO E DELLE SOPPRESSIONI	6
4.2.3. ANORMALITÀ.....	6
4.3. VALIDAZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO	7
4.3.1. TEMPO REALE	7
4.3.2. ACCERTAMENTI TECNICI E TAVOLI TECNICI DI SALA OPERATIVA.....	7
4.3.3. TAVOLO TECNICO DI DIREZIONE	7
4.3.4. ANORMALITÀ E PROVVEDIMENTI DI CIRCOLAZIONE	7
4.4. PUNTUALITÀ	8
4.4.1. PUNTUALITÀ A DESTINO.....	8
4.4.2. SOPPRESSIONI	9
4.5. PERFORMANCE REGIME	9
5. APPENDICE 1	11
5.1. CODICI DELLE CAUSE	11
5.2. ESEMPI APPLICATIVI	12
5.2.1. Pianificazione e gestione operativa	12
5.2.2. Impianti dell’Infrastruttura.....	13
5.2.3. Cause per lavori	14
5.2.4. Cause di altri GI.....	14
5.2.5. Cause commerciali.....	14
5.2.6. Materiale rotabile.....	15
5.2.7. Cause di altre IF	16
5.2.8. Cause esterne	16
5.2.9. Cause secondarie.....	17



1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente procedura operativa ha lo scopo di definire i criteri, le modalità e le responsabilità per la corretta attribuzione e la conseguente *validazione* delle *cause dei ritardi* e delle *soppressioni*, per la determinazione della puntualità, della regolarità e degli elementi da utilizzare per il *Performance Regime*.

La procedura si applica alle attività oggetto del vigente Contratto di Servizio stipulato con la Regione Puglia e al Prospetto Informativo della Rete (*PIR*) in corso di validità.

2. DEFINIZIONI

ANORMALITÀ

Evento che determini almeno una delle seguenti situazioni:

- indisponibilità di tratti di linea o di impianto (che riducono la normale capacità sia rispetto alla circolazione dei treni sia rispetto ai servizi di impianto);
- riduzione di capacità (considerando anche le limitazioni nelle prestazioni dei veicoli ferroviari);
- degrado di funzionamento dell'infrastruttura (compresi i rallentamenti improvvisi);

ovvero che produca ripercussioni sulla circolazione causando, ad esempio:

- una o più soppressioni di treni;
- effetti sulla sicurezza dell'esercizio;
- danni ai treni, ai viaggiatori, al personale, ai mezzi, alle cose, all'ambiente o a terzi.

CAUSA DI RITARDO

Motivo che ha generato uno *scostamento* o una *soppressione*.

REFERENTE ACCREDITATO

Figura designata dal *GI* e dalla *IF* preposta allo svolgimento delle attività di attribuzione e *validazione* delle *cause di ritardo*.

RITARDO

Differenza positiva espressa in minuti tra l'orario effettivo e l'orario programmato di un treno in un determinato punto di rilevamento.

SCOSTAMENTO

Differenza positiva espressa in minuti del *ritardo* di un treno tra due punti di rilevamento successivi.

SOPPRESSIONE

Mancata effettuazione di tutto o di parte del percorso di un treno.

VALIDAZIONE

Verifica della completezza e della congruenza delle *cause di ritardo* attribuite agli scostamenti e alle *anormalità* e della certificazione del dato relativo. Tale processo è normalmente svolto dalle figure di coordinamento della circolazione o di interfaccia del *GI* con le *IF* tramite i *referenti accreditati*.



3. ABBREVIAZIONI

CdS: Contratto di Servizio.

DCO: Dirigente Centrale Operativo.

DM: Dirigente Movimento.

FT-DI: Ferrotramviaria SpA – Divisione Infrastruttura (Gestore dell'Infrastruttura).

GI: Gestore dell'Infrastruttura.

IF: Impresa Ferroviaria.

KPI: Key Performance Indicator.

OIP: Operatore Informazione al Pubblico.

PIR: Prospetto Informativo della Rete.

RMOV: Responsabile Movimento.

RdC: Regolatore della Circolazione.

RCC: Responsabile di Sala Coordinatore Circolazione.

VCO: Variazioni in Corso di Orario.



4. DESCRIZIONE DEL PROCESSO

Nel presente paragrafo sono definiti i processi oggetto della presente procedura.

4.1. RILEVAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE

I dati di circolazione (orari di arrivo, di partenza o di transito dei treni, programmati ed effettivi) sono registrati sul sistema informativo *M8 online*.

