

PROSPETTO INFORMATIVO RETE
PIR 2023
LINEE FERROVIARIE: ADRIA – MESTRE
EDIZIONE STRAORDINARIA SETTEMBRE 2022

DATA	REDATTA RSGS	VERIFICATA DGI	APPROVATA DG
14.04.20	BALDASSIN	BONVICINI	FASIOR
29.09.20	BALDASSIN	FASIOR	FASIOR
11.12.20	BALDASSIN	FASIOR	FASIOR
23.03.21	BALDASSIN	BOSCOLO	FASIOR
10.12.21	BALDASSIN	BOSCOLO	FASIOR
10.03.22	BALDASSIN	BOSCOLO	FASIOR
16.09.22	BALDASSIN	BOSCOLO	FASIOR

Modifiche rispetto al PIR 2023 edizione straordinaria di marzo 2022

CAPITOLO	PAR.	ARGOMENTO	MODIFICA	TIPOLOGIA
1	1.1	Descrizione	Inserimento AMIS IV	M
	1.3	Quadro Giuridico	Inserito riferimento a Delibera ART 141/2022	M
6	6.1	Tariffe per Pacchetto Minimo di Accesso - PMdA	Rielaborato rispetto Delibera ART 141/2022 – inseriti i valori delle tariffe unitarie TU in €/km	M
	6.2	Tariffe per Servizi extra-PMdA	Evidenza ai servizi offerti a titolo promozionale con corrispettivo zero	M
ALLEGATI	8	Definizione del Canone	Nuovo – descrizione dei criteri di applicazione della Delibera ART 141/2022	NI

Tipologia delle modifiche: NI=Nuovo Inserimento; M=modifiche o integrazioni del testo o del layout

SOMMARIO

CAPITOLO 1. INFORMAZIONI GENERALI	8
1.1. INTRODUZIONE.....	8
1.2. OBIETTIVO.....	8
1.3. QUADRO GIURIDICO	8
1.4. STRUTTURA DEL PROSPETTO INFORMATIVO RETE DI INFRASTRUTTURE VENETE SRL – GESTORE INFRASTRUTTURA (PIR).....	11
1.5. STATUS GIURIDICO	12
1.6. RICORSO ALL’ORGANISMO DI REGOLAZIONE.....	12
1.7. VALIDITA’ DEL PIR DI IV-GI E PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO	12
1.7.1 PERIODO DI VALIDITÀ.....	12
1.7.2 PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO ORDINARIO.....	12
1.7.3 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO	13
1.8. DISTRIBUZIONE	13
1.9. CONTATTI	14
1.10. GLOSSARIO DEI TERMINI	14
1.11. ABBREVIAZIONI	18
CAPITOLO 2. CONDIZIONI DI ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA	19
2.1. INTRODUZIONE.....	19
2.2. CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO.....	19
2.2.1 CHI PUÒ RICHIEDERE L’ACCESSO	19
2.2.2 REQUISITI PER RICHIEDERE	19
2.2.2.1 RICHIESTA DI CAPACITÀ PLURIENNALE AI FINI DELLA STIPULA DI UN ACCORDO QUADRO	19
2.2.2.2 RICHIESTA DI TRACCE ORARIE FINALIZZATA ALLA STIPULA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO DELL’INFRASTRUTTURA	19
2.2.2.2.1 RICHIEDENTE IMPRESA FERROVIARIA.....	19
2.2.2.2.2 RICHIEDENTE SOGGETTO DIFFERENTE DA IMPRESA FERROVIARIA	20
2.2.2.3 RICHIESTA DI TRACCE ORARIE FINALIZZATE AD ATTIVITÀ MANUTENTIVE E DI SVILUPPO DELL’INFRASTRUTTURA	20
2.2.3 CERTIFICATO DI SICUREZZA DELLE IF E LICENZA.....	20
2.3. CONDIZIONI SPECIFICHE DI ACCESSO.....	21
2.3.1 ACCORDO QUADRO	21

2.3.1.1	CONTENUTI, DURATA E LIMITI DELLA CAPACITÀ ASSEGNABILE CON ACCORDO QUADRO	21
2.3.1.1.1	CONTENUTI.....	21
2.3.1.1.2	DURATA.....	21
2.3.1.1.3	LIMITI DELL'AQ E COMUNICAZIONI A ART	21
2.3.1.1.4	SOTTOSCRIZIONE E ADEMPIMENTI SUCCESSIVI.....	22
2.3.1.2	VARIAZIONI DI CAPACITÀ	22
2.3.1.3	ACCESSO AI SISTEMI INFORMATIVI PER I RICHIEDENTI NON IF.....	22
2.3.1.4	GARANZIA.....	22
2.3.1.5	DIVIETO DI TRASFERIMENTO.....	23
2.3.1.6	RISOLUZIONE.....	23
2.3.2	CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA	23
2.3.2.1	ASSICURAZIONI.....	24
2.3.2.2	OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO ..	24
2.3.2.3	OBBLIGHI COMUNI	25
2.3.2.4	OBBLIGHI DI GI.....	25
2.3.2.5	OBBLIGHI DI IF.....	26
2.3.2.6	OBBLIGHI DI IF ALLA CESSAZIONE DEL CONTRATTO	27
2.3.2.7	RISOLUZIONE DEL CONTRATTO	27
2.3.2.8	OBBLIGHI DI IMPRESE FERROVIARIE E TERZE.....	27
2.3.2.9	INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON IV-GI.....	28
2.3.2.10	BANCA DATI PERICOLI PER LA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA.....	28
2.4	INDISPONIBILITÀ INFRASTRUTTURALI CHE LIMITANO LA CAPACITÀ.....	28
2.4.1	INFORMAZIONI DATE DA IV-GI	28
2.5	REGOLE DI ESERCIZIO	29
2.5.1	INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE.....	29
2.5.2	INFORMAZIONI DATE DAL GI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE	29
2.5.3	PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO.....	30
2.5.4	REGOLE DI GESTIONE.....	30
2.5.4.1	GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA.....	31
2.5.4.2	GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA IN CASO DI EMERGENZA NEVE/GELO.....	31
2.5.5	ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI/INCONVENIENTI D'ESERCIZIO.....	32
2.5.5.1	INDAGINI DELL'ORGANISMO INVESTIGATIVO DEL MINISTERO DELL'INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI.....	32
2.5.5.2	INDAGINI DELL' ANSFISA	33

2.5.5.3	OBBLIGHI DI SEGNALAZIONE E DI INDAGINE DEL GI E DELLE IF	33
2.5.6	SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA.....	34
2.5.6.1	SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA MEDIANTE L'UTILIZZO DI LOCOMOTORI DI SOCCORSO E/O DI MATERIALI DI RISERVA	34
2.5.6.2	SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA MEDIANTE L'UTILIZZO DI CARRI SOCCORSO, CARRI GRU DI PROPRIETÀ DELLE IF, ATTRAVERSO GRU STRADALI O ALTRI MEZZI IDONEI DI IMPRESE PRIVATE O DI ALTRI SOGGETTI	34
2.5.6.3	MODALITÀ OPERATIVE E TEMPSTICA DELLE ATTIVITÀ DI SGOMBERO CON IMPIEGO DI LOCOMOTIVE/CONVOGLI DI RISERVA	35
2.5.6.4	MODALITÀ OPERATIVE E TEMPSTICA DELLE ATTIVITÀ DI SGOMBERO CON IMPIEGO DI MEZZI DI SOCCORSO ATTREZZATI	35
2.5.7	TRASPORTI ECCEZIONALI.....	36
2.5.8	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE- CIRCOLABILITÀ	37
2.6	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE	37
CAPITOLO 3.	CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA	38
3.1	INTRODUZIONE.....	38
3.2	DESCRIZIONE DELLA LINEA	38
3.3	DATI GEOGRAFICI.....	45
3.3.1	CARATTERISTICHE DELLA LINEA	45
3.3.2	SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI COMUNICAZIONE	45
3.4	RESTRIZIONI DI TRAFFICO.....	47
3.4.1	RESTRIZIONI AMBIENTALI.....	47
3.4.2	MERCI PERICOLOSE	48
3.4.3	RESTRIZIONI SUI PONTI.....	48
3.4.4	ULTERIORI LIMITAZIONI	48
3.5	ORARIO DI ESERCIZIO.....	48
3.6	INFORMAZIONI DI DETTAGLIO SU STAZIONI PASSEGGERI.....	48
3.7	STRUTTURE ATTE A SERVIZI	48
3.8	INIZIATIVE DI MIGLIORAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA.....	48
3.9	UTILIZZAZIONE DELLA LINEA	48
CAPITOLO 4.	ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ	50
4.1.	INTRODUZIONE.....	50
4.2.	TEMPSTICHE PER LE RICHIESTE E PROCESSI DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'	50
4.2.1	ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' QUADRO	50
4.2.2	ALLOCAZIONE DI TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE	52
4.2.3	ALLOCAZIONE DI TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO.....	53

4.2.4	ALLOCAZIONE DI TRACCE IN CORSO D'ORARIO	54
4.2.5	ALLOCAZIONE DI TRACCE IN GESTIONE OPERATIVA.....	54
4.3	ORDINE DI TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE E PROCESSO DI COORDINAMENTO 55	
4.3.1	RICHIESTE DI CAPACITÀ QUADRO.....	55
4.3.2	RICHIESTE DI TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO E PER UN ADEGUAMENTO INTERMEDIO.....	55
4.3.3	RICHIESTE DI TRACCE IN CORSO D'ORARIO O IN GESTIONE OPERATIVA.....	55
4.4	ALLOCAZIONE DEI SERVIZI EXTRA PMDA.....	56
4.5	ALLOCAZIONE DI CAPACITA' PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA.....	56
CAPITOLO 5.	SERVIZI.....	57
5.1	INTRODUZIONE.....	57
5.2	CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI	57
5.3	PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO	57
5.3.1	USO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA, COMPRESI SCAMBI	58
5.3.2	CONTROLLO E REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI, SEGNALAMENTO E INSTRADAMENTO DEI CONVOGLI, NONCHÉ COMUNICAZIONE DI OGNI INFORMAZIONE RELATIVA ALLA CIRCOLAZIONE.....	58
5.3.3	USO DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE ELETTRICA, OVE DISPONIBILE.....	58
5.3.4	TUTTE LE ALTRE INFORMAZIONI NECESSARIE PER LA REALIZZAZIONE O LA GESTIONE DEL SERVIZIO PER IL QUALE È STATA CONCESSA LA CAPACITÀ	58
5.4	IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO 59	
5.4.1	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.....	59
5.4.2	AREE DI COMPOSIZIONE DEI TRENI, IVI COMPRESI LE AREE DI MANOVRA .	59
5.4.3	BINARI DESTINATI ALLA SOSTA	60
5.4.4	CENTRI DI MANUTENZIONE.....	60
5.4.5	PLATEE DI LAVAGGIO	60
5.4.6	AREE PER L'APPROVVIGIONAMENTO DI COMBUSTIBILE	61
5.5	SERVIZI COMPLEMENTARI.....	61
5.5.1	FORNITURA CORRENTE DI TRAZIONE	61
5.5.2	SERVIZIO DI RIFORNIMENTO IDRICO DEI TRENI.....	62
5.5.3	SERVIZI PER VIAGGIATORI A MOBILITÀ RIDOTTA	62
CAPITOLO 6.	TARIFFE e PERFORMANCE REGIME	63
6.1	CANONE DI UTILIZZO - PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO.....	63

6.2	TARIFFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	64
6.2.1	<i>IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO</i>	64
6.2.2	<i>SERVIZI COMPLEMENTARI</i>	64
6.3	RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	64
6.4	PENALI.....	65
6.4.1	<i>PENALI A CARICO DI IV-GI IN CASO DI SOPPRESSIONE DI TRACCE</i>	65
6.4.2	<i>PENALI PER IL RICHIEDENTE (NON IF) IN CASO DI MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF CHE EFFETTUERÀ I SERVIZI</i>	65
6.4.3	PENALI PER L'IF	65
6.4.3.1	<i>IN CASO DI MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE (PARZIALE O TOTALE) DELLE TRACCE</i>	65
6.4.3.2	<i>IN CASO DI MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE.</i>	65
6.4.4	<i>FRANCHIGIA SULLE PENALI PER IF</i>	66
6.5	PERFORMANCE REGIME	66
6.6	ALLEGATI.....	67

CAPITOLO 1. INFORMAZIONI GENERALI

1.1. INTRODUZIONE

Infrastrutture Venete Srl - Gestore Infrastruttura (IV-GI), nato dal processo di riorganizzazione e separazione tra gestione della rete ed effettuazione di servizi di trasporto imposto dal D.M. 5 agosto 2016 "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" (G.U. 15 settembre 2016), opera in forza della L.R. n. 40/2018 ed è stata attivata con la D.G.R. n. 1854 del 6 dicembre 2019, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto n. 148 del 24/12/2019.

Infrastrutture Venete Srl - Gestore Infrastruttura è titolare di Autorizzazione di Sicurezza numero NIE: IT2120220003 rilasciata da ANSFISA in data 25 luglio 2022.

Ai fini della commercializzazione della capacità Infrastrutture Venete Srl - Gestore Infrastruttura pubblica, in ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015, pubblica il presente documento che contiene tutte le informazioni necessarie ai soggetti Richiedenti per accedere alla infrastruttura ferroviaria e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa Infrastrutture Venete Srl - Gestore Infrastruttura.

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità nonché le linee guida generali di regolazione relative alla produzione ed ai corrispettivi per il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) e dei servizi diversi dal PMdA potranno essere soggetti ad adeguamento ai sensi di quanto sarà contenuto nei provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214). Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità IV-GI dovesse apportare saranno rese conoscibili con le modalità previste al paragrafo "Procedura di aggiornamento straordinario".

1.2. OBIETTIVO

In conformità a quanto previsto dal D.Lgs. n. 112/15, che recepisce la Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, relativa all'istituzione di uno **spazio ferroviario europeo unico**, il presente documento vuole conseguire l'obiettivo di fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una **corretta conoscenza dell'Infrastruttura** da parte degli stessi.

A tal fine, esso contiene un'esposizione:

- delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa;
- dei criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi offerti;
- delle regole per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi ad essa connessi.

1.3. QUADRO GIURIDICO

Di seguito si riporta la normativa comunitaria applicabile:

- Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;

- Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 29 aprile;
- Direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n.1191/69 e (CEE) n.1107/70 come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016
- Regolamento (CE) n.1371/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008 che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
- Direttiva 2012/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- 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;
- 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. Decisione 2011/633/UE relativa al Registro Infrastruttura;
- Regolamento (UE) 2016/545 della Commissione sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;
- Regolamento (UE) 2016/796 del parlamento europeo e del consiglio dell'11 maggio 2016 che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004
- Direttiva 2016/797 del parlamento europeo e del consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)
- Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, sulla sicurezza delle ferrovie
- Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento europeo e del consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria
- Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della COMMISSIONE del 22 novembre 2017 relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari
- Decisione Delegata UE 2017/2075 della commissione del 4 settembre 2017 che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico
- Regolamento Delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018
- 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
- 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
- Regolamento (UE) n.782/2021 del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

Di seguito si riportano le fonti nazionali applicabili:

- DPR 753 del Ministero dei Trasporti “Nuove norme in materia di Polizia, Sicurezza e Regolarità dell’esercizio delle Ferrovie e di altri servizi di trasporto” dell’11 luglio 1980;
- Legge 146 del 12 giugno 1990 (e s.m.i.): Norme sull’esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di Garanzia dell’attuazione della legge.
- D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 (e successive modifiche ed integrazioni) “Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale”;
- DM 20 ottobre 1998 “Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997”;
- DM n. 43/T del 21 marzo 2000 “Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- DM n. 81T del 19 marzo 2008 “Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 247: “Attuazione della Direttiva 2007/59/CE relativa la certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”;
- Legge n. 27 del 24 marzo 2012 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività” (artt. 36 e 37);
- D.P.R. 9 agosto 2013 “Nomina componenti Autorità dei Trasporti”;
- D.Lgs. n. 70 del 17 aprile 2014 “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70 del 31 ottobre 2014 (pubblicata il 5 novembre 2014) “Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”.
- D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 “Attuazione della Direttiva 2012/34/CE” che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96 del 13 novembre 2015 recante “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.75 del 1° luglio 2016 relativa al “Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.80 del 15 luglio 2016 relativa al “Sistema tariffario 2017-2021 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015”;
- D.M. 5 agosto 2016 “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” (GU 15 settembre 2016).
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.16 dell’8 febbraio 2018 recante “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”.
- D.Lgs 23 novembre 2018, n. 139 Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l’apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell’infrastruttura ferroviaria.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n.16 dell’8 febbraio 2018 recante “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”.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106/2018 relativa a “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”;

- Legge 16 novembre 2018, n. 130 relativa alla “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze
- DLgs. 14 maggio 2019, n. 50 Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 130/2019 relativa a “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 150/2019 relativa alla revisione della COp. 269/2010 “Attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e Performance Regime”
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 121/2020 relativa a “Prospetto Informativo della rete 2021 linea Mestre-Adria presentato da Infrastrutture Venete s.r.l.; indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto Informativo della Rete 2022;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 156/2020 recante «Conclusioni del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della “Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell’art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell’art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione”»;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 195/2020 del 3 dicembre 2020 relativa a “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l., nonché relative all’elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi”.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti 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” .
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 165/2021 del 1 dicembre 2021 relativa a “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2023 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l. nonché relative all’elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi per l’orario di servizio 2021-2022 e successivo
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 141/2022 del 08 settembre 2022 relativa a “Adeguamenti tariffari relativi all’orario di servizio 2022-2023 per l’accesso alle infrastrutture delle reti ferroviarie regionali interconnesse ed ai servizi a queste correlati”.

1.4. STRUTTURA DEL PROSPETTO INFORMATIVO RETE DI INFRASTRUTTURE VENETE SRL – GESTORE INFRASTRUTTURA (PIR)

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

Capitolo 1 – Informazioni generali sulle caratteristiche del documento;

Capitolo 2 – Condizioni di accesso all’infrastruttura

Descrive le modalità di accesso, di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali definite dal GI;

Capitolo 3 – Caratteristiche dell’infrastruttura

Illustra le principali caratteristiche infrastrutturali necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità, rimandando, per i dettagli, alla consultazione dell’apposita sezione del sito web aziendale;

Capitolo 4 – Allocazione della capacità

Descrive il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta;

Capitolo 5 – Servizi

Descrive i servizi compresi nel canone di utilizzo dell’infrastruttura, nonché quelli che il gestore fornisce all’impresa dietro pagamento di ulteriori corrispettivi;

Capitolo 6 – Tariffe e Performance Regime

Descrive le regole di rendicontazione applicate in fase di gestione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e il sistema di calcolo e riscossione dei diritti connessi all'utilizzo della stessa, ivi compresi i servizi non inclusi nel canone di utilizzo.