Il sistema riceve in automatico i dati programmati dagli applicativi di supporto alla progettazione orario. I dati effettivi sono caricati dai Regolatori della Circolazione (*RdC – DCO o DM*). In particolare, sono rilevati con le seguenti modalità:

- l'orario di arrivo come orario di occupazione del cdb di stazionamento dove il treno è ricevuto;
- l'orario di partenza come orario di occupazione del segnale di partenza (interno in caso di segnalamento plurimo);
- l'orario di transito come orario di occupazione del segnale di partenza (interno in caso di segnalamento plurimo).

A seguito dell'inserimento e della registrazione dei dati di circolazione da parte del *RdC (DCO o DM)*, il *RCC* deve comunicare all'*OIP* la necessità di completare le informazioni inserite sull'*M8 on line* con l'inserimento del codice.

L'*OIP*, supervisionato dal *RCC*, provvede ad inserire quanto richiesto e a verificare che la codifica attribuita alla causa del ritardo sia conforme:

- all'informazione ricevuta dal *RCC*;
- alla codifica stabilita in Appendice 1, in conformità a quanto stabilito dalla Fiche UIC 450-2:2009-06.

Nel caso in cui i dati non siano registrabili con tali modalità (p.e. malfunzionamento del sistema *M8 online*) i dati vengono registrati manualmente dai *RdC* su modulo *M8 cartaceo* e trasmessi alla Struttura Movimento appena possibile dove i dati vengono inseriti entro il giorno successivo da un operatore incaricato.

A seguito dell'inserimento, gli scostamenti e le relative *cause di ritardo* o delle *soppressioni* sono visibili in tempo reale su *M8 online* e dal giorno successivo in forma completa (consolidamento dei dati e delle informazioni).

Le *IF* hanno accesso ai dati relativi a tutti i treni attraverso le proprie credenziali.

4.2. ATTRIBUZIONE E CODIFICA DELLE CAUSE DI RITARDO E DELLE SOPPRESSIONI

4.2.1. ATTRIBUZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO E DELLE SOPPRESSIONI

Per ogni *scostamento* maggiore o uguale ad 1 minuto, l'*OIP* supervisionato dal *RCC* deve inserire in tempo reale il *ritardo/soppressione* e la sua causa.

Per ogni *ritardo* a destino maggiore di 5 minuti, il *RCC* deve assegnare un codice di *ritardo* corrispondente a diverse categorie di eventi (disponibili nell'interfaccia "Note GI"). I codici di *ritardo* sono riportati in Appendice 1.

Entro 1 giorno lavorativo dall'arrivo a destino del treno, il *RMOV* del *GI* può modificare i dati inseriti, correggendo errate registrazioni ed eventuali mancanze o incongruenze dei dati.



Inoltre, sempre entro 1 giorno lavorativo dall'arrivo a destino del treno, anche a seguito di analisi dei grafici di circolazione e di eventuali accertamenti tecnici, l'*RMOV* potrà inserire o modificare la causa di uno *scostamento*, comunicandola formalmente alla *IF* interessata (anche tramite sistemi informatici).

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

4.2.2. MODALITÀ DI ATTRIBUZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO E DELLE SOPPRESSIONI

L'assegnazione del codice corrispondente alla *causa di ritardo* o della *soppressione* avviene utilizzando le finestre dell'applicativo *M8 online* associando direttamente allo *scostamento* il codice di *ritardo* o della *soppressione*.

Con riferimento alla tabella in Appendice 1, le *cause di ritardo* o della *soppressione* possono fare riferimento a 2 macro-categorie:

- ritardi o soppressioni per responsabilità della *IF*;
- ritardi o soppressioni per responsabilità del *GI*.

4.2.3. ANORMALITÀ

Le *anormalità* sono eventi inseriti nei sistemi informativi di supporto della circolazione a cui viene assegnato il codice di *ritardo* relativo.

Ad un'*anormalità* possono essere associati tutti gli *scostamenti* (anche inferiori o uguali a 1 minuto) dei treni direttamente coinvolti, ossia soggetti a fermata, rallentamento, limitazioni, soppressioni anche per conseguenti provvedimenti di circolazione, rilevati fino al superamento della località o del tratto di linea su cui insiste l'*anormalità* stessa.

Possono essere inoltre associati a un'*anormalità* gli *scostamenti* dei treni coinvolti rilevati nelle tratte successive fino a 60 minuti dal superamento del punto su cui insiste l'*anormalità*, a condizione che il treno non recuperi prima completamente il proprio *ritardo*. Inoltre, sono attribuiti alla stessa *anormalità* gli *scostamenti* rilevati in partenza dall'origine del primo treno corrispondente per "turno materiale", se comunicati in fase di programmazione di orario e se confermato prima dell'orario teorico di partenza.

Gli *scostamenti* rilevati nelle tratte successive per conflitti con treni coinvolti in differenti *anormalità* vanno associati all'*anormalità* che ha determinato maggiore *ritardo* al treno coinvolto.

Qualora l'*anormalità* sia relativa a un degrado prestazionale dei veicoli del treno, seppur rilevata in una località o tratto di linea, cessa al momento dell'arrivo a destino del treno e possono essere associati gli *scostamenti* degli altri treni coinvolti solo fino a 30 minuti dopo il suo termine.

Non possono essere associati ad un'*anormalità* gli *scostamenti* derivanti da una successiva *anormalità*.

I provvedimenti di variazione al programma di circolazione (p.e. soppressioni, deviazioni, effettuazioni, fermate straordinarie, ecc.) connessi ad una *anormalità*, sono associati tramite le funzioni di *M8 online*.

Alcune *anormalità* particolari per estensione o per gravità (investimenti, terremoti, alluvioni, incendi, eventi meteo rilevanti, ecc.) possono avere associati tutti gli *scostamenti* dei treni coinvolti.



4.3. VALIDAZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO

Il processo di *validazione* è attuato mediante la condivisione tra *GI* e *IF*, anche a seguito di confronto tra i *Referenti accreditati* del *GI* e della *IF* come di seguito specificato.

4.3.1. TEMPO REALE

In caso di disaccordo sulla *causa di ritardo* attribuita a uno *scostamento*, le *IF* possono attivarsi attraverso i loro *Referenti accreditati*, i cui nominativi sono formalmente comunicati al *GI*. Questi si confronteranno verbalmente con il *RSCC* per la soluzione della controversia. In caso di immediato accordo, i dati confermati, modificati o integrati saranno immediatamente inseriti nel sistema *M8 online*. In ogni caso le *IF* potranno effettuare le contestazioni tramite *M8 online* non oltre i 3 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno o dall'attribuzione della *causa di ritardo* (se successiva), specificando la motivazione della contestazione corredata, se necessario, da documentazione.

4.3.2. ACCERTAMENTI TECNICI E TAVOLI TECNICI DI SALA OPERATIVA

Il *Referente accreditato* del *GI* dovrà rispondere formalmente alle *IF* entro 3 giorni lavorativi dall'arrivo della contestazione. Nel caso in cui gli accertamenti richiedano approfondimenti tecnici con tempi superiori a 3 giorni, i tempi di risposta potranno essere prorogati fino a un massimo di 3 giorni, comunicandoli all'*IF*.

In caso di mancato accoglimento della contestazione, il *Referente accreditato* dell'*IF* o altro soggetto designato dell'*IF* potrà richiedere, entro 3 giorni lavorativi dal rifiuto della contestazione, un ulteriore approfondimento a *GI* rivolgendosi al *RCC*.

Le richieste di approfondimento della *IF* saranno, quando possibile, corredate dalle documentazioni o certificazioni di supporto prodotte dalla *IF* e saranno trattate in specifici tavoli tecnici mensili.

Ai tavoli tecnici parteciperanno il *RCC* del *GI*, il *Referente accreditato* dell'*IF* e le strutture di supporto delle *IF*, e verranno verbalizzate le contestazioni accolte (per le quali *GI* provvederà alla modifica della *causa di ritardo*), quelle definitivamente rifiutate (con l'accordo della *IF*) e quelle che l'*IF* chiederà di sottoporre al tavolo tecnico di Direzione.

4.3.3. TAVOLO TECNICO DI DIREZIONE

I Responsabili di *GI* e *IF* affronteranno i contenziosi non risolti per la loro soluzione definitiva in uno specifico Tavolo Tecnico di Direzione.

Al termine del Tavolo, i dati da modificare o integrare saranno registrati nel sistema *M8 online* dal *GI*.

Entro il giorno 10 del mese X+1 rispetto a quello di circolazione X il *RMOV* del *GI* autorizzerà la chiusura dei dati di andamento ed il consolidamento dei dati delle *cause di ritardo* e dei codici delle *anormalità*.

4.3.4. ANORMALITÀ E PROVVEDIMENTI DI CIRCOLAZIONE

Ogni *anormalità* e ogni provvedimento di circolazione, la cui responsabilità, anche a seguito di successivi accertamenti da parte dei tecnici del *GI*, venga attribuita all'*IF*, verrà notificata all'*IF*. Per le tipologie di *anormalità* che prevedono accertamenti congiunti tra tecnici *GI* e *IF* dovranno considerarsi le risultanze degli specifici tavoli tecnici.