1.5. STATUS GIURIDICO

Il Prospetto Informativo (PIR) della Rete ferroviaria regionale del Veneto viene redatto da IV-GI ai sensi dell'art. 14 del D.lgs 112/15 previa consultazione delle parti interessate, a seguito delle indicazioni e prescrizioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e viene pubblicato nei termini prescritti dall'art. 14, comma 5 del D.lgs 112/15.

Il PIR espone dettagliatamente i diritti e gli obblighi di IV-GI e dei Richiedenti, con riguardo alla richiesta/assegnazione della capacità/tracce, all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e all'erogazione dei servizi ad essa connessi, nonché i canoni e i corrispettivi dovuti. Il Prospetto Informativo della Rete assume, anche ai fini di quanto previsto dagli artt. 6, comma 1, lett. c), 14 e 25 del D.lgs. 112/15, valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra IV-GI e coloro che sottoscriveranno sia i singoli Accordi Quadro sia i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il PIR viene pubblicato nel sito internet di IV-GI e costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli Accordi Quadro ed a tali fini, fermo quanto previsto nel seguito, con la sottoscrizione dei medesimi contratti il richiedente attesta una piena e incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute

1.6. RICORSO ALL'ORGANISMO DI REGOLAZIONE

In conformità a quanto previsto nell'art. 37 comma 2, D.lgs. 112/15 e nell'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) per eventuali controversie inerenti l'interpretazione e/o l'applicazione del Prospetto Informativo della Rete, ogni Richiedente può adire l'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART), inoltrando la richiesta all'indirizzo pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

Contatti:

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino
Telefono: +39.011.19212.500
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

1.7 VALIDITA' DEL PIR DI IV-GI E PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO

1.7.1 PERIODO DI VALIDITÀ

I contenuti del documento hanno le seguenti validità:

- regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa: hanno validità a partire dal 14 marzo 2022 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 11 dicembre 2022 al 9 dicembre 2023;
- regole e informazioni che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di IV-GI e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo): trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 11 dicembre 2022 al 9 dicembre 2023.

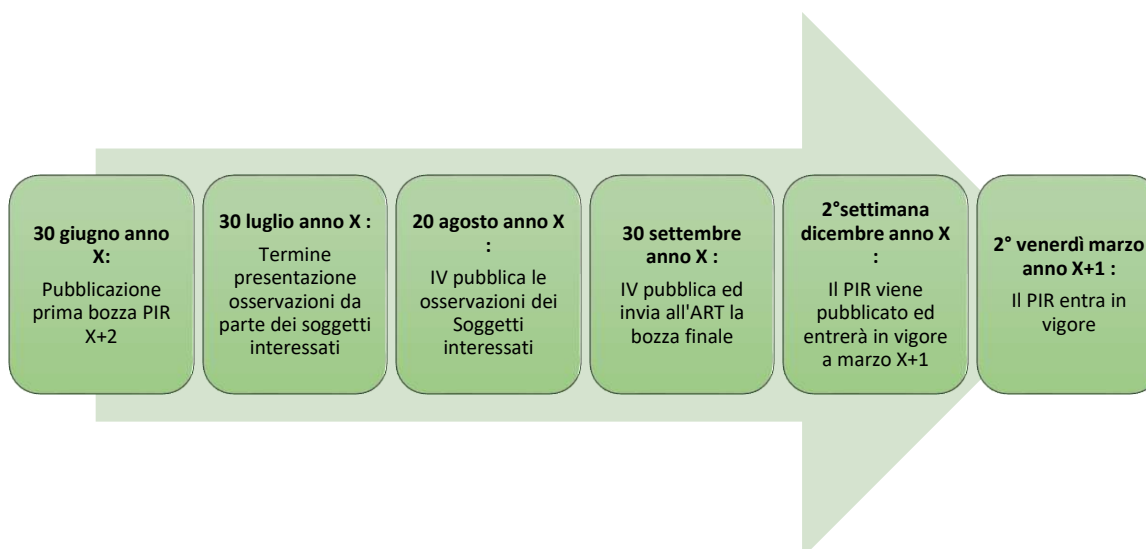
1.7.2 PROCEDURA DI AGGIORNAMENTO ORDINARIO

La procedura di aggiornamento ordinario del PIR avviene secondo i seguenti obblighi e la seguente tempistica, univoca per tutte le infrastrutture ferroviarie italiane, nazionale e regionali ad essa funzionalmente connesse:

- a) entro il 30 giugno dell'anno X, IV-GI predispone e pubblica sul proprio sito internet la prima bozza del PIR relativo all'anno X+2, evidenziando le parti di testo modificate rispetto al PIR vigente, comprensiva

- di una relazione contenente le motivazioni delle modifiche introdotte, affinché possa essere esaminata da tutti i soggetti interessati, in un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione
- b) entro il 31 luglio dell'anno X i soggetti partecipanti alla consultazione formulano eventuali osservazioni
 - c) entro il 20 agosto dell'anno X , IV-GI pubblica sul proprio sito internet le osservazioni eventualmente ricevute da parte dei soggetti interessati;
 - d) entro il 30 settembre dell'anno X , IV-GI pubblica ed invia all'ART la bozza finale del PIR $X+2$, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente) rispettivamente su richiesta dei soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente ad una relazione di accompagnamento che illustri i significati e le valutazioni sottostanti le modifiche introdotte, nonché le motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione
 - e) entro la seconda settimana di dicembre dell'anno X , IV-GI pubblica il PIR $X+2$, che riguarda le condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l'orario di servizio valido da dicembre ($X+1$) a dicembre ($X+2$); la denominazione del documento dovrà essere "Prospetto Informativo della Rete $X+2$ Edizione ordinaria Dicembre X "
 - f) il PIR $X+2$ entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno $X+1$

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



1.7.3 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO

Eventuali modifiche all'edizione ordinaria del PIR in conseguenza di cambiamenti del quadro normativo e/o regolamentare di riferimento, nonché per specifiche ragioni di IV-GI adeguatamente motivate (come cambiamenti infrastrutturali ed implementazioni/integrazioni/attivazioni di nuove tecnologie di sicurezza), formeranno oggetto di specifico aggiornamento straordinario e saranno ricomprese nel PIR ordinario successivo.

Tali modifiche saranno riassunte in una tabella riepilogativa contenente le seguenti informazioni:

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

Ogni modifica sarà comunicata all'ART e a tutti i soggetti interessati, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni, con anticipo di almeno 30 giorni rispetto all'entrata in vigore delle stesse, ovvero rispetto alla data di pubblicazione della stessa sul sito internet di IV-GI.

1.8 DISTRIBUZIONE

Il presente documento è trasmesso alle IF/IT in conformità a quanto previsto nella procedura PS_20_XX_GI del SGS.

Il PIR viene pubblicato nel sito web aziendale di IV-GI, viene mantenuto aggiornato così da garantire a tutte le IF interessate la possibilità, equa, trasparente e non discriminatoria, di accesso all'infrastruttura IV-GI.

1.9 CONTATTI

Per tutte le informazioni relative all'accesso alla rete è attiva la pagina "Contattaci" nel sito internet www.infrastrutturevenete.it

1.10 GLOSSARIO DEI TERMINI

ACCORDO QUADRO

Accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e del GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

ACCORDO QUADRO PER SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Accordo di carattere generale giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e del GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare a servizi di trasporto a committenza pubblica locale e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

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

L'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema infrastrutturale italiano. L'Agenzia, subentrata alla soppressa ANSF, è composta da due distinte articolazioni competenti ad esercitare le funzioni alla stessa attribuite dal D.L. n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla Legge n. 130/2018, rispettivamente in materia di sicurezza delle ferrovie e in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

AREA DI DEPOSITO

Aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro.

ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ

Il processo attraverso il quale vengono trattate le richieste e definita l'assegnazione di capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del GI.

AUTORITÀ PREPOSTA AL RILASCIO DELLE LICENZE

Organismo nazionale incaricato dallo Stato Membro di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è l'organismo nazionale incaricato del rilascio delle licenze alle Imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano.

AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Documento che attesta che il Gestore Infrastruttura ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è pertanto in grado di soddisfare le pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.

CANONE DI UTILIZZO (PEDAGGIO)

Il corrispettivo dovuto 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.

CAPACITÀ QUADRO

La capacità di infrastruttura descritta in termini generali assegnata con durata pluriennale nell'ambito di un accordo quadro

CARTA DEI SERVIZI DI INFRASTRUTTURE VENETE SRL

Il documento adottato dalla Società per dichiarare i propri impegni nei riguardi della clientela, relativamente a fattori, indicatori e standard di qualità.

CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

Il Certificato di Sicurezza Unico fornisce la prova che l'impresa ferroviaria interessata ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Il certificato specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie che può svolgere un'impresa e l'area di esercizio

CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Di seguito anche il Contratto, l'atto in base al quale è concesso a ciascuna IF l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in termini di tracce orarie. I Contratti possono avere una durata inferiore, o uguale all'orario di servizio.

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.

DIRETTORE DEL GESTORE INFRASTRUTTURA

Funzione cui vengono assegnati i compiti indicati nell' allegato "D" al SGS di IV-GI.

DIRIGENTE DEL POSTO DI COMANDO (DPC/IV)

Il Regolatore della Circolazione di IV-GI regola autonomamente la circolazione dei treni sull'intera linea "Mestre – Adria" dal proprio posto centrale (Piove di Sacco) con norme analoghe a quelle stabilite dalle DET e delle IESBE di RFI per le linee a semplice binario in telecomando e tuttavia con particolari limitazioni e peculiarità dovute alla temporanea indisponibilità del telecomando.

EUROPEAN RAILWAY AGENCY (ERA)

L'organismo internazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla emissione dei certificati unici europei di sicurezza per le imprese ferroviarie e di autorizzazioni di veicoli validi in più paesi europei, e di garantire un sistema di gestione del traffico ferroviario europeo interoperabile nello sviluppo e nell'attuazione dello spazio ferroviario europeo unico (Regolamento UE 2016/796)

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

GESTIONE OPERATIVA

Attività di esclusiva competenza dei referenti accreditati di IF e GI, presenti sul territorio e individuati nel contratto di accesso all'infrastruttura limitata temporalmente sino all'effettuazione del servizio.

INFRASTRUTTURE VENETE SRL - GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (IV-GI)

Articolazione di Infrastrutture Venete Srl incaricata, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento (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

L'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. 112/15.

IMPRESA FERROVIARIA (IF)

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

IMPRESSE TERZE (IT)

Qualsiasi impresa pubblica o privata che si trovi nella condizione di dover operare sull'infrastruttura ferroviaria per transiti e/o interventi manutentivi.

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Infrastruttura definita nell'allegato 1, del D.lgs. n.112/15.

INFRASTRUTTURA SATURATA

una sezione della rete infrastrutturale ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio

INTERRUZIONE PROGRAMMATA IN ORARIO (IPO)

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

LINEA FERROVIARIA

L'infrastruttura che collega almeno due località.

MODIFICA TRACCE

Variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso.

MODULO DELLA LINEA

La massima lunghezza del convoglio in funzione di servizio viaggiatori, incroci e precedenza nei binari di circolazione delle località di servizio.

NORMATIVA D'ESERCIZIO VIGENTE

L'insieme di regolamenti, disposizioni, istruzioni in vigore, che disciplinano inderogabilmente la gestione dell'esercizio sulla rete del GI.

ONE STOP SHOP (OSS)

Un singolo punto di contatto stabilito dai Gestori delle Infrastrutture membri di RNE finalizzato a coordinare e assistere i richiedenti nelle richieste internazionali di tracce.

OPERATORE D'IMPIANTO

Un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 d.lgs. 112/15.

ORARIO DI SERVIZIO

I dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura di GI, durante il suo periodo di validità.

ORGANISMO DI REGOLAZIONE (ART)

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

PERIODO DI CONTROLLO

Il periodo di tempo fissato per confrontare le capacità quadro e le restanti capacità inutilizzate al fine di informare i potenziali richiedenti di accordi quadro della capacità quadro indicativa assegnata e della capacità disponibile.

PROGRAMMA DI MANOVRA

Documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra (IF), approvato da GI in occasione dell'attivazione di ciascun orario ed aggiornato in corrispondenza di variazioni significative delle tracce facenti capo all'impianto nel quale sono pianificate le operazioni di manovra necessarie per tutti i treni che interessano l'impianto stesso.

PROGRAMMA DI STAZIONE

Documento definito dal GI che rappresenta l'occupazione dei binari di stazione.

PROGRAMMA GIORNALIERO

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

QUADRI ORARIO

Manifesti predisposti dal GI ed affissi in tutte le stazioni/fermate dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che illustrano il programma di arrivi/partenze della stazione/fermata interessata nonché i binari programmati per il ricevimento dei treni.

RETE

L'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un Gestore dell'Infrastruttura.

REFERENTE ACCREDITATO

Figura designata dal GI e dalle IF preposta allo svolgimento di talune attività specificate nel presente documento.

RICHIEDENTE

Un'Impresa Ferroviaria titolare di licenza o un gruppo Internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica, quali le regioni e le provincie 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,

RICHIESTA DI CAPACITA' QUADRO

Richiesta di capacità in termini generali riferita ad un periodo di durata superiore alla validità di un orario ferroviario, finalizzata alla definizione di un Accordo Quadro

RICHIESTA IN CORSO D'ORARIO

Richiesta di tracce orarie riferita all'orario in corso di validità indipendentemente da un eventuale impegno delle stesse anche nell'orario successivo.

RICHIESTA IN GESTIONE OPERATIVA

Richiesta di tracce riferita all'orario in corso ed esclusivamente in relazione al tipo di servizio già contrattualizzato, da presentarsi presso i referenti accreditati di GI indicati in contratto.

RICHIESTA PER ORARIO

Richiesta di tracce orarie riferita al periodo di validità dell'orario di servizio successivo a quello in corso di validità, indipendentemente dalla data di inizio della utilizzazione delle tracce.

SERVIZI REGIONALI

I servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materie di trasporto di una o più regioni.

SISTEMA DI CONTROLLO DELLE PRESTAZIONI (*Performance Regime*)

Sistema di monitoraggio delle prestazioni (ex. art. 21, D.Lgs. n.112/15) basato sui ritardi maturati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura regionale veneta durante il loro tragitto

SOPPRESSIONE

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

STAZIONAMENTO

Il tempo di sosta di un convoglio sui binari, ovunque situati.

STAZIONE DI COLLEGAMENTO CON RETI NAZIONALI

Località di servizio che individua il limite di giurisdizione tra la linea gestita da Infrastrutture Venete Srl - GI ed altri Gestori.

TABELLONI ARRIVI E PARTENZE

Quadri o monitor che forniscono informazioni, aggiornate in tempo reale, relative all'orario di arrivo/partenza dei treni, al binario di ricevimento e, per i servizi AV, alla composizione dei treni.

TITOLO AUTORIZZATORIO

il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000 n.388, rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su richiesta delle Imprese Ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento di servizi a condizioni di reciprocità qualora si tratti di IF aventi sede al di fuori dell'Unione Europea o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287

TRACCIA ORARIA o TRACCIA

La frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale.

TRATTA ELEMENTARE

Porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario contigui.

TRENI CIRCOLANTI

Treni effettuati sull'intero percorso programmato in orario

TRENO SPECIALE

Treno la cui circolazione richiede specifica autorizzazione del GI per l'inoltro dei trasporti eccezionali

VALIDAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE

Verifica e condivisione della completezza e della congruenza dei dati di circolazione, delle cause e delle responsabilità delle soppressioni e dei ritardi

VALORE DEL CONTRATTO

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

1.11 ABBREVIAZIONI

ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle infrastrutture Stradali e Autostradali
Autorità	Autorità di regolazione dei trasporti
AQ	Accordo Quadro
BDP	Banca Dati Pericoli
CdS	Contratto di Servizio
DD	Decisione Delegata
DGR	Delibera della Giunta Regionale
D.lgs.	Decreto Legislativo
DGI	Direttore Gestore Infrastruttura di IV
DET	Disposizioni per l'esercizio in telecomando in uso sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
DPC/IV	Dirigente Posto Comando di IV gestisce la circolazione sull'intera linea in regime di disconnessione del telecomando
ERA	European Railway Agency
GI	Gestore Infrastruttura della rete ferroviaria
IF	Impresa Ferroviaria
IPO	Interruzione Programmata in Orario
IT	Impresa Terza
MIMS	Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
MSG	Manuale del Sistema di Gestione della Sicurezza
OI	Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti
OSP	Obblighi di servizio pubblico
OSS	One Stop Shop
PIR	Prospetto Informativo Rete
PMR	Persone a mobilità ridotta

PR	Performance Regime
RFI	Rete Ferroviaria Italiana SpA
TPL	Trasporto Pubblico Locale
IV-GI	Infrastrutture Venete Srl (Gestore Infrastruttura)

CAPITOLO 2.CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

2.1 INTRODUZIONE

Nel presente capitolo sono descritte le modalità di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria secondo la normativa nazionale vigente.

2.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

2.2.1 CHI PUÒ RICHIEDERE L'ACCESSO

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

- i. in termini di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro
- ii. in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, dai Richiedenti appartenenti ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15, costituiti da:
 - a) Imprese Ferroviarie titolari di licenza;
 - b) 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

2.2.2 REQUISITI PER RICHIEDERE

2.2.2.1 RICHIESTA DI CAPACITÀ PLURIENNALE AI FINI DELLA STIPULA DI UN ACCORDO QUADRO

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

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

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF deve dimostrare a IV-GI di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lett. cc) del D.lgs. 112/15.

2.2.2.2 RICHIESTA DI TRACCE ORARIE FINALIZZATA ALLA STIPULA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

2.2.2.2.1 RICHIEDENTE IMPRESA FERROVIARIA

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

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

L'IF che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta, è tenuta a produrre detto certificato:

- a) Per tracce che saranno utilizzate a partire dalla data di attivazione dell'orario con anticipo di 90 giorni solari rispetto a tale data;
- b) Per tracce la cui utilizzazione inizierà in corso d'orario con anticipo di 30 giorni solari rispetto alla data di avvio del servizio.

Nel caso di richiesta di tracce avanzate oltre la data di avvio del processo di allocazione, ovvero presentate in corso d'orario, IF deve -pena l'irricevibilità della richiesta medesima- essere in possesso della documentazione di cui al primo capoverso lettere a) e b), nonché del certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta.

In caso di mancata presentazione del certificato di sicurezza nei termini sopra indicati la capacità richiesta tornerà nella disponibilità del GI.