Nei casi in cui la causa di un'*anormalità*/provvedimento di circolazione non venga condivisa, l'*IF* potrà contestarla entro 5 giorni lavorativi dalla data di attribuzione della responsabilità, richiedendo un



approfondimento tra *RCC GI* e Responsabile Sala Operativa *IF* o altro soggetto designata dell'*IF*.

In caso di soluzione della controversia, i dati confermati/modificati/integrati saranno aggiornati nel Sistema *M8 online*.

In casi eccezionali, qualora permanga un disaccordo tra le parti o qualora vi sia un'inchiesta in corso che superi i 5 giorni previsti, è possibile ricorrere al Tavolo tecnico congiunto.

Nel caso in cui per tali contenziosi fossero superati i termini previsti senza che sia stata attribuita la *causa di ritardo* con le opportune e specifiche motivazioni, la responsabilità dell'*anormalità* / provvedimento di circolazione sarà attribuita a chi non avrà fornito in tempo utile le informazioni richieste.

Entro i primi 15 giorni del mese tutte le *anormalità* del mese precedente dovranno essere certificate, salvo eventuali eccezioni autorizzate da *GI*.

4.4. PUNTUALITÀ

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

4.4.1. PUNTUALITÀ A DESTINO

In riferimento al processo produttivo (traccia), si definisce puntuale un treno giunto a destino entro una soglia di puntualità.

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

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

I principali *KPI* monitorati sono:

- la **puntualità reale** che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro soglia (*N_d*) e il numero totale dei treni circolati (*N_c*):

$$P_{Reale} = \left(\frac{N_d}{N_c} \right) \times 100$$

- la **puntualità *GI*** che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili al *GI* (*N_{d(R/GI)}*) e il numero totale dei treni circolati (*N_c*):

$$P_{GI} = \left(\frac{N_c - N_{d(R/GI)}}{N_c} \right) \times 100$$

- la **puntualità *IF*** che è il rapporto tra il numero di treni dell'*IF* arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili all'*IF* (*N_{d(R/IF)}*) e il numero totale dei treni dell'*IF* circolati (*N_{c(IF)}*):

$$P_{IF} = \left(\frac{N_{c(IF)} - N_{d(R/IF)}}{N_{c(IF)}} \right) \times 100$$



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

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

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

Per analisi della qualità del servizio, *GI* offre la possibilità di produrre dal sistema *M8 online* indicatori di puntualità basati su parametri (fasce di puntualità, ecc.) e criteri differenti, in particolare:

- No = numero di treni arrivati a destino entro soglia;
- Ne = numero di treni arrivati a destino oltre soglia con ritardi dovuti a cause esterne;
- Nc = numero dei treni circolati (suddivisi per *IF*).

4.4.2. SOPPRESSIONI

In riferimento agli aspetti di regolarità rispetto al programma del servizio sono definiti gli indicatori di *soppressione*.

Sono da considerarsi treni programmati quelli risultanti dalla programmazione annuale dell'orario e dalle *VCO*, presenti nei sistemi informativi per ciascuna giornata.

4.5. PERFORMANCE REGIME

Il *Performance Regime* consiste in un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, basato sugli scostamenti registrati da parte di tutti i treni che circolano sulla rete gestita da *FT-DI*.

GI o *IF* rispondono dello *scostamento* causato a qualsiasi treno per cause riconducibili alla propria responsabilità, con applicazione di penali e distribuzione di premi tramite un sistema incentivante.

Considerando che nel Contratto di Servizio con la Regione Puglia sono determinati i valori di regolarità e puntualità nei quali *Ferrotramviaria SpA* - intesa come unica Società - deve rientrare per non incorrere nel sistema per la determinazione delle sanzioni, la procedura del *Performance Regime* viene utilizzata per determinare responsabilità e azioni al solo fine di intraprendere le azioni più opportune per tragguardare gli obiettivi di puntualità e regolarità definiti nel *CdS*.

Il sistema del *Performance Regime* prende in considerazione gli scostamenti registrati e attribuiti ai soggetti interessati (*GI* e *IF*) registrati in *M8 online*, unico data base di sistema.

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

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

Ai fini del *Performance Regime* l'ammontare residuo degli scostamenti non attribuiti inferiori o uguali a 1 minuto, non associati pertanto ad alcuna *anormalità*, sarà ripartito in misura proporzionale agli



scostamenti attribuiti.