All'atto della richiesta l'IF dovrà indicare le caratteristiche tecniche delle tracce richieste, le specifiche dei servizi commerciali, la ipotesi di turno del materiale rotabile collegato all'insieme delle tracce richieste, eventuali manovre in autoproduzione necessarie per il ricovero/piazzamento del treno e, per i servizi passeggeri a contribuzione pubblica, il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata.

2.2.2.2 RICHIEDENTE SOGGETTO DIFFERENTE DA IMPRESA FERROVIARIA

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

Il Richiedente potrà designare l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete di GI, previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto. All'atto della designazione l'IF dovrà essere in possesso della documentazione di cui al punto precedente lettere a) e b), nonché del certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta.

2.2.2.3 RICHIESTA DI TRACCE ORARIE FINALIZZATE AD ATTIVITÀ MANUTENTIVE E DI SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA

P.M.

2.2.3 CERTIFICATO DI SICUREZZA DELLE IF E LICENZA

Il Certificato di Sicurezza Unico è rilasciato, a seguito di richiesta presso lo sportello unico di cui al Dlgs 50/19:

- dall'European Railway Agency (ERA) in tutti i casi di IF che effettuano servizi ferroviari in più di uno Stato membro dell'UE;
- dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSFISA) o da ERA (la decisione è a scelta delle IF) nei casi di IF che effettuano servizi ferroviari solo in Italia e fino alle stazioni di confine.

Contatti:

ANSFISA– AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

Piazza della Stazione, 2 - 50123 FIRENZE

sito web: www.ansf.it

e.mail: agenzia.sicurezza@ansf.gov.it

Il possesso della licenza costituisce un requisito preliminare per il rilascio del Certificato di Sicurezza di cui al D.Lgs. 50/2019.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze alle Imprese Ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano, è il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (D. Lgs. n°112/2015 art. 7 comma 4).

Contatti:

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Via Caraci, 36

00157 ROMA

sito web: www.mit.gov.it/mit

e-mail: dtg.dgtfe@mit.gov.it

2.3 CONDIZIONI SPECIFICHE DI ACCESSO

Le funzioni essenziali relative alla determinazione e riscossione dei canoni e all'assegnazione della capacità dell'infrastruttura, incluse sia la definizione, la valutazione, la disponibilità e l'assegnazione delle singole tracce orarie fanno riferimento a quanto normato ai punti 4 e 6, art. 11, D.lgs. 112/15.

2.3.1 ACCORDO QUADRO

2.3.1.1 CONTENUTI, DURATA E LIMITI DELLA CAPACITÀ ASSEGNABILE CON ACCORDO QUADRO

2.3.1.1.1 CONTENUTI

Il GI e un Richiedente possono concludere un Accordo Quadro (di seguito AQ), che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all'utilizzazione di capacità di infrastruttura ferroviaria, compresi gli eventuali servizi connessi. L'AQ non specifica il dettaglio delle tracce orarie ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente; il dettaglio delle tracce orarie costituirà oggetto del contratto di utilizzo.

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

- I. Tipologia del servizio di trasporto;
- II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, peso assiale (merci), sagoma (merci), trasporto di merci pericolose;
- IV. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale di riferimento che, per AQ aventi per oggetto servizi di trasporto pubblico locale, rappresenta un indice di qualità delle performance di IV-GI il cui conseguimento costituisce impegno per IV-GI, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria affidataria del servizio;
- V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'AQ (espressi in trenikm);
- VI. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione, suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'AQ).

Potranno essere inoltre oggetto di AQ, previa intesa fra Richiedente e IV-GI altri parametri quali i servizi di infrastruttura, la capacità finalizzata a movimenti non commerciali e operazioni tecniche, nonché le linee guida per il possibile aggiornamento in presenza di variazione degli scenari infrastrutturali, tecnologici e di mercato. IV-GI si impegna a fornire all'IF affidataria del servizio ferroviario regionale i servizi contenuti nel PIR alle condizioni ivi previste. Eventuali modifiche all'erogazione di detti servizi non dovranno comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto e dovranno essere preventivamente comunicate al Richiedente ovvero all'impresa affidataria dei servizi.

2.3.1.1.2 DURATA

L'AQ è concluso per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma per cinque anni, a partire dal primo orario di servizio utile. In casi specifici e motivati è ammessa una durata minore o maggiore. In particolare la richiesta di capacità per un periodo superiore ai cinque anni deve essere motivata sulla base di quanto previsto all'art. 23, comma 6, del D.lgs. 112/15. Rientrano in quest'ultima fattispecie gli AQ con le Regioni e le Province autonome per i servizi di trasporto pubblico locale la cui durata potrà essere commisurata a quella del contratto di servizio per il trasporto pubblico locale.

2.3.1.1.3 LIMITI DELL'AQ E COMUNICAZIONI A ART

La quota massima di capacità da assegnare ad un singolo Richiedente per mezzo di un AQ non può essere superiore al limite fissato nel Capitolo 4.

Tenuto conto delle previsioni dell'articolo 23, comma 8, del d.lgs. 112/2015 e nei limiti di quanto ivi disposto, un AQ è rinnovabile una sola volta e solo previa espressa autorizzazione da parte di ART; di conseguenza la modifica del termine di scadenza di un AQ non è consentita.

IV-GI trasmette ad ART gli AQ e le variazioni di capacità entro un mese dalla sottoscrizione, unitamente ad una tabella recante il riepilogo aggiornato di tutti gli AQ in essere, con dettaglio dei soggetti sottoscrittori degli AQ, delle date di sottoscrizione e scadenza originarie, delle eventuali date di modifica della capacità preassegnata, delle eventuali date di rinnovo e di scadenza, delle direttrici/linee/tratte oggetto di preassegnazione di capacità, della percentuale di capacità preassegnata su tali direttrici/linee/tratte per fascia oraria, del contenuto di eventuali clausole di retrocessione e del contenuto di eventuali clausole penali.

Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 23, comma 9 del d.lgs. 112/2015 nonché dell'articolo 3 del Regolamento (UE) 2016/545, in merito alla "Dichiarazione della capacità quadro", il GI rende pubblica, ed aggiorna entro 90 giorni dalla stipula di un AQ, l'eventuale capacità assegnata con AQ, per fascia oraria e per tratta di linea, la capacità commerciale oraria, la capacità oraria massima assegnabile con AQ, il numero di tracce per fascia oraria assegnato con AQ.

2.3.1.1.4 SOTTOSCRIZIONE E ADEMPIMENTI SUCCESSIVI

Gli AQ con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'AQ, sono richiesti e sottoscritti nel rispetto della tempistica per la richiesta di capacità pluriennale indicata al capitolo 4.

Qualora il Richiedente di un AQ non sia una IF, esso dovrà indicare a IV-GI, ogni anno, almeno 1 mese prima dell'avvio del processo di assegnazione delle tracce di cui al capitolo 4, l'IF che effettuerà, nell'interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita; l'IF designata procederà almeno 8 mesi prima rispetto al giorno di attivazione dell'orario alla richiesta di assegnazione di capacità specifica, sotto forma di tracce orarie corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'AQ.

Qualora l'avvio del servizio oggetto di AQ non avvenisse dalla data di avvio del primo orario utile, ma in corso dello stesso, il Richiedente non IF dovrà designare l'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio entro il termine ultimo di 30 giorni prima della data di avvio.

In caso di richiesta di stipula di AQ con avvio posticipato rispetto al primo orario di servizio utile Il Richiedente (se IF) o l'IF designata è tenuto a produrre entro 12 mesi dalla sottoscrizione dell'AQ, idonea documentazione comprovante l'avvenuta sottoscrizione del contratto di acquisto/leasing del materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio per i quali è richiesta la capacità di infrastruttura, salvo che non dimostri di averne già la piena disponibilità.

2.3.1.2 VARIAZIONI DI CAPACITÀ

E' ammessa una flessibilità dei volumi per orario di servizio indicati in AQ ricompresa nel 10% in aumento o diminuzione.

Per esigenze motivate di variazione oltre il 10% si potrà procedere solo previo consenso di IV-GI, attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'AQ, con validità a partire dal primo orario di servizio utile. In caso di riduzione la capacità rilasciata sarà immediatamente a disposizione di IV-GI per eventuale assegnazione ad altro Richiedente.

Qualora l'AQ abbia per oggetto anche servizi accessori alla capacità d'infrastruttura, il Richiedente, per motivate e documentate esigenze, potrà richiederne la modifica anche limitatamente alla parte relativa ai soli servizi.

2.3.1.3 ACCESSO AI SISTEMI INFORMATIVI PER I RICHIEDENTI NON IF

IV-GI garantirà, su richiesta e con riferimento ai treni di competenza del Richiedente, l'accesso ai propri sistemi informativi ai fini dell'informazione alla clientela e della gestione dei Contratti in essere fra Richiedente e IF che effettuano le attività di trasporto.

Il costo dell'accesso ai sistemi da parte dei Richiedenti risulta dal successivo capitolo 6; il relativo importo sarà corrisposto a IV-GI dalla IF che effettua i trasporti e sarà regolato nell'ambito del contratto di utilizzo ovvero attraverso la sottoscrizione di specifici contratti tra il Richiedente e IV-GI.

2.3.1.4 GARANZIA

L'impegno del Richiedente (IF) all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria oggetto dell'AQ, nonché al corretto adempimento delle obbligazioni derivanti da ciascun contratto di utilizzo da sottoscrivere per ogni anno di vigenza dell'AQ medesimo (eccetto i casi di esonero indicati nel seguito), è da garantirsi con la costituzione di una garanzia, bancaria o assicurativa, a semplice richiesta, emanata in favore del GI, da presentare entro 30 giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione, a copertura dell'intero periodo di validità dell'AQ. Il valore della fideiussione è pari al 10% del valore del canone d'uso dell'infrastruttura relativo all'anno di maggior produzione espressa in trenikm.

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte di IV-GI della garanzia di cui sopra, il Richiedente dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a GI la relativa documentazione entro 1 mese dalla data dell'incameramento.

Entro 180 giorni solari dalla data di cessazione degli effetti dell'AQ, IV-GI è tenuto a restituire l'originale della garanzia, sempre che all'atto della cessazione dell'AQ non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di IV-GI.

Le Regioni, le Province autonome, gli Enti e le Autonomie Locali sono esonerati dal prestare la fideiussione. Nella fase di definizione degli AQ con tali soggetti saranno comunque disciplinati gli impegni e le responsabilità finalizzati a garantire la corretta esecuzione degli AQ.

2.3.1.5 DIVIETO DI TRASFERIMENTO

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

2.3.1.6 RISOLUZIONE

Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni generali Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, l'AQ potrà essere risolto da IV-GI ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod. civ. nei seguenti casi:

- a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- b) mancata designazione dell'IF nei termini previsti al par. "Sottoscrizione ed adempimenti successivi";
- c) mancata richiesta -per ogni anno di vigenza dell'AQ- delle tracce corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'AQ, nei termini e secondo le modalità previsti in capitolo 4;
- d) mancata stipula da parte di IF designata -per ogni anno di vigenza dell'AQ- di un contratto di utilizzo avente ad oggetto le tracce comunicate da IV-GI tramite il Progetto Orario definitivo ai sensi di quanto previsto dal capitolo 4, purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto dell'AQ;
- e) violazione del divieto di trasferimento della capacità di cui al precedente paragrafo;
- f) risoluzione del contratto di utilizzo a carico della IF designata.
- g) mancata costituzione ovvero ricostituzione/adeguamento della garanzia di cui al precedente paragrafo.

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

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

La capacità oggetto dell'AQ risolto verrà resa disponibile nei confronti di altri Richiedenti.

2.3.2 CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

Le IF titolari di licenza e Certificato di Sicurezza idonei ad effettuare il servizio dovranno stipulare il contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

IF, ottenuta la disponibilità delle tracce, al fine di stipulare il contratto di utilizzo dell'infrastruttura, deve presentare a IV-GI la seguente documentazione:

- Copia autentica della Licenza idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare (o dichiarazione di immutata validità e caratteristiche della licenza), a firma del legale rappresentante;
- Copia autentica del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
- Copia autentica del Certificato di Sicurezza

- Dichiarazione sostitutiva di iscrizione alla C.C.I.A. secondo lo schema che verrà indicato da GI. Tale dichiarazione dovrà contenere anche l'indicazione della procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità per la stipula e sottoscrizione di atti negoziali;
- Dichiarazione di copertura rilasciata dalla Compagnia assicurativa secondo il format indicato da IV-GI;
- Elenco degli indirizzi, uffici, unità, nuclei, nominativi e recapiti dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative a: richieste di nuove tracce, differimento partenza dei treni, variazione della composizione dei treni rispetto a quelle poste a base delle tracce, rinuncia tracce assegnate, notifica variazione di traccia o soppressione effettuate da IV-GI, incidenti di esercizio, sciopero, sgombero dell'infrastruttura, sistemi informativi, dislocazione dei mezzi di riserva/soccorso;
- Scheda dei Servizi;

Detta documentazione deve pervenire all'attenzione di IV-GI, che provvederà a farli verificare dagli uffici designati con un anticipo, rispetto alla data di inizio del servizio, di almeno 30 giorni solari per contratti relativi al successivo orario di servizio e di almeno 15 giorni solari per contratti in corso di orario.

L'acquisizione della documentazione completa e la verificata conformità della stessa sono le condizioni necessarie per poter proseguire nel perfezionamento del contratto.

2.3.2.1 ASSICURAZIONI

- Obblighi assicurativi del GI

Ai fini dell'esecuzione del Contratto con riferimento alle coperture assicurative 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 garanzia di tutte le attività svolte dal GI e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: polizza massimale di Euro 30milioni per sinistro e anno.

Responsabilità Vettoriale non prevista, il GI IV non possiede l'organizzazione e i veicoli per poter effettuare un proprio servizio di trasporto merci, anche su tratte limitate, per conto di IF (tradotte) e/o nella sua qualità di vettore.

- Obblighi assicurativi dell'impresa ferroviaria

Ai fini dell'esecuzione del Contratto con riferimento alle coperture assicurative l'Impresa Ferroviaria è obbligata a stipulare a propria cura e spese e si impegna a mantenerle operanti, con le caratteristiche minime indicate, per tutto il periodo di validità del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, la sotto indicata polizza assicurativa:

- RCT/RCO da circolazione ferroviaria, massimali RCT € 100.000.000,00 (centomilioni/00) massimali RCO € 100.000.000,00 (centomilioni/00);

Sottolimiti ammessi:

- per sinistro/anno o serie di sinistri derivanti da un unico avvenimento con i seguenti sotto-limiti:
 - € 5.000.000,00 (cinquemilioni/00) per danni o perdite di merci
 - € 2.500.000,00 (duemilionicinquecentomila/00) per colaggio e contaminazione
 - € 100.000,00 (centomila/00) per spese recupero e smaltimento

- Responsabilità Civile verso Terzi e/o prestatori di lavoro, a garanzia di tutte le attività svolte da IV-GI in qualità di Gestore dell'Infrastruttura Adria - Mestre per i danni sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: RCT/RCO € 30.000.000,00 (trentamilioni/00);

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

2.3.2.2 OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO

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

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

Le parti sono impegnate affinché gli annunci alla clientela siano effettuati in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE)1371/2007, alla Delibera ART n. 106/18, e al Regolamento (UE)782/2021 a partire dal 7 giugno 2023, data di prima applicazione.

Sono infine impegnate a gestire i reclami della clientela con procedure rese evidenti, conformi a quanto prescritto dalla Delibera ART 28/2021, comprensive della disciplina della trasmissione dei reclami respinti per profili di competenza. Per IV-GI la procedura è in allegato 11.

2.3.2.4 OBBLIGHI DI GI

E'obbligo di IV-GI:

- mettere a disposizione delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, nei limiti ivi previsti, di cui al Capitolo 5 nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF ed IT, in normali condizioni di operatività, sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli; in caso di degrado nella funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, GI provvede a fornire puntuale comunicazione alle IF e IT interessate.

GI deve altresì

- rispettare le prescrizioni e disposizioni impartite da ANSFISA e ART;
- assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, nel rispetto degli standard di qualità prefissati;
- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno 30 giorni solari prima della loro entrata in vigore, fatti salvi gli eventuali provvedimenti di urgenza individuati da IV-GI;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- mettere a disposizione in modo non discriminatorio alle IF le informazioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007 relative ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, e quelle necessarie a soddisfare gli obblighi di informazione ivi previsti
- dare informazione statica e dinamica al pubblico in stazione e nelle fermate circa i treni programmati di tutte le IF e relativi orari con modalità omogenee di comunicazione; fornire annunci sull'andamento reale della circolazione attraverso periferiche audio e video, in conformità a quanto disposto dal Regolamento (CE)1371/2007, dalla Delibera ART n. 106/18, e dal Regolamento (UE)782/2021 almeno a partire dalla sua data di prima applicazione (7 giugno 2023); in allegato 05 sono indicate nel dettaglio, per ciascuna stazione e fermata, le dotazioni disponibili per adempiere tale obbligo
- descrivere gli indicatori di qualità, gli standard e gli obiettivi che si impegna a perseguire, ai sensi della Misura 15 dell'allegato A alla delibera ART 16/2018 tramite specifico allegato del PIR (allegato 06) da aggiornarsi entro il 31 marzo di ogni anno indicandone il livello obiettivo per l'orario di servizio che inizierà

nel successivo mese di dicembre nonché quello registrato a consuntivo relativamente all'ultimo orario di servizio concluso.

- monitorare la circolazione dei treni e le relative performance
- valorizzare e quantificare a cadenza mensile per segmento di mercato gli indicatori di regolarità e puntualità relativi ai servizi di trasporto ferroviario

2.3.2.5 OBBLIGHI DI IF

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite da GI e dall'ANSFISA;
- ottemperare alle disposizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, sulla base delle vigenti disposizioni normative
- utilizzare per l'espletamento del servizio materiale rotabile trainante e trainato omologato e immatricolato;
- utilizzare detto materiale rotabile coerentemente alle modalità d'uso indicate dal fabbricante e ad eventuali limitazioni/prescrizioni stabilite in sede di ammissione tecnica, al profilo di destinazione dello stesso e nel rispetto delle disposizioni e procedure emanate dall'IF e partecipate ad ANSFISA all'interno del processo di immatricolazione;
- svolgere il servizio sulla infrastruttura ferroviaria nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza Unico rilasciato da ANSFISA o dalla ERA;
- garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da GI, dal decreto 04/2012 di ANSFISA e dalla STI-OPE 995;
- assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del certificato di sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a GI senza ritardo e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza o del titolo autorizzatorio;
- comunicare a GI senza ritardo ogni vicenda e circostanza idonea ad incidere sulla situazione accertata mediante il rilascio del certificato di sicurezza, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da GI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa, quali:
 - tipo locomotiva;
 - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
 - massa rimorchiata;
 - massa assiale;
 - percentuale di massa frenata;
 - lunghezza del convoglio;
 - completa funzionalità dei sistemi tecnologici di bordo ridondati;

- consentire, senza oneri per il GI, l'accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale del GI preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura;
- mettere, qualora strettamente necessario, a disposizione del GI e su richiesta motivata di quest'ultimo, i dati registrati dai dispositivi ZTE (zone tachigrafiche elettroniche) dei registratori cronologici degli eventi di condotta.