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

Allo stato attuale, all'interno di *FT-DI* vengono prodotti *KPI* e reportistica utilizzando, per la rilevazione dei ritardi e l'attribuzione delle *cause di ritardo*, sistemi manuali e tecnologici.

La reportistica derivante dal *Performance Regime* sarà trasmessa alla struttura competente che cura i rapporti con la Regione Puglia.



5. APPENDICE 1

Nella presente Appendice sono riportati i codici da attribuire ai *ritardi* e alle *soppressioni* in relazione alle cause che li generano nel rispetto di quanto indicato nella Fiche UIC 450-2:2009-06 “*Assessment of the performance of the network related to rail traffic operation for the purpose of quality analyses - delay coding and delay cause attribution process*”.

5.1. CODICI DELLE CAUSE

Nella tabella che segue sono riportati i codici delle cause dei *ritardi* e delle *soppressioni*, suddivisi tra Gestore dell’Infrastruttura (GI) e Impresa Ferroviaria (IF), incluse le cause attribuibili rispettivamente ad altri GI e IF.

Sono presenti 9 categorie di ritardo (all’interno delle quali vi possono essere un massimo di 10 cause di ritardo).

Le cause che rientrano nella colonna “cause esterne” denotano di fatto la reale causa originaria di un’anomalia ma la responsabilità, in questo caso, non dipende direttamente né dal GI né dalla IF.

Le cause secondarie descrivono le conseguenze di un ritardo già esistente, sia per un treno che subisce ulteriore ritardo sia per un altro treno coinvolto.

Il codice è composto dalla prima cifra che identifica la colonna e dalla seconda cifra che identifica la riga; p.e. 10 (colonna 1, riga 0) significa “Programmazione orario”.

	Gestore Infrastruttura				Impresa Ferroviaria			Cause esterne	Cause secondarie
	Pianificazione/ Gestione operativa	Impianti dell'Infrastruttura	Cause per lavori pubblici	Cause di altri GI	Cause commerciali	Materiale rotabile	Cause di altre IF		
	1 -	2 -	3 -	4 -	5 -	6 -	7 -	8 -	9 -
- 0	Programmazione orario	Impianti di segnalamento	Lavori pianificati	Ritardo causato dal successivo GI	Prolungamento fermata	Programmazione del turno del materiale rotabile/riprogr mmazione	Ritardo causato dalla successiva IF	Sciopero	Eventi rischiosi, incidenti e pericoli
- 1	Formazione dei treni gestiti dal GI	Impianti di segnalamento ai passaggi a livello	Irregolarità di esecuzione dei lavori pianificati	Ritardo causato dal precedente GI	Richiesta della IF	Formazione dei treni da parte della IF	Ritardo causato dalla precedente IF	Formalità amministrative	Occupazione del binario causata dal ritardo dello stesso treno
- 2	Errori nelle procedure operative	Telecomunicazioni	Limitazione di velocità dovuta a binari in degrado		Operazioni di carico	Guasto veicoli viaggiatori		Influenze esterne	Occupazione del binario causata dal ritardo di un altro treno
- 3	Errata applicazione delle regole di priorità	Apparecchiature di alimentazione elettrica			Irregolarità di carico	Guasto elettromotrici		Effetti meteo o cause naturali	Corrispondenze
- 4		Armamento ferroviario			Preparazione commerciale del treno			Ritardo procurato da cause esterne sulla successiva rete	Collegamenti
- 5		Strutture							Ulteriori indagini necessarie
- 6									
- 7									
- 8	Personale	Personale			Personale	Personale			
- 9	Altre cause	Altre cause	Altre cause		Altre cause	Altre cause		Altre cause	



5.2. ESEMPI APPLICATIVI

Nel presente paragrafo sono riportati esempi e chiarimenti sull'assegnazione dei codici relativamente alle cause dei *ritardi* e delle *soppressioni*.

Le cause elencate come 8 “Personale” includono inadempienze da parte del personale, quali arrivo in ritardo ed errori nella preparazione dei turni di servizio degli agenti.

Le cause elencate come 9 “Altre cause” includono quelle cause che, seppur corrispondenti all'intestazione della colonna pertinente, non possono essere assegnate ad un codice specifico. La colonna 9 contiene “Cause secondarie” e codici per cause la cui responsabilità non può essere individuata.

Nel testo del presente documento sono utilizzate le seguenti abbreviazioni:

ATP: Automatic Train Protection;

GSM-R: Global System for Mobile communication – Railway;

GI: Gestore dell'Infrastruttura;

IF: Impresa Ferroviaria;

UIC: International Union of Railways.