Qualora, a fronte di richieste di IF venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, IF sarà tenuta - a propria cura, onere e responsabilità- a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell'infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede. La composizione del treno dovrà comunque essere conforme alle caratteristiche tecniche dell'impianto indicate nell'Allegato 1.

Il GI non assume alcun obbligo di custodia, e pertanto non è responsabile per i danni/perdite, le avarie, i furti o le sottrazioni inerenti il materiale rotabile, ovvero le attrezzature di proprietà di IF in sosta/stazionamento nell'ambito degli impianti di GI.

2.3.2.6 OBBLIGHI DI IF ALLA CESSAZIONE DEL CONTRATTO

All'atto della cessazione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per compimento del termine di durata o al verificarsi di qualsiasi ipotesi di anticipata cessazione, IF è tenuta ad eseguire le disposizioni di IV-GI in ordine allo sgombero ed alla rimozione dei mezzi, nonché a qualsiasi altra operazione strumentale o accessoria.

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

2.3.2.7 RISOLUZIONE DEL CONTRATTO

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

- a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
- b) mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto di utilizzo in vigore;
- c) rifiuto o mancata presentazione delle polizze assicurative, rifiuto di adeguare i massimali a quelli minimi indicati o constatata mancanza delle coperture obbligatorie previste;
- d) grave violazione di uno qualsiasi degli obblighi incombenti su IF;
- e) violazione grave e reiterata degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura;
- f) violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma della capacità;
- g) revoca della licenza o del certificato di sicurezza, nonché, quando richiesto dalla normativa vigente, del titolo autorizzatorio; modifica dei suddetti tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Qualora la modifica dei suddetti siano tali da consentire a IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento;

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

In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, sia che essa avvenga ai sensi dell'art. 1456 cod. civ., sia ai sensi di altre disposizioni del presente PIR o di legge, IF sarà tenuta a riconoscere a 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 a IV-GI fino alla scadenza naturale del contratto

2.3.2.8 OBBLIGHI DI IMPRESE FERROVIARIE E TERZE

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le Imprese Ferroviarie e le imprese Terze devono rispettare i seguenti obblighi:

- gli SPOSTAMENTI dei Mezzi d'Opera, dovranno essere iscritti al RUMO, potranno essere effettuati solamente in REGIME DI INTERRUZIONE della circolazione ferroviaria;
- le disposizioni e le prescrizioni impartite da GI e dall' ANSFISA;

- essere scortate da agenti di IV-GI o da personale abilitato da IV-GI secondo le previsioni del SAMAC PS_22_XX.

2.3.2.9 INFORMAZIONE E COOPERAZIONE CON IV-GI

IV-GI e le IF che esplicano servizi viaggiatori sono tenute ad assicurare ai passeggeri tutte le informazioni necessarie conformemente alle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

Le IF sono tenute allo scambio di informazioni con il GI e, ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie al controllo dei rischi connessi con il servizio svolto. Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSFISA nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente.

In applicazione alla Direttiva (UE) 2016/798 relativa agli obiettivi di sicurezza comune per il monitoraggio che deve essere applicato dalle Imprese Ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza, 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 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 il GI, per lo svolgimento delle attività suddette, è il DGI coadiuvato dal proprio Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza e dal Responsabile della Circolazione Ferroviaria, qualificato da ANSFISA. L'interlocutore per l'IF sarà il Legale Rappresentante/Alta Direzione ovvero il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, qualificato da ANSFISA ovvero il referente aziendale IF/IT appositamente incaricato ed indicato negli accordi verbali siglati.

2.3.2.10 BANCA DATI PERICOLI PER LA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA

Il GI, in osservanza all'art.7 lett. c) del DM 138/2000, predispone la Banca Dati Pericoli per la circolazione ferroviaria (BDP) garantendo ad ogni IF ed IT l'accesso alla stessa su richiesta, prima del suo accesso all'infrastruttura e limitatamente ai dati di competenza.

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

2.4 INDISPONIBILITÀ INFRASTRUTTURALI CHE LIMITANO LA CAPACITÀ

2.4.1 INFORMAZIONI DATE DA IV-GI

Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario IV-GI pubblica sul proprio sito internet il programma delle indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi che prevedono la cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata al fine di permettere ai Richiedenti di formulare richieste di capacità adeguate allo scenario infrastrutturale al fine della stipula di AQ.

Entro 9 mesi dall'entrata in vigore dell'orario IV-GI pubblica lo scenario consolidato e il modello di esercizio degli anzidetti lavori infrastrutturali al fine di permettere alle IF di formulare richieste di tracce adeguate allo scenario infrastrutturale, esplicitando la tratta e il periodo di esecuzione dei lavori, con una stima degli effetti

sulla capacità (possibilità di soppressioni, limitazioni di percorso, modifica orari), secondo quanto previsto dalla Decisione Delegata 2017/2075. Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività.

I lavori rientranti nella fattispecie anzidetta per i quali non è stato possibile precedere alla pubblicazione nei tempi indicati saranno resi noti ai Richiedenti con anticipo di almeno 180 giorni rispetto alla data di inizio lavori.

Per i lavori minori, non rientranti negli obblighi di pubblicazione, IV-GI informerà le IF interessate con un anticipo di 60 giorni con una proposta di programma di esercizio. L'IF, entro 10 giorni solari dal ricevimento delle informazioni potrà formulare osservazioni e/o proposte di modifica per la successiva predisposizione dei provvedimenti d'orario. In caso di mancata risposta nei termini previsti, si provvederà all'attuazione del provvedimento proposto da IV-GI.

IV-GI è tenuto a comunicare alle IF, in appositi elenchi che costituiranno allegato formale al contratto di utilizzo, le tracce programmate in IPO, evidenziando le tratte ove ciò si verificherà.

E' facoltà di IV-GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura che rivestono carattere di sicurezza, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura fornendo loro con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori le informazioni sui programmi di circolazione.

IV-GI è tenuto a comunicare alle IF 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.

Le conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi di IV-GI sono descritte nel capitolo 6 sezione "Penali"

2.5 REGOLE DI ESERCIZIO

2.5.1 INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE

IF è tenuta a comunicare a IV-GI tutte le informazioni inerenti le tracce da programma, come previsto dalla normativa vigente e nello specifico:

- variazioni al programma di circolazione;
- degrading al materiale rotabile;
- la composizione dei treni.

La comunicazione delle suddette informazioni deve essere data in maniera tracciabile al DGI.

Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche saranno imputate in conformità al contratto stipulato con IV-GI.

Nel caso di proclamazione di sciopero del personale di IF o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, IF è tenuta a comunicare tempestivamente al GI le informazioni relative alla proclamazione, alla durata, alla rimodulazione e/o alla revoca dello sciopero stesso; successivamente dovrà comunicare a IV-GI il programma dei treni che è in grado di assicurare. Dette comunicazioni devono essere fornite in ottemperanza alla normativa di settore vigente, nel rispetto dei modi e dei tempi ivi previsti, nonché in applicazione di specifiche delibere interpretative/operative emesse dalla Commissione di Garanzia dell'attuazione sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali. Per gli aspetti legati all'informazione al pubblico l'IF dovrà:

- comunicare i referenti per l'assistenza clienti;
- assicurare, di concerto con GI, la predisposizione di specifici strumenti informativi (annunci sonori in stazione, siti web e radio, comunicati stampa, etc.)

L'affissione negli impianti interessati di specifiche locandine informative prodotte dall'IF, di concerto con GI, sarà garantita da IV-GI nei tempi necessari per la corretta informazione alla clientela.

2.5.2 INFORMAZIONI DATE DAL GI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE

IV-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 sia in corso di viaggio, nonché, a richiesta di IF e ove consentito dalla strumentazione in possesso di GI, la posizione dei convogli medesimi.

IV-GI provvederà a fornire alle IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, tutte le informazioni nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità e in conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate.

IV-GI deve comunicare alle IF/IT, nel caso di sciopero del personale di GI o del personale 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 della linea.

IV-GI deve comunicare alle IF/IT, in appositi elenchi, le tracce programmate in IPO, nonché quelle che in caso di ritardo possono essere coinvolte nelle IPO

2.5.3 PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

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

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

Al fine di svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, IV-GI utilizza gli Operatori della Gestione Circolazione, coadiuvati dal Responsabile del Movimento.

Le figure di coordinamento e regolazione della circolazione controllano e gestiscono:

- la marcia dei treni;
- la gestione delle 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 della linea in relazione all'eventuale ingombro di binari di stazione da parte di treni accantonati;
- l'autorizzazione di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- l'autorizzazione delle effettuazioni di treni a brevissimo tempo, con l'assegnazione delle relative tracce orarie.

Le IF devono obbligatoriamente assicurare interfaccia con GI, tale da garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni:

- i turni ed i giri dei materiali;
- la richiesta di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
- la richiesta di effettuazione e la predisposizione dei treni a brevissimo tempo;

IV-GI coordina le esigenze e le eventuali interferenze di IF ed IT contemporaneamente operanti sulla linea, nonché provvede a monitorare l'andamento dei treni e le anomalie di circolazione che si verificano e mette a disposizione delle IF/IT le relative risultanze.

2.5.4 REGOLE DI GESTIONE

L'attività di regolazione della circolazione ha lo scopo di ridurre gli effetti delle interferenze e gli scostamenti ai treni, con il fine ultimo della minimizzazione dei ritardi complessivi.

All'insorgere di un'anomalia rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle IF.

Tipologia di servizi

- Treni viaggiatori;
- Servizi tecnici (circolazioni programmate in orario funzionali all'effettuazione di un treno commerciale);
- Treni speciali (su specifica autorizzazione di IV- GI).

In caso di perturbazioni alla circolazione si favorirà il treno con maggiori margini di recupero rispetto alla traccia oraria programmata e si privilegeranno i treni che assumono particolare rilevanza dal punto di vista delle frequentazioni.

2.5.4.1 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA

IV-GI assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con IF. In presenza di cause perturbative, ossia eventi che riducono la capacità dell'infrastruttura, incidendo sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, GI è tenuto ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie ed opportune per ridurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità.

IV-GI adotta i provvedimenti atti a garantire complessivamente il maggior contenimento possibile dei ritardi per i treni interessati.

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali verranno proposti verbalmente dal referente accreditato di IV-GI al referente accreditato di IF che, in tempo reale o al massimo entro 30 minuti, nei casi particolarmente complessi, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero formulare proposte alternative, implementando le proposte di variazioni condivise del programma di esercizio per la gestione della circolazione in maniera tracciabile.

In mancato accordo il referente accreditato di IV-GI potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative IV-GI e IF sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessari ed utili a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse, nonché ad assumerne verso la propria clientela le conseguenti iniziative di informazione, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE)1371/2007, alla Delibera ART n. 106/18, e al Regolamento (UE)782/2021 a partire dal 7 giugno 2023, data di prima applicazione

In presenza di cause perturbative conseguenti ad inconvenienti su linee di altre reti, il referente accreditato di GI, acquisirà con la massima sollecitudine le informazioni utili, provvedendo ad informare il referente accreditato IF riguardo la linea interessata, le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero concordato.

1) Criteri da rispettare per l'inoltro dei treni

IF è tenuta ad utilizzare la traccia orario in conformità al programma concordato e nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia medesima.

L'IF, prima della messa in circolazione del treno, è tenuta a comunicare al GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degni prestazionali di velocità

In caso di particolari condizioni climatiche per forti nevicate, trombe d'aria, incendi, esondazione di fiumi o altre calamità naturale ivi inclusi i terremoti, IV-GI stabilisce tempestivamente regole di circolazione che le IF dovranno rispettare. In particolare potranno essere previste limitazioni di velocità, dandone contestualmente comunicazione alle IF coinvolte.

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

In presenza di cause perturbative che determinino la perdita della traccia programmata, qualunque sia l'origine che le ha determinate, IV-GI assumerà i provvedimenti di circolazione necessari a limitare la propagazione degli effetti indotti.

Qualora ritenuto conveniente, al fine di consentire la puntuale adozione dei provvedimenti e la preventiva erogazione dell'informazione alla clientela, IV-GI e IF potranno definire congiuntamente i criteri e le modalità di riprogrammazione dei servizi.

2.5.4.2 GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA IN CASO DI EMERGENZA NEVE/GELO

Anormalità rilevanti

Sono da considerarsi rilevanti le anomalie che:

- Abbiamo causato danni ai viaggiatori, al personale o a terzi;
- Riguardino la linea con previsione di durata superiore alle 2 ore;
- Determinino difficoltà o significative ripercussioni alla circolazione.

Gestione delle anomalità

All'insorgere di un caso di anomalità rilevante, secondo la definizione sopra portata, IV-GI provvederà a:

- regolare la circolazione gestendo l'anormalità tramite la ripartizione della capacità residua, condividendo con le IF i provvedimenti di circolazione (limitazioni, cancellazioni, ecc.);
- attivare tutti i canali necessari per la tempestiva ed efficace informazione alla clientela, tramite:
 - annunci specifici, erogati attraverso le periferiche audio e video presenti nelle stazioni e nelle fermate e coordinamento con le IF per l'allineamento degli annunci a bordo;
 - pubblicazione sulla sezione "News" del sito aziendale delle notizie relative all'anormalità in atto.

EMERGENZA METEO NEVE/GELO

L'attivazione delle misure previste dai piani neve e gelo è dettagliata nell'apposita procedura inserita nel SGS. L'attivazione delle misure previste dai piani neve e gelo è correlata ai bollettini meteo ed agli avvisi di avverse condizioni meteo emessi dal Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e dalle sue strutture territoriali.

In base al livello di gravità annunciato saranno attivate le seguenti fasi operative:

- 1) **Fase di pre-allerta:** caratterizzata da condizioni meteo che, normalmente, non comportano alcuna soggezione della circolazione dei treni, in quanto le attrezzature e le risorse disponibili risultano sufficienti al mantenimento della piena potenzialità degli impianti e della linea.
- 2) **Fase di allerta gialla:** caratterizzata da condizioni meteo che comportano soggezioni alla circolazione dei treni ed all'effettuazione di altri servizi (manovre, ecc.). Le risorse disponibili, compreso il ricorso a manodopera esterna, consentono il mantenimento in efficienza di buona parte dei deviatoi e binari.
- 3) **Fase di allerta arancione/rossa:** caratterizzata da condizioni meteo che non consentono di mantenere in efficienza tutti i binari ed i deviatoi della linea. Le risorse disponibili saranno dedicate al mantenimento in esercizio dell'infrastrutture individuate prioritarie per la circolazione dei treni. In caso di allerta rossa saranno possibili ulteriori riduzioni di traffico rispetto allo scenario dell'allerta arancione, fino ad arrivare eventualmente alla sospensione della circolazione.

IV-GI, con adeguato anticipo e sulla base degli avvisi diffusi dalla Protezione Civile, provvede a comunicare lo stato di allerta a tutte le IF.

Alle fasi di emergenza gialla e arancione sono associati specifici piani di riduzione dell'offerta, in riferimento allo scenario di allerta previsto, da adottarsi in maniera preventiva in funzione delle criticità segnalate dai bollettini di Avverse Condizioni Meteo emessi dal Dipartimento di Protezione Civile e dalla sua articolazione regionale. I piani sono aggiornati annualmente in prossimità dell'avvio della stagione invernale.

Per ridurre i disagi alla clientela, in caso di attivazione di una fase di allerta IV-GI provvederà ad adeguata informazione attraverso comunicati stampa e sito internet, nonché con una capillare informazione nelle stazioni. Nelle giornate di maggior criticità saranno assicurati specifici protocolli di comunicazione per permettere una tempestiva ed efficace informazione ai passeggeri rispetto a possibili ulteriori variazioni o per comunicare le eventuali alternative al loro viaggio programmato.

2.5.5 ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI/INCONVENIENTI D'ESERCIZIO**2.5.5.1 INDAGINI DELL'ORGANISMO INVESTIGATIVO DEL MINISTERO DELL'INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

In caso di incidenti gravi l'Organismo Investigativo (OI) del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti indaga al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione dagli incidenti.

L'OI può inoltre avviare indagini in presenza di incidenti o inconvenienti che- in condizioni diverse- avrebbero potuto determinare incidenti gravi.

La natura di dette indagini, nonché le competenze, gli obblighi e le responsabilità delle parti (ANSFISA, Gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dal Dlgs. 50/2019, al quale si fa espresso rinvio.

2.5.5.2 INDAGINI DELL' ANSFISA

Fermo restando che la competenza a seguito di incidenti/inconvenienti o specifica catena di essi competono all'OI, l'ANSFISA, quando lo ritiene necessario, svolge indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto, per poter adottare gli eventuali interventi immediati a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi.

Il GI e le IF devono fornire la massima collaborazione al personale incaricato dall' ANSFISA di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all'art. 5.4.3 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSFISA.

2.5.5.3 OBBLIGHI DI SEGNALAZIONE E DI INDAGINE DEL GI E DELLE IF

Il GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSFISA in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario (definiti dall'art.5.4 nell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSFISA, al quale si fa espresso rinvio), hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.

Nel caso in cui in uno stesso evento siano coinvolti più operatori, ciascuno di essi dovrà svolgere un processo di valutazione autonomo, garantendo comunque lo scambio tra gli operatori coinvolti degli elementi utili all'indagine. Le relazioni d'indagine concluse dovranno essere rese immediatamente consultabili all'ANSFISA ANSF ed agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore dovrà valutare la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di "affinarla" ulteriormente. L'ANSFISA, potrà intervenire allo scopo di indurre gli operatori ad una conclusione univoca delle indagini disponendo nel caso necessario la riapertura delle stesse.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSFISA.

In attesa del riassetto normativo sugli accertamenti da parte dell'ANSF in materia di incidenti/inconvenienti che hanno o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell'esercizio ferroviario e della successiva formalizzazione da parte del GI della relativa procedura d'attuazione prevista dal punto 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto ANSF n.4/2012- il GI dispone, a seconda della tipologia di evento verificatisi, i previsti accertamenti.

Tale indagine del GI comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, l'accertamento delle dinamiche dell'evento, la quantificazione dei relativi danni e la formulazione di conclusioni, la determinazione delle cause e l'individuazione delle responsabilità.

Il GI, a seguito di un processo di valutazione delle risultanze dell'accertamento, provvede a rendere disponibili le indagini all'ANSFISA ed a trasmetterne copia alle eventuali IF coinvolte nell'evento.

Il GI, dietro specifica richiesta, invia le relazioni d'inchiesta e gli eventuali provvedimenti migliorativi all'OI del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti.

2.5.6 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

2.5.6.1 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA MEDIANTE L'UTILIZZO DI LOCOMOTORI DI SOCCORSO E/O DI MATERIALI DI RISERVA

In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno al di fuori dei binari di stazionamento per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile, il GI assume, coadiuvato dalla struttura tecnica, il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. A tal fine, GI stabilisce la modalità più idonea per lo sgombero dell'infrastruttura in ragione del contesto derivante dal verificarsi dell'evento e della effettiva disponibilità dei mezzi di riserva/soccorso. In caso di presenza di viaggiatori a bordo del treno interessato dal soccorso IV-GI, d'intesa con l'IF, si adopera, compatibilmente con le condizioni di circolazione presenti, per consentire prioritariamente il recupero dei viaggiatori.

Per assicurare lo sgombero dell'infrastruttura ogni IF deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di locomotive o convogli di riserva secondo quanto di seguito specificato:

L'IF che svolge attività di trasporto passeggeri, utilizzando l'infrastruttura Mestre-Adria, deve disporre di locomotive di riserva, diesel, avente caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio.

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

La disponibilità di locomotive/convogli di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta ubicati nelle località di servizio, ovvero in quelle definite in sede di assegnazione delle tracce, per i quali sia stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale.

L'IF è obbligata a consegnare a GI un documento con l'indicazione:

- della dislocazione di locomotive/convogli di riserva, diesel secondo i criteri definiti nel presente paragrafo;
- dei nominativi dei propri referenti cui GI deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero.

Ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, GI richiederà l'intervento dei mezzi funzionali allo scopo in disponibilità dell'IF. Il GI potrà altresì richiedere l'intervento dei mezzi eventualmente in circolazione dell'IF.

2.5.6.2 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA MEDIANTE L'UTILIZZO DI CARRI SOCCORSO, CARRI GRU DI PROPRIETÀ DELLE IF, ATTRAVERSO GRU STRADALI O ALTRI MEZZI IDONEI DI IMPRESE PRIVATE O DI ALTRI SOGGETTI

In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario l'utilizzo di mezzi attrezzati (carrichi gru, carrichi soccorso o altro mezzo idoneo), il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. A tal fine, il GI stabilisce la modalità e le tempistiche più idonee per lo sgombero dell'infrastruttura in ragione del contesto derivante dal verificarsi dell'evento e della effettiva disponibilità dei mezzi di soccorso attrezzati.

Le IF che dispongano di mezzi di soccorso attrezzati, prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, sono obbligate a consegnare a GI un documento con l'indicazione della tipologia dei mezzi, degli impianti ove gli stessi sono dislocati, dando evidenza di eventuali accordi con altre IF in ordine alla disponibilità comune, anche in forma consorziata, dei mezzi.

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

In caso di intervento di terzi l'IF responsabile dell'evento è tenuta al pagamento di tutti gli oneri connessi all'intervento medesimo.

2.5.6.3 MODALITÀ OPERATIVE E TEMPSTICA DELLE ATTIVITÀ DI SGOMBERO CON IMPIEGO DI LOCOMOTIVE/CONVOGLI DI RISERVA

Al verificarsi di fermata in linea di un treno dovuta ad eventi che presuppongano la necessità di sgombero attraverso locomotive/convogli di riserva, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo o di stazione, deve dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, e fornire le informazioni disponibili sul tipo di anomalità che ha determinato la fermata.

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

L'operatore della circolazione deve comunicare il preavviso di sgombero al responsabile di movimento o suo delegato, che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale.

Ai fini del recupero del treno deve essere richiesto, al responsabile di movimento o suo delegato, l'immediato avvicinamento alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea, di uno dei seguenti mezzi:

a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località previste dal PIR-IV e/o nel contratto di utilizzo, ovvero altro mezzo di trazione dato disponibile al momento dalla medesima IF;

c) treno della stessa IF a seguito in linea, compatibile per l'aggancio, da utilizzare per la spinta o trazione fino alla più vicina stazione presenziata;

Il personale di macchina che abbia dato preavviso di sgombero, entro 15 minuti deve richiedere la locomotiva/convoglio di riserva o, qualora possa autonomamente riprendere la marcia, comunicarlo all'operatore di circolazione del GI, informando anche di eventuali condizioni di degrado.

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

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

2.5.6.4 MODALITÀ OPERATIVE E TEMPSTICA DELLE ATTIVITÀ DI SGOMBERO CON IMPIEGO DI MEZZI DI SOCCORSO ATTREZZATI

Al verificarsi di fermata in linea di un treno dovuta ad un guasto bloccante che presupponga la necessità di sgombero attraverso mezzi di soccorso attrezzati, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo o di stazione, deve dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, fornendo altresì le informazioni disponibili sul tipo di guasto bloccante verificatosi ovvero sullo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo ovvero su situazioni di emergenza per i viaggiatori che si trovino a bordo treno.

Le suddette informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento e di attuare provvedimenti atti a minimizzare i disagi per i viaggiatori.

L'operatore della circolazione deve comunicare il preavviso di sgombero al responsabile di movimento o suo delegato, che stabilisce, sulla base della situazione di circolazione, le modalità più idonee per l'eventuale soccorso finalizzato allo sgombero del materiale.

Il GI provvederà alla circolazione del mezzo di soccorso tenendo conto delle ripercussioni sulla circolazione dei treni.

Ai fini del recupero del treno deve essere richiesto, a cura dell'operatore della circolazione, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea.

2.5.7 TRASPORTI ECCEZIONALI

IF, in possesso dei requisiti richiesti, presenta al GI richiesta di autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali.

A tal fine GI rilascia l'autorizzazione all'inoltro, la cui validità massima è di 12 mesi.

Durante il periodo di validità possono essere eseguiti più trasporti identici, aventi cioè caratteristiche corrispondenti a quelle del trasporto autorizzato.

L'autorizzazione è valida anche per eseguire trasporti identici aventi origine o destinazione in stazioni intermedie al percorso autorizzato.

IF è responsabile dell'effettuazione del trasporto fino a destino e del rispetto delle leggi, normative, disposizioni e prescrizioni vigenti in materia.

2.5.8 *PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE- CIRCOLABILITÀ*

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

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

2.6 **PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE**

Le IF devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, verifica e formazione treni) compreso negli elenchi del Certificato di Sicurezza posseduto e inserito nelle banche dati di ANSFISA. Il personale con mansioni di sicurezza è tenuto a possedere ed esibire al personale di ANSFISA preposto ai controlli un documento attestante la propria identità e di autorizzazione allo svolgimento delle mansioni nel formato previsto delle disposizioni vigenti.

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

CAPITOLO 3. CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE

L'infrastruttura regionale del Veneto è destinata alla circolazione di treni passeggeri e di treni tecnici finalizzati alle esigenze di manutenzione della linea e alla gestione dei programmi dei servizi di trasporto viaggiatori. Non è ammessa la circolazione di treni merci. Un'eventuale ammissione a circolare in futuro sarà pubblicata in PIR con almeno 12 mesi di anticipo sulla data di attivazione dell'orario ferroviario di riferimento.

Il capitolo descrive le principali caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria, con la finalità di fornire alle imprese ferroviarie ed imprese terze tutti gli elementi necessari affinché le stesse possano avere una conoscenza generale della linea e degli impianti.

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

Infrastrutture Venete Srl

Piazza G. Zanellato, 5 – 35131 Padova

tel. 049.774999 fax 049.774399

e-mail: info@infrastrutturevenete.it

PEC: info@pec.infrastrutturevenete.it

Infrastrutture Venete Srl – Gestore Infrastruttura

Viale degli Alpini, 23 – 35028 Piove di Sacco (PD)

tel. 049.5840265 fax 049.9702995

e-mail: info@infrastrutturevenete.it

PEC: rete@pec.infrastrutturevenete.it

3.2 DESCRIZIONE DELLA LINEA

La linea ferroviaria "Mestre – Adria" è interamente a binario unico a scartamento standard non elettrificato, ad eccezione della tratta Mira Buse - Venezia Mestre.

Tradizionalmente la linea si considerava suddivisa in due tratte distinte "Piove di Sacco – Adria" e Piove di Sacco - Mestre". Tale originaria divisione si conserva nella doppia progressiva chilometrica.

INIZIO		TERMINE			
Piove di Sacco (PD) – Adria (RO)	Km 0+000	Stazione di	Km	Segnale di	LdS
		Piove di Sacco (PD)	28+604	Protezione 8a	ADRIA (RO)
				Adria (RO)	(RFI)
Piove di Sacco (PD) – Venezia Mestre (VE)	Km 0+000	Stazione di	Km	Picchetto Limite	LdS
		Piove di Sacco (PD)	24+106	RFI	MESTRE (VE)
					(RFI)

La linea parte dalla stazione RFI di Adria.

I binari della stazione di Adria (non ad uso esclusivo) che immettono nella linea "Mestre-Adria" sono il V ed il IV.

Partita da Adria, la ferrovia compie una stretta curva di raggio 450 m verso sinistra a cui segue un lungo tratto pressoché rettilineo fino a Cavarzere lungo il quale la linea attraversa numerosi canali e scoli minori: ricordiamo qui lo Scolo Bresega, il Naviglio Adigetto, il Fossone dei Ferri, lo Scolo Botta e lo Scolo Tartaro.

A Cavarzere, località servita da due impianti: una fermata denominata *Cavarzere Centro*, posta sulla rampa meridionale dei ponti sull'Adige e sul Gorzone a poche centinaia di metri dal centro, e una stazione chiamata *Cavarzere* posta al termine della rampa settentrionale dei due ponti, notevolmente decentrata dalla città.

Cavarzere Centro possiede un semplice marciapiede con una tettoia di cemento armato; *Cavarzere* invece possiede un binario di raddoppio per il traffico passeggeri con marciapiedi laterali. Il ponte sul Fiume Adige presenta tre campate per una lunghezza complessiva di 104.4 m, mentre il ponte sul Canale Gorzone è dotato di campata unica della lunghezza di 54 m.

Dopo *Cavarzere* la linea prosegue perfettamente rettilinea, incrociando tra i vari corsi d'acqua il Canale dei Cuori, dove la ferrovia sottopassa nello stesso punto la strada provinciale *Cavarzere - Romea*, fino alla stazione di *Cona Veneta*, posta in realtà nella frazione di *Pegolotte* (*Cona* è situata circa 3 km più ad ovest). La stazione presenta il tipico piano binari della linea: raddoppio con marciapiedi laterali. Lasciata la stazione di *Cona Veneta*, la ferrovia piega leggermente verso destra per poi raggiungere l'ex fermata di *Villa del Bosco* posta al passaggio a livello con la strada *Monselice - Mare*.

Proseguendo, la linea impegna il ponte sul Fiume *Bacchiglione* a travata metallica unica e via inferiore con luce di 60 m. Subito dopo il ponte è situata la fermata di *Pontelongo Fermata* dotata di marciapiede e pensilina moderna.

Dopo *Pontelongo* la ferrovia prosegue più o meno sempre rettilinea fino alla fermata di *Arzergrande*, l'unica fermata dotata di un fabbricato viaggiatori. Subito dopo *Arzergrande* la linea compie una esse prima verso sinistra e poi verso destra, arrivando quindi alla stazione di *Piove di Sacco*, la principale della linea. L'impianto è dotato di quattro binari, tre di circolazione (due con marciapiede destinati al servizio viaggiatori) ed uno secondario, di un deposito (sede dell'officina) con rimessa per il ricovero dei mezzi e ponte di lavaggio e di una seconda rimessa per il ricovero mezzi. Si precisa che il binario secondario a servizio del deposito e del ponte di lavaggio è reso indipendente dai binari di circolazione attraverso la manovra della comunicazione 5a/5b. Il binario che collega la seconda rimessa è indipendente dall'impianto tronchino e dall'apparato. Le comunicazioni 5a/5b e 2a/2b sono munite di cassa di manovra elettrica e collegate da collegamento di sicurezza all'apparato.

Lasciata la stazione di *Piove di Sacco* il binario comincia a piegare verso destra, fino ad arrivare alla fermata di *Campolongo Maggiore*. Dopodiché la ferrovia imbecca la rampa meridionale del ponte sul fiume *Brenta* a travata metallica, superato il quale la linea ridiscende a quota campagna e piega verso sinistra fino a raggiungere la fermata di *Bojon*.

A partire da questo punto la ferrovia percorre il vecchio alveo del *Brenta* (*Brenta Secca*) a poca distanza dalla strada *Codevigo - Dolo*. Lungo tale tratta, ad andamento quasi rettilineo, incontriamo a breve distanza la fermata del *Casello 8* (a servizio dell'abitato di *Campagna Lupia*), la storica stazione di *Camponogara-Campagna Lupia* posta quasi sul confine tra i due comuni in località *Prozzolo* di *Camponogara* e la fermata del *Casello 11* posta in località *Calcroci* di *Camponogara*. Lasciata la fermata del *Casello 11*, il binario piega a destra discostandosi dall'alveo e, proseguendo in direzione nord-est, attraversa il *Taglio Novissimo* con un ponte di ferro, giungendo quindi nella stazione di *Mira Buse*.

Dopo *Mira Buse*, la linea percorre una serie di curve superando nel frattempo il *Naviglio Brenta* e la ex *Strada statale 11 Padana Superiore* con due ponti in ferro. Si entra quindi nella fermata di *Oriago*, ove la ferrovia piega verso nord puntando verso la linea *Milano - Venezia*. Nei pressi del sottopasso dell'Autostrada *A4* si incontra la nuova stazione di *Porta Ovest*, dotata di binario di due binari di circolazione con tronchini di sicurezza e due marciapiedi laterali.

La ferrovia entra quindi nella stazione di *Venezia Mestre* (RFI) dove termina. In ottemperanza a quanto normato al paragrafo 13 quater, art. 3 del RCT di RFI vigente, tutti i treni, provenienti dalla linea "Mestre-Adria" (ferrovia regionale), che accedono alla stazione in comune con la rete ferroviaria di RFI su binari dedicati, ricevono la specifica prescrizione.

Lungo la linea ferroviaria "Mestre – Adria", procedendo da Sud verso Nord, si incontrano le seguenti stazioni/fermate:

ADRIA (RO) - RFI

- Fermata di "Cavarzere Centro" (VE) – Via Giacomo Leopardi;
- Stazione di Cavarzere (VE) – Viale Trieste;
- Stazione di Cona Veneta (VE) – Via Rebosola – SP7;
- Fermata di Pontelongo (PD) – Viale Stazione;

- Fermata di *Arzergrande* (PD) – Viale Stazione;
- Stazione di Piove di Sacco (PD)
Fabbricato Viaggiatori, Deposito/Officina e locali “Nuovo Deposito” - Viale degli Alpini 23;
- Fermata di *Campolongo Maggiore* (VE) – Via Righe;
- Fermata di *Bojon* (VE) – Via Villa;
- Fermata “*Casello 8*” nel Comune di Campagna Lupia (VE) - Via Piave;
- Stazione di Campagna Lupia/Camponogara (VE) – Via Medaglia d’Oro Claudio Bressanin;
- Fermata “*Casello 11*” nel Comune di Camponogara (VE) loc. Calcroce - Via Calcroce;
- Stazione di Mira-Buse (VE) – Via della Ferrovia 1;
- Fermata di Oriago (VE) – Via Stazione;
- Stazione di Porta Ovest nel Comune di Oriago (VE) – Via Ghebba;
MESTRE VENEZIA (VE) - RFI

La stazione di Porta Ovest è servita da un sottopassaggio utilizzabile;

La fermata di Oriago è servita da un sottopassaggio utilizzabile.

Le località di servizio di Cavarzere e Cona Veneta, ove sono presenti gli attraversamenti a raso, sono attrezzate con maniglie di consenso per i treni incrocianti (RAR). Quando la lampada e la suoneria ad essa corredate si attivano, il Capotreno del treno fermo in binario la aziona d’iniziativa nel rispetto delle norme vigenti

La stazione di Piove di Sacco è presenziata da DM.