5.2.1. Pianificazione e gestione operativa

10 - “Programmazione orario”

- Errori nella programmazione degli orari;
- Tempo di recupero insufficiente;
- Pubblicazione tardiva e/o imperfetta degli orari teorici o di altri programmi operativi;
- Un treno è programmato su una linea che risulta chiusa per:
 - Interruzione programmata (uno o più giorni);
 - Interruzione di servizio (uno o più ore).

11 - “Formazione dei treni gestiti dal Gestore Infrastruttura”

- Ritardi nella formazione programmata di treni regolari in seguito ad una temporanea situazione operativa, a condizione che il ritardo non possa essere attribuito con certezza ad altre cause;
- Ritardi nell'accoppiamento o disaccoppiamento programmato delle unità di trazione in testa, in coda o nella composizione di un treno, o di rimorchi o elettromotrici, ovvero i loro trasferimenti programmati;
- Ritardo nell'accoppiamento di gruppi di elettromotrici;
- Correzione di un errore nella composizione del treno;
- Malfunzionamenti circa la composizione dei treni con veicoli di prova o di manutenzione del Gestore Infrastruttura.

12 - “Errori nelle procedure operative”

- Invio di un treno in una direzione errata.

13 - “Errata applicazione delle regole di priorità”

- Errata applicazione delle regole di priorità;



- Cattiva organizzazione nei movimenti di manovra.

18 - “Personale”

- Tempo di reazione tardivo (apertura in ritardo del segnale);
- Arrivo in ritardo sul luogo di lavoro (da casa, dalla pausa pranzo, ecc.);
- Errori nell’organizzazione del personale.

19 - “Altre cause relative alla pianificazione e gestione operativa”.

5.2.2. Impianti dell’Infrastruttura

20 - “Impianti di segnalamento”

- Tutti i guasti delle apparecchiature di segnalamento, p.e. apparecchiature all’interno e all’esterno, segnali, deviatori e attraversamenti (esclusivamente a causa del segnalamento), sistemi di controllo della marcia del treno, ecc.;
- Conseguenze di guasti alle apparecchiature di segnalamento, ad esempio:
 - Guasti alle sezioni di blocco tra due stazioni;
 - Prescrizioni di movimento;
 - Consegnare prescrizione all’Agente di Condotta fermo al segnale di protezione.
- Guasti agli impianti di registrazione del traffico:
 - Rilevatori termici boccole;
- Guasti alle componenti infrastrutturali del sistema (guasti riscontrati durante la marcia di più treni).

21 - “Impianti di segnalamento ai passaggi a livello”

- Anomalie nelle apparecchiature di segnalamento.

22 - “Telecomunicazioni”

- Guasti nel sistema di comunicazione e di trasmissione dati (p.e. guasto al GSM-R);
- Ritardi dei treni a causa di totale assenza di comunicazioni.

23 - “Apparecchiature di alimentazione elettrica”

- Alimentazione elettrica di trazione:
 - Linea aerea di contatto;
 - Elettrodotti;
 - Sottostazioni.
- Cali di tensione;
 - Altre apparecchiature elettriche: Illuminazione.

24 - “Armamento ferroviario”

- Rottura del binario;
- Distorsione del binario;
- Guasto ai deviatori (non per ragioni di segnalamento);
- Rottura improvvisa della rotaia.

25 - “Strutture”

- Gallerie;
- Ponti.



28 - “Personale”

- Presentazione in servizio in ritardo;
- Errori nell’organizzazione del personale.

29 - “Altre cause relative agli impianti dell’infrastruttura”

5.2.3. Cause per lavori

30 - “Lavori pianificati”

- Tutti i ritardi conseguenti lavori pianificati e concordati esclusi dal programma orario, come:
 - Mancanze nella compilazione degli orari e nei documenti relativi agli orari;
 - Superamento del tempo di percorrenza a causa delle limitazioni di velocità imposte dai cantieri (protezione degli operai);
 - Superamento del tempo di percorrenza a causa delle limitazioni di velocità imposte per motivi tecnici;
 - Occupazione della linea e delle stazioni;
 - Marcia in direzione errata;
 - Marcia su linea errata;
 - Detenzione del treno;
 - Mancata disponibilità di scorte, macchinari e attrezzature.

31 - “Irregolarità di esecuzione dei lavori pianificati”

- Tutti i ritardi conseguenti qualsiasi evento non originariamente pianificato, come:
 - Superamento ostacolo in linea;
 - Squadra di cantiere non segnalata;
 - Guasti ai macchinari e alle attrezzature;
 - Istruzioni o messaggi supplementari comunicati in caso di superamento di un ostacolo in linea.