Di seguito sono riportate le opere d’arte **metalliche** principali della linea:

LINEA PIOVE DI SACCO - MESTRE		
<i>Elenco ponti metallici</i>		
Prog. Km.	Tipo	Luce
4+235	Ponte in ferro a 3 luci Brenta	120,96
16+222	Ponte in ferro Nuovissimo	30,00
19+218	Sottovia in ferro Valmarana	5,93
19+527	Ponte in ferro Naviglio Brenta	23,00
19+583	Ponte in ferro SS 11	10,00
21+998	Ponte in ferro Lusore	16,80
LINEA PIOVE DI SACCO - ADRIA		
<i>Elenco ponti metallici</i>		
Prog. Km.	Tipo	Luce
5+451	Ponte in ferro Bacchiglione	64,00
5+497	Sottovia in ferro Pontelongo	6,50

6+444	Ponte in ferro retratto Monselice	18,00
9+202	Ponte in ferro Barbegara	16,00
12+274	Ponte in ferro Rebosola	23,00
16+680	Ponte in ferro Quori	36,00
19+147	Ponte in ferro Gorzone	56,00
19+621	Ponte in ferro a tre luci Adige	104,40
19+694	Ponte in ferro sottovia Cavarzere	12,00
23+137	Ponte in ferro Botta	23,00
25+616	Ponte in ferro Adigetto	23,00

Di seguito sono riportate le opere d'arte in **calcestruzzo** principali della linea:

LINEA PIOVE DI SACCO - MESTRE		
<i>Elenco ponti calcestruzzo</i>		
Prog. Km.	Tipo	Luce
0+474	Ponticello in c.a.p. Fiumicello	8,00
0+530	Cavalcaferrovia in c.a. sp Pescatori	9,97
1+002	Ponticello in c.a.p. Rio	6,00
1+260	Cavalcaferrovia in c.a. strada dei Vivai	18,00
1+837	Sottopasso in c.a. Via Monte Cengio	12,80
3+474	Ponte in c.a.p. scolo Saverga	10,00
5+493	Ponte in c.a.p. scolo Brentelle	6,00
6+186	Sottopasso in c.a. Bojon SP14	12,80
13+948	Ponte in c.a. strada Brentasecca	8,00
14+355	Ponte in c.a.p. a 3 luci Idrovia PD-VE	123,79
16+195	Sottovia in c.a.p. Nuovissimo	6,50
16+249	Sottovia in c.a.p. Nuovissimo	6,50
16+531	Sottopasso SP22 - monolitico	12,50
18+188	Ponticello in c.a. Seriola Destra	2,75
18+533	Ponticello con piattabanda in c.a.	1,50
18+838	Sottopassaggio stradale in c.a.	14,80

20+029	Sottopassaggio stradale in c.a.	20,00
21+223	Ponticello in c.a.p. scolo Zezenigo	6,00
22+348	Sottopasso in c.a. SP Mirano-Oriago	7,00
22+436	Elemento monolitico in c.a.	3,00
22+521	Elemento monolitico in c.a.	5,40
22+700	Elemento monolitico in c.a.	4,00
22+739	Ponticello in c.a.p. scolo Cime	10,00
22+989	Sottopasso in c.a. autostrada MI-VE	6,60
23+767	Ponticello piattabanda in c.a. Rietto-Cime	2,50
LINEA PIOVE DI SACCO - ADRIA		
<i>Elenco ponti calcestruzzo</i>		
Prog. Km.	Tipo	Luce
0+843	Elemento monolitico in c.a.	3,00
3+794	Ponte in c.a.p. scolo Altipiano	6,00
4+649	Ponte in c.a.p. scolo Schilla	6,00
6+419	Ponte in c.a.p. scolo Paltana	6,00
8+943	Ponticello in c.a.p. scolo Fossetta	5,00
9+582	Ponticello in c.a.p. scolo Sugana	5,00
10+151	Ponticello in c.a.p. scolo Della Villa	5,00
16+300	Tombino in c.a. a piattabanda	2,50
16+680	Cavalcaferrovia in c.a. SS Romea	27,84
16+993	Tombino in c.a. a piattabanda	1,00
17+202	Ponticello in c.a.p. scolo Venier	6,00
17+450	Tombino in c.a. a piattabanda	1,00
17+620	Ponticello in c.a.p. scolo Consorziale	1,00
18+852	Sottovia in c.a.p.	4,00
19+192	Sottovia in c.a.p.	5,00
20+047	Sottovia in c.a.p. via Dante	6,00
21+415	Ponticello in c.a.p. scolo Tartaro	6,00

22+770	Ponticello in c.a.p.	6,00
25+348	Sottovia in c.a.p.	4,00
25+598	Sottovia in c.a.	4,15
25+771	Ponticello in c.a.p. scolo Bresega	10,00
26+977	Ponte in c.a.p. scolo Manin	10,00
27+032	Sottopasso - monolitico in c.a.	4,50
28+309	Ponte in c.a.p. scolo Valdentro	10,00
28+684	Ponte in c.a.p. scolo Campagna Vecchia	8,00

Di seguito sono riportate le opere d'arte in muratura principali della linea:

LINEA PIOVE DI SACCO - MESTRE		
<i>Elenco ponti in muratura</i>		
Prog. Km.	Tipo	Luce
0+718	Tombino a volto	1,00
1+292	Ponticello a volto	2,00
1+786	Tombino a volto	1,00
2+067	Ponte a volto scolo Condotta	1,50
2+338	Ponte a volto	1,50
4+590	Ponte a volto	1,50
4+932	Tombino a volto	1,00
5+319	Tombino a volto	1,00
6+941	Ponticello a volto scolo Brentelle Cornio	5,00
7+845	Ponticello a volto	1,50
9+570	Ponticello a volto	1,50
12+173	Tombino a volto	1,00
12+470	Tombino a volto	1,00
12+597	Tombino a volto	1,00
13+019	Tombino a volto	1,00
13+925	Tombotto	2,70
15+530	Ponticello a volto scolo Gorgo	2,00

15+649	Tombino a volto	1,00
15+948	Ponticello a volto	1,50
16+796	Ponticello a volto	2,00
17+273	Ponticello a volto	1,50
17+352	Ponticello a volto scolo Soresina	1,50
17+814	Tombino a volto	1,00
19+004	Tombino a volto	1,00
19+888	Ponticello a volto	1,50
22+077	Tombino a volto	1,00
LINEA PIOVE DI SACCO - ADRIA		
<i>Elenco ponti in muratura</i>		
Prog. Km.	Tipo	Luce
0+359	Tombino in muratura a volta	1,50
0+991	Tombino in muratura a volta	1,50
10+512	Tombino in muratura a volta Mocenigo	1,00
11+732	Tombino in muratura a volta	2,00
12+204	Tombino in muratura a volta	1,00
19+426	Tombino in muratura a volta	1,00
22+074	Tombino in muratura a volta	1,00
23+692	Tombino in muratura a volta	1,20
24+654	Ponticello in muratura a volta	2,50

L'impianto principale di servizio e sede dell'esercizio ferroviario è situato a Piove di Sacco, Viale degli Alpini, 23 ove sono ubicati:

- ☞ Uffici Direzione Tecnica;
- ☞ Sede Manutenzione Infrastruttura;
- ☞ Sede di formazione e abilitazione del personale;
- ☞ Archivi e gestione delle pratiche del personale;
- ☞ Sede RSGS;
- ☞ Sede Dirigente Posto Centrale (DPC/IV);
- ☞ Coordinamento e sala operativa per la circolazione dei treni.

L'organizzazione logistica si sviluppa essenzialmente nell'impianto di Piove di Sacco dove sono presenti le unità operative per la gestione e controllo delle manutenzioni degli impianti di sicurezza e segnalamento e

dell'armamento e sede ferroviaria; a questi si aggiunge la presenza degli operatori di gestione circolazione che presenziano l'impianto (ACEI 0/19) della stazione di Piove di Sacco.

Le strutture ed i referenti preposti all'organizzazione e gestione delle attività negli impianti di servizio risiedono presso la Direzione di Piove di Sacco.

In particolare presso la Direzione di Piove di Sacco sono presenti il responsabile della manutenzione, il responsabile di movimento, il responsabile manutenzione armamento e il responsabile manutenzione impianto segnalamento, che assicurano siano presenti negli impianti di servizio le dotazioni strumentali necessarie allo svolgimento in sicurezza del servizio e nel rispetto dei regolamenti.

La gestione del personale è affidata ai responsabili dei relativi settori di manutenzione infrastruttura.

L'interfaccia operativa con le IF e con RFI è situata a Piove di Sacco ed è rappresentata dal Direttore del Gestore Infrastruttura, dal Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza e dal Responsabile della Circolazione ferroviaria, secondo i vari livelli di interfaccia.

3.3 DATI GEOGRAFICI

3.3.1 CARATTERISTICHE DELLA LINEA

La codifica della linea stessa è riportata nell'Allegato 1.

Nelle "Caratteristiche Generali della Linea "Mestre – Adria" Gestita da IV-GI" sono evidenziate:

- Il grado di prestazione e il grado di frenatura in entrambi i sensi di marcia;
- Le velocità massima di linea e la velocità massima per ciascun rango per ciascun rango di velocità ammesso (i ranghi di velocità ammessi e le velocità di fiancata vengono riportati anche nel "Fascicolo Linea "Mestre – Adria");
- Il sistema di alimentazione a corrente continua a 3000 V sulla tratta "Mestre - Mira Buse"
Attualmente la linea non è esercita con treni a trazione elettrica.

L'U.S.T.I.F. Veneto e Friuli Venezia Giulia con nota n. 2395/B 242 del 17/09/2003 ha classificato la linea Mestre- Adria in categoria C2 (massa assiale: 20 t/asse, massa lineare: 6,4 t/m) con deroga in D4 su singole tratte intermedi (Cavarzere- Piove di Sacco; Campagna Lupia-Mira Buse).

In caso di trasporti eccedenti tali limiti di peso fare riferimento a quanto descritto al paragrafo 2.6.

La lunghezza massima utilizzabile dai treni viaggiatori che la possono percorrere (locomotiva/e più materiale rimorchiato) è di 120 m.

3.3.2 SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI COMUNICAZIONE

Quadro normativo di riferimento

La linea "Mestre – Adria" è gestita dalla Società "Infrastrutture Venete Srl" nel rispetto della propria specifica regolamentazione.

I regolamenti attualmente vigenti sulla linea "Mestre – Adria", il "Regolamento per la Circolazione dei Treni" – ed. 2009 ed il "Regolamento Segnali" - Ed. 2009 approvati dall'USTIF nel precedente riferimento normativo, sono in corso di revisione al fine di adeguarli ai principi espressi dal decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012.

IV-GI, in considerazione della ristrutturazione organizzativa in atto, mirata all'ottenimento dell'autorizzazione di sicurezza e del rinnovo tecnologico in corso che interessa le tecnologie della linea (SCMT, ACEI, adeguamento PL, CTC), ha già provveduto ad adottare, per tutti i nuovi interventi, disposizioni e prescrizioni di esercizio in coerenza con i principi ed i criteri del decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012.

La circolazione dei treni IF percorrenti la linea “Mestre – Adria” e i rapporti tra il DPC/IV e i DM RFI sono regolati con apposite procedure di interfaccia (verbali accordi allegati alla PS_20_XX_GI).

Sistema di Esercizio

Sulla linea “Mestre – Adria” è attivato il particolare sistema di esercizio con Dirigente Centrale Operativo. Il regolatore della circolazione è tuttavia denominato “DPC/IV”; quest’ultimo regola la circolazione dei treni sull’intera tratta Mestre – Piove di Sacco – Adria dal proprio posto, che ha sede a Piove di Sacco, con norme analoghe a quelle stabilite dalle DET e delle IESBE di RFI per le linee a semplice binario in telecomando e tuttavia con particolari limitazioni e peculiarità.

Dette limitazioni, dovute alla temporanea indisponibilità del telecomando, determinano la gestione continuativa degli impianti in regime di disconnessione, ivi comprese le relazioni con le stazioni “Porta Permanenti” di Mestre e di Adria di RFI.

Conseguentemente alla gestione continuativa degli impianti in regime di disconnessione la partenza di tutti i treni inoltrati sulla linea gestita dal GI è sempre subordinata al dispaccio di Nulla Osta concesso dal DPC/IV ai DM di RFI delle stazioni di Mestre ed Adria su richiesta di questi ultimi.

Tale nulla osta non ha valore di via libera, ma solo di benessere all’immissione del treno nella linea.

La concessione del Nulla Osta partenza può essere comunque condizionata, a cura del DPC/IV, ad eventuali prescrizioni da consegnare al treno.

Nelle stazioni Porta Permanenti RFI di Mestre e Adria il personale del treno trasmette direttamente il dispaccio di giunto al DPC/IV.

Tutte le stazioni della linea Adria - Ve.Mestre sono impresenziate ad eccezione di Piove di Sacco.

Il DM che presenzia la stazione di Piove di Sacco, assume anche il ruolo di DPC/IV e quindi sovrintende alla circolazione dei treni e gestisce le anomalie in caso di perturbazione della circolazione e di degrado della tecnologia di sicurezza esistente, anche interfacciandosi con i DM della stazione di Rfi di Adria e di Mestre per le ripercussioni operative sulla circolazione come sancito dalla Procedura di Interfaccia tra i due GI.

Nelle stazioni impresenziate ed in regime di disconnessione permanente, gli itinerari di ingresso sono regolati in maniera automatica in sicurezza da parte dell’apparato ACEI locale e gli itinerari di partenza sono comandati dall’agente di accompagnamento treni mediante le apposite maniglie CLI (Comando Locale Itinerari) poste all’esterno dell’UM e su marciapiedi, sulla base dell’orario di partenza riportato nella documentazione del treno (scheda treno).

Infatti, conseguentemente alla temporanea indisponibilità del telecomando, la leva AUT è nella posizione di auto comando per gli itinerari di ingresso. A seguito dell’attivazione dell’annuncio treni, l’impianto predispone la formazione automatica dell’itinerario di arrivo per il corretto tracciato.

Qualora la stazione sia sede di incrocio, il primo treno che si annuncia percorrerà l’itinerario di arrivo in corretto tracciato mentre il secondo treno, dopo che il personale di accompagnamento treni ha azionato la maniglia R.A.R. , entra in deviated.

In tutte le stazioni tranne, Porta Ovest e Piove di Sacco, l’itinerario di corretto tracciato non è adiacente al Fabbricato Viaggiatori FV.

Il DPC/IV non potendo inibire l’apertura segnali dei Posti Periferici dal Posto di Centrale dovuta alla temporanea indisponibilità del telecomando, pertanto tale operazione la deve sostituire con un dispaccio al treno di vincolo alla partenza al proprio nulla osta.

Regime di Circolazione

Il distanziamento dei treni viene assicurato dal regime di circolazione con B.ca (Blocco contassi) reversibile che consente la disposizione a via libera dei segnali di partenza sempreché esistano tutte le condizioni di

sicurezza di stazione e di linea. In particolare la disposizione a via libera del segnale di partenza garantisce che la sezione da esso protetta è sgombra da rotabili e che il consenso di blocco è stabilizzato in maniera da non consentire il contemporaneo invio, con segnale a via libera, nella sezione di blocco, di altro treno viaggiante in direzione opposta.

I banchi ACEI delle località di servizio sono attrezzati con due tasti TI B.ca, normalmente piombati, per la liberazione artificiale delle sezioni di blocco limitrofe.

Sistemi di protezione della marcia dei treni

La linea Adria-Mestre è attrezzata con il sistema di protezione del tipo: SCMT-EDS TIPO MERMEC.

Presidio Prescrizioni

Presso la stazione presenziata di Piove di Sacco è istituito il "Presidio Prescrizioni" (PP), adeguatamente attrezzato (PC – stampante – collegamento internet), che ha giurisdizione su tutta la linea gestita da IV-GI.

Il DPC/IV in servizio svolge anche il ruolo di Presidio Prescrizioni.

Il PP è responsabile della tenuta e dell'aggiornamento del copione delle Prescrizioni di Movimento e tiene aggiornato l'Elenco degli Incarichi, dei moduli M.50 e degli avvisi di Attivazione Prescrizioni.

Nelle stazioni intermedie impresenziate, quando necessario il PP trasmette le necessarie prescrizioni e ne riceve conferma dal personale dei treni interessati. La stessa procedura è osservata per le prescrizioni di movimento "improvvisate".

Le prescrizioni riguardanti treni straordinari, effettuati in gestione operativa, devono pervenire in tempo utile alle stazioni interessate. Il DM o il personale dei treni, qualora la stazione sia impresenziata, deve confermare le suddette prescrizioni con dispaccio.

Regolarità del Servizio

Il DPC/IV opera per delega degli Uffici superiori e, pertanto, i suoi ordini devono essere eseguiti scrupolosamente. Il DPC/IV è responsabile degli ordini che impartisce.

Il DPC/IV informa il referente delle IF, per il coordinamento e la collaborazione, coinvolte dell'anormalità in atto e degli eventuali tempi di attesa stimati. Sarà cura del referente delle IF, se ritenuto opportuno, ripensare il servizio commerciale, in concerto con DPC/IV, tenendo conto delle esigenze legate al servizio viaggiatori in atto, della turnazione del proprio materiale rotabile e del personale che effettua i treni.

Conseguentemente alle richieste del referente delle IF (trasmesse mezzo mail e/o mezzo fax al DPC/IV) ed accettate, come descritto al paragrafo 2.4.4, il DPC/IV effettua le eventuali soppressioni, effettuazioni gli annunci sonori nelle fermate/stazioni per l'informazione agli utenti.

Il DPC/IV della linea svolge anche il ruolo di DM della stazione di Piove di Sacco.

3.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO

3.4.1 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'IF (ad esempio per la perdita di olio, grasso e/o gasolio da parte di veicoli ferroviari detenuti da IF) sarà obbligo di quest'ultima provvedere (direttamente collaborando con il GI 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, in relazione ai vincoli/obblighi ambientali, nel caso di necessità di installazione di cisterne per il recupero dei reflui, si segnalano alcune raccomandazioni:

- le cisterne devono riportare il codice CER del rifiuto liquido che contengono;

- le aree con presenza di cisterne per il recupero reflui devono essere recintate e dotate di segnali ad alta visibilità per inibire lo speronamento accidentale da parte di persone/mezzi;
- in fase di scarico reflui dai materiali rotabili in sosta, che prevedono lo scarico a caduta, posizionare apposita vasca di raccolta per evitare lo sversamento accidentale;
- deve essere garantito il rispetto della normativa sulla gestione dei rifiuti.

3.4.2 *MERCI PERICOLOSE*

L'infrastruttura Adria –Mestre gestita da IV-GI non è adibita al trasporto di Merci Pericolose.

3.4.3 *RESTRIZIONI SUI PONTI*

Per quanto riguarda le restrizioni di traffico sui ponti della infrastruttura ferroviaria si faccia riferimento all' Allegato 01: "Caratteristiche Generali della Linea "Mestre – Adria" Gestita da IV-GI".

All'atto della immissione in linea di mezzi appartenenti a IF/IT, oltre alla documentazione di cui ai p.ti 2.2, 2.3 e 2.5 sarà cura del IV-GI di verificare la compatibilità degli stessi con le caratteristiche tecniche della tratta/linea.

3.4.4 *ULTERIORI LIMITAZIONI*

Eventuali ulteriori limitazioni potranno essere dichiarate nella documentazione tecnica normativa del GI: il FO vigente, il documento "Caratteristiche Generali della Linea "Mestre – Adria" Gestita da IV-GI", ecc. ".

3.5 ORARIO DI ESERCIZIO

Il periodo di abilitazione della linea è di regola di 18h.

Il presenziamento della linea può essere esteso, oltre le soglie di apertura previste, su richiesta dell'IF, in ogni caso, previo accordo con GI. La richiesta di estensione del presenziamento deve essere formalizzata almeno 20 giorni prima rispetto alla data di effettuazione, salvo casi contingenti e di emergenza.

Le ore effettive di inizio e termine del periodo di abilitazione della linea sono dalle ore 04:00 alle 22:00.

Nella stazione di Piove di Sacco (normalmente presenziata) durante il periodo di impresenziamento non è possibile effettuare operazioni di manovra, incroci e precedenza.

La circolazione ferroviaria può riprendere regolarmente a seguito del presenziamento della stazione di Piove di Sacco dove il DM funge anche da DPC/IV.

3.6 INFORMAZIONI DI DETTAGLIO SU STAZIONI PASSEGGERI

Per eventuali informazioni di dettaglio dalle IF circa le caratteristiche tecniche delle infrastrutture di stazione, delle fermate e di impianti di competenza del GI e per la loro accessibilità per persone con disabilità e a ridotta mobilità (PMR) IV-GI fornirà risposta entro 15 giorni lavorativi.

3.7 STRUTTURE ATTE A SERVIZI

- *Rifornimento Carburante*

La stazione di Piove di Sacco (PD) è dotata di un impianto per il rifornimento dei treni (Diesel).

- *Platea di lavaggio*

La stazione di Piove di Sacco (PD) è dotata di platee per il lavaggio dei treni.

- *Rifornimento idrico*

La stazione di Piove di Sacco (PD) è dotata di impianti dotati di attrezzaggio per rifornimento idrico dei treni

3.8 INIZIATIVE DI MIGLIORAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA

È in uso un sistema di telefonia selettiva con registrazione vocale in corrispondenza di ciascun passaggio a livello privato.

3.9 UTILIZZAZIONE DELLA LINEA

La tabella seguente fornisce, per tratta:

- la capacità, intesa come numero massimo di tracce assegnabili, nella giornata (con arco giornaliero di esercizio 18 ore) e in fasce temporali di 2/3 ore
- il numero di tracce assegnate nel giorno lavorativo medio complessivamente nei due sensi di marcia con l'orario 2021-2022, nell'arco giornaliero di esercizio di 18 ore e per fascia temporale
- il grado di utilizzo risultante.

Per l'attribuzione della traccia alla fascia oraria si fa riferimento all'orario a Pieve di Sacco. Non è stata assegnata finora capacità quadro, in assenza di richieste di Accordo Quadro.

Tratta di linea	Giornaliero (18 ore)			Capacità fascia di 3 ore	Impegno per fascia oraria (e grado di utilizzo)						
	Capacità	Impegno	Grado utilizzo		4-6 (*)	6-9	9-12	12-15	15-18	18-21	21-23 (*)
Mestre-P. Sacco	45	29	65%	9	2 (33%)	6 (66%)	5 (55%)	5 (55%)	6 (66%)	4 (44%)	1 (17%)
P. Sacco-Adria	43	30	70%	9	5 (83%)	5 (55%)	4 (44%)	4 (44%)	6 (66%)	5 (55%)	4 (44%)

(*) la capacità per fascia di 2 ore è di **6** tracce

La capacità è determinata applicando la procedura di calcolo di RFI alle caratteristiche tecniche e di traffico della linea Mestre-Adria. Il grado di utilizzo risulta ovunque contenuto al di sotto dei valori soglia che l'UIC (Unione Internazionale delle Ferrovie) raccomanda di non superare onde limitare fenomeni di instabilità locale dell'orario, valori già fatti propri da RFI nella misura del 100% nelle ore di punta e del 90% nell'arco della giornata.

3.10 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA

Dal sito internet di I.V.-GI sono deducibili gli interventi che nel corso degli orari 2021/2022 e 2022/2023, produrranno un aumento o una riduzione di capacità dell'infrastruttura, che GI si impegna a comunicare alle IF secondo quanto previsto al paragrafo 4.3.2, indicandone rispettivamente la data di attivazione per le opere di potenziamento dell'infrastruttura e la data/periodo di indisponibilità nel caso di riduzione di capacità.

CAPITOLO 4. ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

4.1. INTRODUZIONE

Le funzioni essenziali relative alla determinazione e riscossione dei canoni e all'assegnazione della capacità dell'infrastruttura, incluse sia la definizione, la valutazione, la disponibilità e l'assegnazione delle singole tracce orarie fanno riferimento a quanto normato ai punti 4 e 6, art. 11, D.Lgs 112/15.

Il processo di assegnazione della capacità di infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto ai sensi della legislazione vigente, di seguito denominati "Richiedente". Il Gestore Infrastruttura 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 in termini generali (capacità quadro) può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito accordo quadro.

La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata per l'orario di servizio successivo a quello in corso di validità ovvero per l'orario in corso di validità mediante la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura. Può altresì essere richiesta e assegnata in "gestione operativa", per l'orario di servizio in corso di validità e solo per la tipologia di servizio indicato in Contratto, esclusivamente alle IF che abbiano già stipulato un Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI.

Il Gestore Infrastruttura, annualmente e in coerenza con gli accordi internazionali intercorsi in merito alla data di attivazione del nuovo orario di servizio negli stati europei, rende pubblico il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, con riferimento alla data di attivazione dell'orario di servizio e a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.

I Richiedenti debbono presentare le richieste a IV-GI entro i termini e con le modalità stabiliti e resi pubblici dallo stesso indicando, se ritenuto opportuno, anche l'ordine di reciproca priorità che egli intende attribuire alle richieste avanzate, nonché le specifiche commerciali e di produzione relative all'insieme di tracce richieste.

IV-GI, previo esame delle richieste, procede alla assegnazione della capacità applicando ove necessario i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e i criteri di priorità indicati nel seguito, e comunicando alla IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.

È compito di IV-GI evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

4.2. TEMPISTICHE PER LE RICHIESTE E PROCESSI DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

Il soggetto interessato a chiedere capacità finalizzata all'effettuazione di nuovi servizi passeggeri non disciplinati da contratto di servizio pubblico è tenuto a informare IV-GI e ART riguardo a tali nuovi servizi almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore del primo orario di servizio utile al quale la richiesta si riferisce, sia essa pluriennale in termini di capacità quadro o per orario in termini di tracce, fornendo almeno le seguenti informazioni minime e utilizzando il modulo standard pubblicato sul sito web istituzionale di ART.

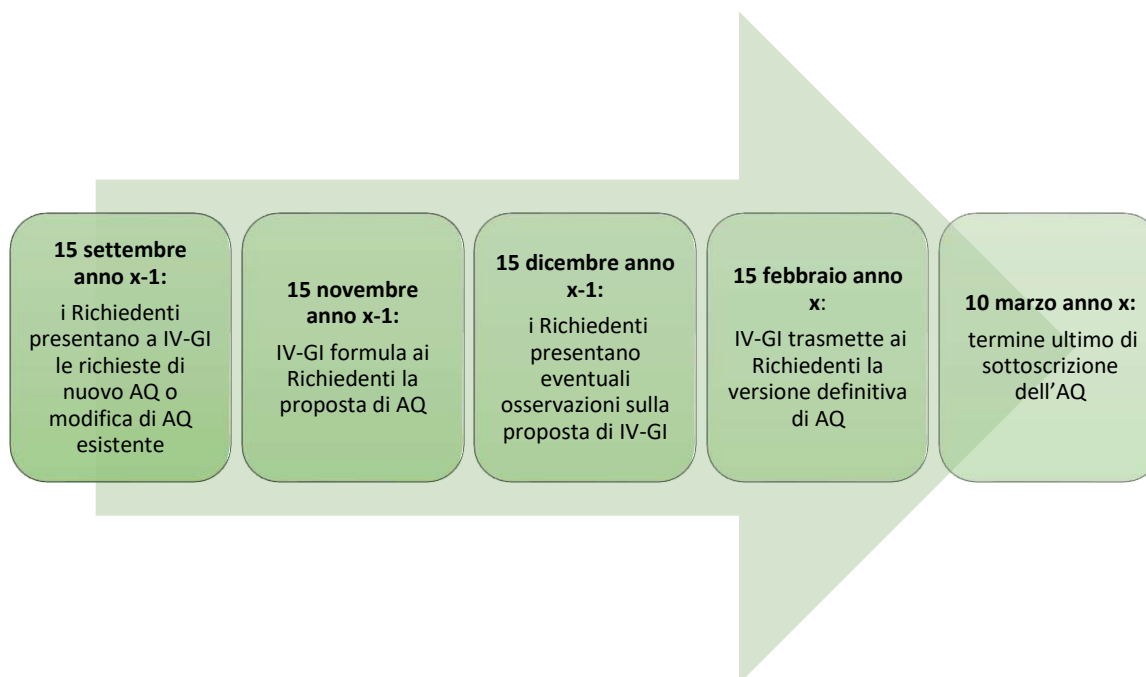
- tipologia del servizio
- caratteristiche tecniche del materiale rotabile
- data prevista di avvio del servizio.

Entro un mese dalla pubblicazione della predetta notifica sul sito web istituzionale di ART, I.V. GI comunica a ART medesima e al proponente l'esito motivato della valutazione di compatibilità tecnico-operativa di massima del nuovo servizio.

4.2.1 ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO

Le richieste di capacità quadro (per nuova sottoscrizione o modifica di Accordo Quadro) devono essere inoltrate a IV-GI e da questi processate nel rispetto dei termini ultimi di seguito indicati, riferiti all'avvio del primo orario di servizio utile (avvio nella seconda domenica di dicembre dell'anno x):

- 15 settembre anno x-1: i Richiedenti presentano a IV-GI le richieste di nuovo AQ o modifica di AQ esistente
- 15 novembre anno x-1: IV-GI formula ai Richiedenti la proposta di AQ
- 15 dicembre anno x-1: i Richiedenti presentano eventuali osservazioni sulla proposta di IV-GI
- 15 febbraio anno x: IV-GI trasmette ai Richiedenti la versione definitiva di AQ
- 10 marzo anno x: termine ultimo di sottoscrizione dell'AQ



Le richieste di capacità quadro presentate a IV-GI oltre il 15 settembre dell'anno x-1 saranno da questi trattate nell'ambito del successivo processo di allocazione della capacità quadro (ovvero per l'orario di servizio che andrà in vigore la seconda domenica di dicembre dell'anno x+1).

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, la capacità oggetto dello stesso sarà garantita a partire dal primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro, al fine di consentire al Richiedente di comunicare al GI, in tempo utile, l'IF che svolgerà il servizio perché quest'ultima possa avanzare la domanda delle tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, nel rispetto della tempistica prescritta.

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'Accordo Quadro può essere inoltrata a IV-GI fino a un massimo di 5 anni dal previsto avvio del servizio, qualora la programmazione dei servizi oggetto di richiesta sia correlata ad attività di trasporto oggetto di contratto di un servizio pubblico, oppure qualora l'AQ fosse un prerequisito per il finanziamento del materiale rotabile necessario a un nuovo servizio.

La capacità assegnabile con un Accordo Quadro, ovvero con l'insieme degli AQ, non potrà superare l'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria. In occasione dell'assegnazione annuale delle tracce un'IF, titolare di AQ ovvero indicata da titolare di AQ quale IF che eserciterà per suo conto il traffico, potrà richiedere e vedersi assegnata, in assenza di altre richieste, fino al 100% delle tracce disponibili per tratta e fascia oraria.

La capacità assegnata con Accordi Quadro, per fascia oraria e per tratta di linea, è indicata nel capitolo 3.

4.2.2 ALLOCAZIONE DI TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE

Il calendario delle attività, specifico per ciascun orario, è pubblicato in PIR e sul sito internet di IV-GI, con un anticipo di almeno quattro mesi sulla prima attività di calendario.

I Richiedenti possono avanzare al GI richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio successivo a quello in vigore in qualunque momento.

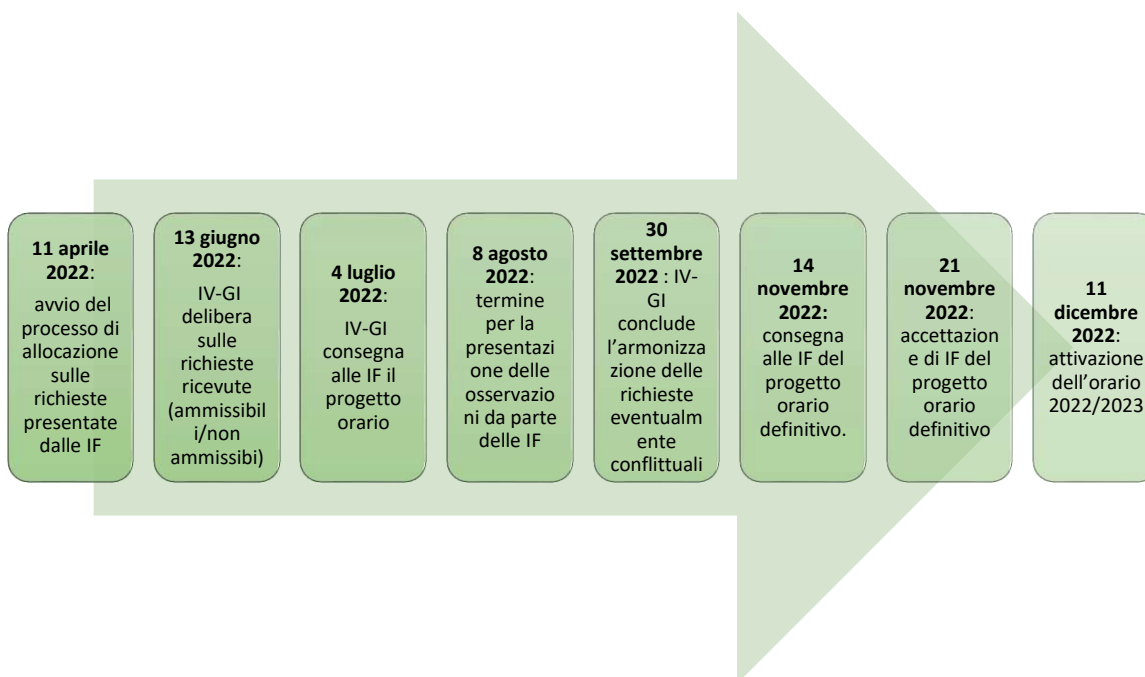
La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo la data che segna l'avvio del processo di allocazione, fissata con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario.

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

- 8 mesi prima: avvio del processo di allocazione
- 6 mesi prima: IV-GI si pronuncia sulle richieste. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- 4 mesi prima il GI predispose un progetto orario e lo invia ai richiedenti
- 3 mesi prima: i richiedenti formulano eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della assegnazione delle tracce orarie. In mancanza di osservazioni il progetto orario si intende accettato
- 1 mese prima: IV-GI trasmette ai richiedenti l'orario definitivo.

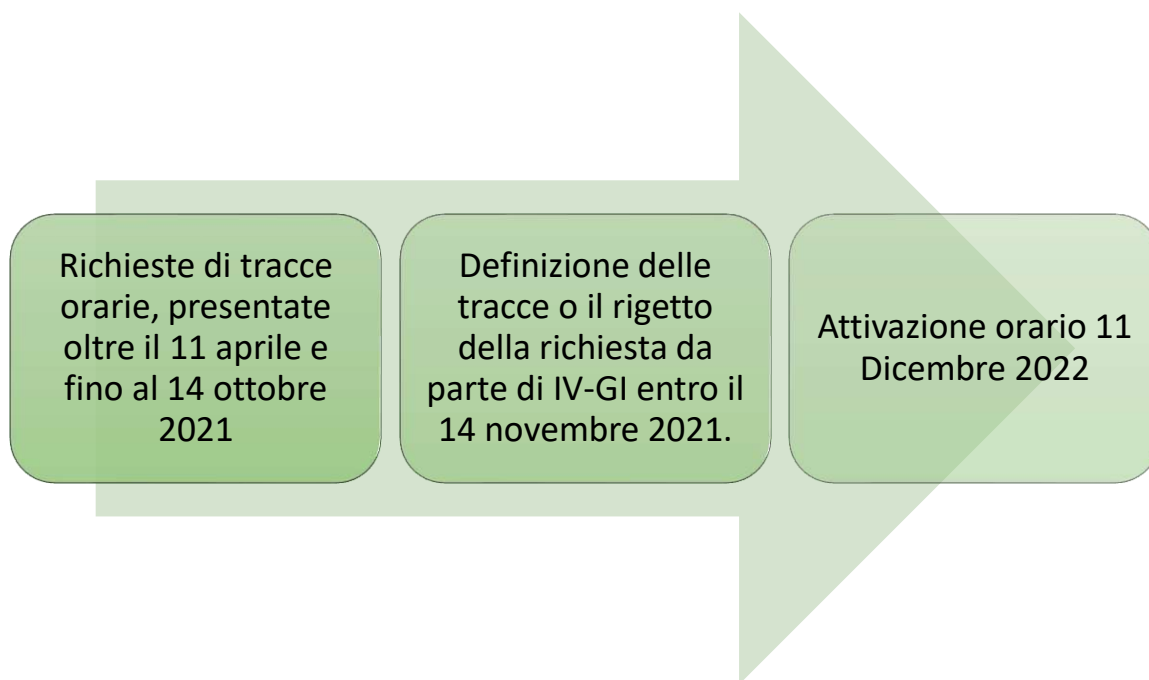
Per l'orario 2022/2023 le date del processo di allocazione, coordinate con quelle definite da RFI per la rete nazionale e con le scadenze concordate a livello europeo, sono le seguenti:

- 11 aprile 2022: avvio del processo di allocazione sulle richieste presentate dai richiedenti
- 13 giugno 2022: IV-GI delibera sulle richieste ricevute (ammissibili/non ammissibili)
- 4 luglio 2022: IV-GI consegna ai richiedenti il progetto orario
- 8 agosto 2022: termine per la presentazione delle osservazioni da parte dei richiedenti
- 30 settembre 2022: IV-GI conclude l'armonizzazione delle richieste eventualmente conflittuali
- 14 novembre 2022: consegna ai richiedenti del progetto orario definitivo.
- 21 novembre 2022: accettazione dei richiedenti del progetto orario definitivo
- 11 dicembre 2022: attivazione dell'orario 2022/2023



Le richieste di tracce orarie, presentate oltre l'11 aprile e fino al 14 ottobre 2022, sono trattate da IV-GI, dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute entro l'11 aprile; la definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di IV-GI avverrà entro il 14 novembre 2022

Nella trattazione delle richieste presentate oltre l'11 aprile 2022 IV-GI potrà riprogrammare una traccia già destinata ad altro richiedente quando ciò fosse necessario per riconciliare al massimo tutte le richieste, e se tale riprogrammazione è stata approvata dal richiedente al quale la traccia riprogrammata era stata destinata.



Le richieste di tracce presentate dopo il 14 ottobre 2022 saranno trattate successivamente all'attivazione dell'orario, come richieste in corso d'orario.

L'accettazione del progetto orario definitivo comporta per il richiedente l'obbligo a sottoscrivere il contratto di utilizzo, pena l'applicazione di quanto previsto al capitolo 6.

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

4.2.3 ALLOCAZIONE DI TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO

L'adeguamento intermedio dell'orario 2022/2023 è programmato il 11 giugno 2023. L'assegnazione di tracce orarie è basata sulla seguente tempistica:

- 13 febbraio 2023: scadenza richieste tracce dai richiedenti
- 13 marzo 2023: IV-GI consegna ai richiedenti il progetto orario
- 27 marzo 2023: presentazione delle osservazioni da parte dei richiedenti
- 12 aprile 2023: consegna ai richiedenti del progetto orario definitivo
- 11 giugno 2023: adeguamento intermedio



Le richieste di tracce orarie presentate dopo il 13 febbraio saranno trattate dopo il 12 aprile 2023. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del IV-GI avverrà entro il 31 maggio 2023.

Richieste presentate dopo il 12 aprile 2023 non saranno prese in considerazione.