32 - “Limitazione di velocità dovuta a binari in degrado”

- Superamento del tempo di percorrenza in considerazione del degrado dell’infrastruttura come risultato di una mancata manutenzione o ricostruzione durante i lavori (non programmato).

39 - “Altre cause relative ai lavori”.

5.2.4. Cause di altri GI

40 - “Ritardo causato da altro GI”

- Ritardi verificatisi sulla rete del GI A causati da un incidente attribuito al GI B, come ad esempio:
 - Fermata per avaria al segnale (GI B);
 - Deviazione dovuta a lavori sulla rete ferroviaria del GI B.

41 - “Ritardo causato da altro GI”

- Ritardi verificatisi sulla rete del GI B causati da un incidente attribuito al GI A.

5.2.5. Cause commerciali

50 - “Prolungamento fermata”

- Prolungamento della sosta a causa di:



- Copioso numero di viaggiatori;
- Porte aperte;
- Gruppi di viaggiatori;
- Servizio viaggiatori;
- Grande quantità di bagagli;
- Salita o discesa viaggiatori disabili;
- Prolungamento soste orario per ragioni sconosciute al GI e non riportate dalla IF.

51 - “Richiesta della IF”

- Fermata straordinaria;
- Effettuazione fermate del treno n. ...;
- Partenza come da orario del treno n. ...;
- Collegamenti non programmati (p.e. attesa prolungata per l’ultimo treno di giornata).

52 - “Operazioni di carico”

- Biciclette dei passeggeri.

53 - “Irregolarità di carico”

per memoria

54 - “Preparazione commerciale del treno”

per memoria

58 - “Personale”

- Presentazione in servizio in ritardo;
- Errori nella organizzazione del personale.

59 - “Altre cause relative alle cause commerciali”.

5.2.6. Materiale rotabile

60 - “Programmazione del turno del materiale rotabile/riprogrammazione”

- Errori nella turnazione di:
 - Unità di trazione;
 - Convogli;
 - Personale.
- Utilizzo di materiale rotabile comprendente veicoli non conformi ai requisiti;
- Completamento errato e/o tardivo dei documenti;
- Carico di scorte supplementari;
- Ritiro di scorte supplementari.

61 - “Formazione dei treni da parte della IF”

- Ritardi nella formazione programmata di treni regolari in seguito ad una temporanea situazione operativa, a condizione che il ritardo non possa essere attribuito con certezza ad altre cause;
- Ritardi nell’accoppiamento o disaccoppiamento programmato delle unità di trazione in testa, in coda o nella composizione di un treno, ovvero i loro trasferimenti programmati;
- Ritardo nell’accoppiamento di gruppi di elettromotrici;
- Correzione di un errore nella composizione del treno.



62 - “Guasto veicoli viaggiatori”

Valido per il trasporto passeggeri:

- Ispezione e riparazione delle carrozze;
- Sostituzione delle carrozze;
- Ritiro di carrozze non funzionanti;
- Verifica delle carrozze sulla base delle registrazioni effettuate dagli strumenti di servizio – eccetto nei casi di risultati erronei = codice 20;
- Porte aperte o avaria alle porte in fase di chiusura;
- Problemi riscontrati in fase di prova freno.

64 - “Guasto elettromotrici”

- Riparazione o sostituzione in seguito ad una avaria (compresa l’aggiunta di una locomotiva di assistenza / soccorso);
- Prestazioni insufficienti;
- Guasto dei componenti di trasmissione del veicolo e del sistema di sicurezza del treno come ATP, ecc.- guasti riscontrati durante la marcia di un solo treno;
- Guasto al sistema multi-trazione;
- Guasto al pantografo.

68 - “Personale”

- Agenti di Condotta e personale di bordo:
 - Presentazione in servizio in ritardo;
 - Malattia del personale;
 - Interruzione della prestazione di lavoro durante la missione senza preavviso.

69 - “Altre cause relative al materiale rotabile”

5.2.7. Cause di altre IF

70 - “Ritardo causato da altra IF”

- Ritardi verificatisi sulla rete del GI A causati da un incidente non attribuito alla IF che effettua il servizio, ma attribuito alla IF subentrante.

71 - “Ritardo causato da altra IF”

- Ritardi verificatisi durante l’effettuazione di un treno operato dalla IF B ma causato da un incidente attribuito alla IF A;
- Trasmissione dei dati per la preparazione preliminare del treno in partenza:
 - Dati mancanti;
 - Dati di composizione inesatti;
 - Dati errati.

5.2.8. Cause esterne

80 - “Sciopero”

81 - “Formalità amministrative”

- Intervento della Polizia sul treno;



- Ispezioni effettuate da servizi veterinari o esaminatori fitosanitari;
- Ritardi dovuti a fuso orario (cambio orario legale/solare).

82 - “Influenze esterne”

- Attivazione del freno di emergenza da parte di terzi;
- Passeggeri sprovvisti di titolo di viaggio;
- Intervento delle Forze dell’Ordine a bordo;
- Intervento di servizi medici o di emergenza (118);
- Intervento dei Vigili del Fuoco;
- Collisione con autovetture;
- Allarme bomba, bagagli sospetti;
- Animali in fuga;
- Decesso o nascita in treno;
- Incendio doloso;
- Atti illeciti;
- Manifestazioni;
- Atti di vandalismo;
- Incendio sulla massicciata.

83 - “Effetti meteo o cause naturali”

- Scarsa visibilità a causa di nebbia;
- Valanghe, nevicate (inclusi problemi associati alla pulizia dei commutatori);
- Frane, uragani e bufere;
- Slittamento;
- Inondazioni.

84 - “Ritardo procurato da cause esterne sulla successiva rete”

- Ritardi verificatisi sulla rete del GI A causati da un incidente esterno sulla rete del GI B, p.e.:
 - Fermata dovuta a suicidio verificatosi sulla rete del GI B;
 - Deviazione dovuta ad una valanga abbattutasi sulla rete del GI B.Sulla rete del GI A questa causa è considerata esterna.

89 - “Altre cause esterne”

5.2.9. Cause secondarie

90 - “Eventi rischiosi, incidenti e pericoli”

- Deragliamento di un treno, collisione fra treni;
- Deragliamento in manovra, collisione fra treni movimentati;
- Danno ai respingenti;
- Suicidi e incidenti che coinvolgono persone;
- Qualsiasi evento rischioso durante l’effettuazione del servizio, che, seppur non provocando un incidente comunque interferisce con le operazioni;

Queste cause sono infatti cause primarie, ma in molti casi non possono essere attribuite ad alcuna responsabilità nel breve termine; queste cause sono spesso anche oggetto di procedimenti giudiziari.



Questi eventi sono approfonditi in altro ambito e non devono essere analizzati in dettaglio nelle analisi di qualità.

91 - “Occupazione del binario causata dal ritardo dello stesso treno”

Un treno in ritardo subisce ulteriore ritardo per:

- Incroci;
- Precedenze;
- Avanzamento;
- Marcia su linea errata (solo per ragioni operative).

92 - “Occupazione del binario causata dal ritardo di un altro treno”

Un treno che viaggia in orario subisce ritardo per un trattamento prioritario riservato ad un altro treno che viaggia in ritardo:

- Incroci;
- Precedenze;
- Avanzamento;
- Marcia su linea errata (solo per ragioni operative).

93 - “Corrispondenze”

Trasferimento del ritardo dall’arrivo di un treno alla partenza di un altro per il riutilizzo di:

- Personale viaggiante;
- Unità di trazione;
- Agenti di Condotta;

Queste cause sono sempre considerate come cause secondarie indotte da un altro treno.

94 - “Collegamenti”

- Attesa dei treni o di altri mezzi di trasporto, incluso servizi automobilistici sostitutivi;
- Trasferimento programmato di scorte fra treni.

Queste cause sono sempre considerate come cause secondarie indotte da un altro treno.

Queste cause sono considerate “Collegamenti” solo ed esclusivamente se possono essere portate a termine in una situazione ideale (da programma), senza ritardare l’attesa del treno e se il tempo di attesa è stato concordato in anticipo tra GI e IF. Altri casi (trasferimento programmato non possibile senza ritardare l’attesa del treno, attesa maggiore rispetto a quella concordata) sono considerati come codice 51 - “Richiesta della IF”.

95 - “Ulteriori indagini necessarie”

- La causa o la responsabilità di un ritardo non è conosciuta al momento di assegnazione del codice. Un’ulteriore indagine è necessaria. Dopo l’indagine, il codice deve essere aggiornato con quello appropriato.



FERROTRAMVIARIA SPA
www.ferrovienordbarese.it

Sede legale

ROMA – Piazza Giovanni Winckelmann, 12 (00162)
sede@ferrovienordbarese.it - +39 06 8621 0353 - +39 06 8621 8038

Sede operativa

BARI – Piazza Aldo Moro, 50/B (70122)
info@ferrovienordbarese.it - +39 080 5299111 - +39 080 5240713