4.2.4 ALLOCAZIONE DI TRACCE IN CORSO D'ORARIO

Salvo quanto indicato per il caso di adeguamento intermedio, le richieste di tracce in corso d'orario debbono essere avanzate con un anticipo di almeno 30 giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione; per le sole IF già titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e per tracce singole tale anticipo è riducibile a 7 giorni lavorativi compreso quello della richiesta. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del GI avverrà di norma dopo 10 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta oppure per tracce singole, 5 giorni lavorativi, prima della data di effettuazione. La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza, costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

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

4.2.5 ALLOCAZIONE DI TRACCE IN GESTIONE OPERATIVA

Le richieste in gestione operativa (nuove tracce e/o variazioni di tracce contrattualizzate) sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza, e debbono essere avanzate rispettando la seguente tempistica:

- 5 giorni non in caso di emergenza; la risposta del GI avverrà entro 24 ore dalla richiesta
- In tempo reale in caso di emergenza (comprese quelle di ordine pubblico); anche la risposta del GI avverrà in tempo reale

IV-GI ha la facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce concordate, per esigenze legate alla regolarità della circolazione o al rispetto del programma di esercizio a seguito dell'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Le soppressioni saranno trasmesse alle IF attraverso i sistemi di comunicazione GI – IF. Le variazioni per cause non riconducibili alla responsabilità di IF o di GI (forza maggiore): saranno gestite in tempo reale.

4.3 ORDINE DI TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE E PROCESSO DI COORDINAMENTO

4.3.1 RICHIESTE DI CAPACITÀ QUADRO

Tutte le richieste di AQ pervenute entro il termine fissato nel paragrafo 4.2.1 vengono processate da IV-GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo al termine medesimo garantendo trasparenza, equità e non discriminazione nella attribuzione della capacità quadro. IV-GI opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste tenendo conto di eventuali vincoli gravanti sui Richiedenti.

Qualora si verificassero conflitti tra AQ già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di AQ, secondo quanto stabilito all'art. 9 del Regolamento 2016/545/UE, IV-GI effettua un coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste coerentemente con quanto previsto all'art. 28, commi 5 e 6 D.lgs 112/15.

Quando, anche a seguito del coordinamento risulti impossibile conciliare le esigenze conflittuali IV-GI darà priorità ai servizi di trasporto oggetto di contratto di servizio pubblico.

4.3.2 RICHIESTE DI TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO E PER UN ADEGUAMENTO INTERMEDIO

Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro le scadenze indicate nei paragrafi 4.2.2 e 4.2.3 vengono trattate da IV-GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa garantendo trasparenza, equità e non discriminazione adoperandosi affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste, tenendo conto dei vincoli gravanti sulle IF richiedenti.

Qualora per incompatibilità di circolazione non risultasse possibile definire il progetto orario direttamente sulle richieste ricevute, IV-GI si adopera al fine di armonizzare quelle in conflitto proponendo soluzioni alternative ricorrendo, ove necessario ed interessando le IF coinvolte, a margini di flessibilità rispetto all'orario richiesto per singola traccia oraria nella misura massima di ± 15 minuti.

Qualora non fosse possibile la risoluzione delle incompatibilità all'interno dei margini di flessibilità anzidetti, IV-GI avvia una procedura di coordinamento, coinvolgendo le IF e, in caso di tracce ricomprese in contratti di servizio pubblico anche le Amministrazioni pubbliche affidanti. Qualora almeno uno dei soggetti interessati rigetti le soluzioni alternative formulate da IV-GI, quest'ultimo dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato, ne fornisce comunicazione a ART e IF interessate, e avvia un'analisi di capacità e la redazione di un piano di potenziamento della medesima con interventi organizzativi e/o infrastrutturali. Fintanto che non sia superato lo stato di saturazione alloca le tracce disponibili dando priorità, fatte salve quelle richieste in aderenza ad un Accordo Quadro sottoscritto, alle tracce disciplinate da contratti di servizio pubblico. Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva.

Richieste rigettate per insufficiente capacità saranno riesaminate in occasione del successivo adeguamento d'orario per gli itinerari interessati. E' facoltà dei richiedenti adire ART per il riesame delle determinazioni adottate da IV-GI.

4.3.3 RICHIESTE DI TRACCE IN CORSO D'ORARIO O IN GESTIONE OPERATIVA

Le richieste in corso d'orario, ovvero in gestione operativa, vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione, che costituisce altresì criterio di priorità. Le richieste presentate in gestione operativa per la medesima traccia non potranno, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

Risposta negativa per richieste presentate in corso d'orario o in gestione operativa è da considerarsi definitiva.

4.4 ALLOCAZIONE DEI SERVIZI EXTRA PMDA

IF deve presentare richiesta di servizi obbligatori, complementari e/o ausiliari di cui al successivo capitolo 5 contestualmente alla richiesta della traccia cui essi sono collegati.

La loro allocazione seguirà le fasi, le tempistiche e le procedure già indicate in merito all'allocazione delle tracce, per orario successivo, per adeguamento intermedio o in corso d'orario a secondo della casistica di interesse.

Richieste di ulteriori servizi relativi a tracce già allocate all'IF richiedente saranno trattate con le tempistiche e procedure indicate per l'allocazione di tracce in corso d'orario e, in caso di rigetto, la risposta negativa sarà da considerarsi definitiva.

4.5 ALLOCAZIONE DI CAPACITA' PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

Per le esigenze manutentive dell'infrastruttura la capacità è allocata prevedendo opportune finestre temporali, definite da IV-GI in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale) e recepite in orario.

E' facoltà di GI, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi urgenti all'infrastruttura, rendere temporaneamente indisponibile l'infrastruttura con preavviso alle IF comunicato con congruo anticipo.

CAPITOLO 5. SERVIZI

5.1 INTRODUZIONE

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) e dell'art. 13 comma 13 del D.lgs. n.112/15, definisce la linea guida generali di regolazione relative alla produzione dei servizi descritti nel presente capitolo.

5.2 CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI

a) Pacchetto minimo di accesso

Il gestore dell'infrastruttura, a fronte della corresponsione del canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura garantisce a tutte le imprese ferroviarie o terze cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi;
- controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità;
- Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.

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

IV-GI, in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie e terze l'accesso, compreso quello alla linea ferroviaria, 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;
- aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
- aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, in funzione della disponibilità;
- centri di manutenzione;
- platee di lavaggio;
- aree per l'approvvigionamento di combustibile.

c) Servizi complementari

Qualora IV-GI in qualità di operatore di impianto di servizio fornisca i sotto indicati servizi complementari, questi ultimi sono forniti a richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- Fornitura corrente di trazione (allo stato non attivato);
- Servizio di rifornimento idrico dei treni;
- Assistenza alla circolazione dei treni speciali;

5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO

Comprende tutte le attività preliminari e necessarie, a cura e carico del GI, per la formalizzazione del Contratto:

- Verifica del possesso da parte dell'IF dei requisiti prescritti, licenza, titolo autorizzatorio e certificato di sicurezza, con riferimento al periodo di validità del contratto;

- Ricevimento della documentazione di cui al punto 2.6;
- Verifica della disponibilità della capacità richiesta e relativa conferma;
- Stesura dell'orario di dettaglio e relativa comunicazione;
- Assegnazione formale della traccia oraria.

5.3.1 *USO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA, COMPRESI SCAMBI*

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

5.3.2 *CONTROLLO E REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI, SEGNALAMENTO E INSTRADAMENTO DEI CONVOGLI, NONCHÉ COMUNICAZIONE DI OGNI INFORMAZIONE RELATIVA ALLA CIRCOLAZIONE*

Comprende, nei limiti temporali degli orari di apertura della linea e degli impianti:

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

5.3.3 *USO DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE ELETTRICA, OVE DISPONIBILE*

Comprende l'utilizzazione di:

- linea aerea di contatto per la trazione elettrica (tratta Mestre –Mira Buse, servizio attualmente non attivo);

5.3.4 *TUTTE LE ALTRE INFORMAZIONI NECESSARIE PER LA REALIZZAZIONE O LA GESTIONE DEL SERVIZIO PER IL QUALE È STATA CONCESSA LA CAPACITÀ*

Comprendono le seguenti informazioni che IV-GI è tenuto a fornire a IF, in stretto coordinamento per l'allineamento degli annunci a bordo treno in modo che le stesse IF possano rendere disponibile ai propri passeggeri nel corso del viaggio informazioni coerenti con Allegato II del regolamento (CE) 1371/2007:

- relativamente al programma, in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio, dell'adeguamento intermedio e per ogni variazione che dovesse essere apportata in corso d'orario: la traccia oraria di dettaglio e le informazioni ad essa connesse (numero treno, origine/destinazione, itinerario, fermate, orari, binari di arrivo e partenza negli impianti, giorni di circolazione);
- relativamente all'effettivo andamento della circolazione, in tempo reale: tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra con le relative cause.

Le IF titolari di contratto di utilizzo potranno richiedere l'accesso ai sistemi informativi di IV-GI per reperire tutte le informazioni in tempo reale e non discriminatorio sull'andamento della circolazione dei treni di competenza e sullo stato dell'infrastruttura.

Comprendono inoltre le seguenti informazioni che IV-GI è tenuto a fornire al pubblico, ai venditori di biglietti, ai tour operator e ai gestori di stazione nelle stazioni e fermate tramite gli strumenti disponibili presso i singoli impianti come dettagliato nell'Allegato 05 "Località aperte al servizio viaggiatori":

- relativamente al programma orario in forma statica su supporto cartaceo: quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze (M53), e avvisi specifici per ogni variazione che dovesse essere apportata in corso d'orario, affissi nelle apposite bacheche delle stazioni e delle fermate. Le bacheche sono collocate in luoghi di massima visibilità ed in prossimità dei locali biglietteria

- relativamente all'andamento reale della circolazione in forma dinamica attraverso periferiche audio e video: avvisi sonori, teleindicatori presenti nelle stazioni e nelle fermate.
- relativamente alla fruizione dei servizi di stazione tramite apposita segnaletica di stazione.

Relativamente agli eventi di maggior rilevanza per la regolarità della circolazione (interruzioni, anomalità, scioperi) IV-GI è tenuto a pubblicare specifiche comunicazioni sulla sezione "News" del sito aziendale, ad accesso libero senza alcuna procedura aggiuntiva (come per esempio login).

IV-GI monitorerà detto indice attraverso indagini di *customer satisfaction* al fine di acquisire dati statistici e, se del caso, migliorare/implementare il servizio.

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

5.4.1 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 del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle imprese ferroviarie di spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS) e obliterate nonch  di locali di accoglienza e assistenza.

Dove viene svolto il servizio

L'unica localit  di servizio attualmente attrezzata per la messa a disposizione di spazi per biglietterie self service (BSS)   entro i locali della stazione di Piove di Sacco (PD).

Diritti e obblighi di GI e IF

Il gestore commerciale della stazione, previa acquisizione del nulla osta da parte di IV-GI in merito agli aspetti di carattere tecnico impiantistico ed alle esigenze di sicurezza, individua nelle stazioni interessate a ciascuna impresa ferroviaria richiedente apposite aree da destinare alla collocazione delle BSS/obliterate.

Al fine di garantire il rispetto del principio di pari visibilit  ed accessibilit , in ogni area individuata   assicurata a ciascuna IF richiedente la collocazione di proprie BSS in base al criterio di proporzionalit  da determinarsi rispetto al numero di treni di ciascuna IF distinto per tipologia di servizio.

Il rispetto del principio di pari visibilit , nei termini sopra indicati,   garantito anche qualora, in ragione delle caratteristiche strutturali e/o funzionali della stazione, sia possibile individuare una sola area destinata al posizionamento di BSS.

5.4.2 AREE DI COMPOSIZIONE DEI TRENI, IVI COMPRESSE LE AREE DI MANOVRA

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'accesso e messa a disposizione dell'IF e terze richiedenti di aree destinate alle operazioni di composizione e scomposizione dei treni.

Dove viene svolto il servizio

Binari secondari della Stazione di Piove di Sacco (PD).

Modalit  di richiesta del servizio

Le richieste del servizio devono pervenire a IV-GI e devono essere approvate ed inserite nel progetto orario. Le manovre avvengono in autoproduzione.

Diritti e obblighi di GI e IF

IV-GI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equit , trasparenza e non discriminazione.

Formalizzazione

La messa a disposizione dei binari secondari di Piove di Sacco dovr  essere ricompresa per le IF all'interno del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura previsto ai sensi del **punto 2.3.1**.

5.4.3 BINARI DESTINATI ALLA SOSTA

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa in disponibilità di binari ad uso esclusivo delle IF e senza obbligo di custodia del materiale rotabile in capo a IV-GI.

Dove viene svolto il servizio

IV-GI offre il servizio di sosta in tutti i binari dell'infrastruttura ferroviaria utilizzabili per tale funzione, compatibilmente con le esigenze legate alla progettazione dell'orario e ai vincoli normativi.

L'unico binario in cui è possibile garantire il servizio è il III binario della stazione di Piove di Sacco.

Modalità per la richiesta del servizio

Le richieste del servizio devono essere approvate da IV-GI.

Diritti e obblighi di GI e IF

IV-GI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

IV-GI compatibilizzerà le soste richieste da tutte le IF e imprese terze in base ai binari di sosta disponibili. Il programma definitivo delle soste sarà formalizzato con l'assegnazione delle tracce. Le indicazioni circa la turnazione del materiale rotabile fornite dalle IF potranno essere riviste dal GI, nel processo di assegnazione delle tracce, per esigenze di compatibilizzazione e ottimizzazione della capacità.

Formalizzazione

La messa a disposizione degli scali di smistamento dovrà essere ricompresa per le IF all'interno del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura previsto ai sensi del punto 2.3.1.

5.4.4 CENTRI DI MANUTENZIONE

Descrizione del servizio

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione alle IF degli impianti di manutenzione rotabili e aree per attrezzaggio officine.

Dove viene svolto il servizio

Nella Stazione di Piove di Sacco (PD) è presente una area Deposito/Officina.

Modalità per la richiesta del servizio

Le richieste del servizio devono essere accettate da IV-GI. Al fine di valutarne la compatibilità devono essere corredate delle informazioni inerenti le attrezzature necessarie all'attività manutentiva e del programma di utilizzo del centro di manutenzione (orari di ingresso/uscita, tipologia del materiale rotabile da mantenere) nonché del programma dei treni interessati.

Diritti e obblighi di GI e IF

IV-GI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

Nel caso pervengano più richieste rispetto ad un impianto/area, IV-GI coordinerà e gestirà le stesse secondo la disponibilità ed i principi sopra richiamati e di quelli generali stabiliti dalla normativa di livello comunitario e nazionale.

Formalizzazione

La messa a disposizione degli scali di smistamento dovrà essere ricompresa per le IF all'interno del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura previsto ai sensi del punto 2.3.1.

5.4.5 PLATEE DI LAVAGGIO

Descrizione del servizio

Il servizio si concretizza nella messa a disposizione della platea di lavaggio presente nell'impianto di Piove di Sacco (PD).

Dove viene svolto il servizio

Nella Stazione di Piove di Sacco (PD) è presente una platea di lavaggio.

Modalità per la richiesta del servizio

Le richieste del servizio devono essere accettate da IV-GI.

Diritti e obblighi di GI e IF

IV-GI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

Nel caso pervengano più richieste rispetto ad un impianto/area, IV-GI compatibilizzerà le stesse secondo i principi sopra richiamati e di quelli generali stabiliti dalla normativa di livello comunitario e nazionale.

Formalizzazione

La messa a disposizione degli scali di smistamento dovrà essere ricompresa per le IF all'interno del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura previsto ai sensi del **punto 2.3.1**.

5.4.6 AREE PER L'APPROVVIGIONAMENTO DI COMBUSTIBILE

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa in disponibilità di aree, individuate tra quelle destinate alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, funzionali all'approvvigionamento di combustibile in autoproduzione da parte delle IF tramite il ricorso all'utilizzo di loro fornitori.

Le IF possono richiedere ad IV-GI la disponibilità di aree da attrezzare, a propria cura e spese con cisterne per l'approvvigionamento del combustibile.

Dove viene svolto il servizio

Le aree per il servizio saranno individuate da IV-GI in funzione delle richieste e del programma di esercizio delle IF.

Su proposta delle IF, IV-GI valuterà la possibilità di concedere l'utilizzo delle pertinenze delle stazioni.

Nella Stazione di Piove di Sacco (PD) è comunque presente un'area attrezzata per le autobotti per l'approvvigionamento di combustibile e per l'istallazione di cisterne.

Modalità per la richiesta del servizio

Le richieste del servizio devono essere accettate da IV-GI.

Diritti e obblighi di GI e IF

IV-GI assicura l'accesso e l'utilizzo degli impianti in questione nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

Le IF sono tenute al rispetto della normativa in materia di sicurezza e tutela ambientale.

Formalizzazione

La messa a disposizione degli scali di smistamento dovrà essere ricompresa per le IF all'interno del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura previsto ai sensi del **punto 2.3.1**. Le imprese terze dovranno sottoporre ad IV-GI per approvazione un programma di utilizzo.

Le IF manlevano IV-GI da qualsivoglia domanda, responsabilità e/o onere, derivante da pretese di terzi per i danni da questi eventualmente subiti in relazione alle attività svolte da parte dalle stesse nell'ambito dell'impianto.

5.5 SERVIZI COMPLEMENTARI

IV-GI (in qualità di Operatore di Impianto), ove disponibili, fornisce detti servizi secondo regole e modalità di seguito indicate.

5.5.1 FORNITURA CORRENTE DI TRAZIONE

Descrizione del servizio

Consiste nella fornitura di energia elettrica per la trazione del materiale rotabile.

Dove viene svolto il servizio

La tratta di linea elettrificata è Mestre – Mira Buse, attualmente non esercita a trazione elettrica (vedasi “*Caratteristiche Generali della Linea Gestita da IV-GI*”).

IV-GI assocerà l'utilizzo della corrente di trazione a tutte le tracce richieste dalle IF sull'infrastruttura ferroviaria elettrificata, salvo specifica comunicazione da parte delle IF di utilizzo di diversa tipologia di trazione.

Formalizzazione

La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.

5.5.2 SERVIZIO DI RIFORNIMENTO IDRICO DEI TRENI

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella messa a disposizione di impianti fissi per la fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti di bordo del materiale rotabile.

Dove viene svolto il servizio

La stazione di Piove di Sacco (PD) è dotata di impianto funzionale all'erogazione del servizio.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Le richieste del servizio devono pervenire a IV-GI.

Diritti e obblighi di GI e IF

IV-GI fornisce il servizio nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

L'IF è tenuta al rispetto della normativa in materia di sicurezza e garantisce l'uso corretto degli impianti messi a disposizione.

Formalizzazione

La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.

Con la sottoscrizione del Contratto l'IF solleva IV-GI da qualsiasi responsabilità connessa ad uso non corretto, ovvero difforme alle normative di sicurezza, degli impianti fissi per la fornitura di acqua.

5.5.3 SERVIZI PER VIAGGIATORI A MOBILITÀ RIDOTTA

Gran parte delle stazioni e fermate della linea Adria – Mestre sono accessibili a Persone a Mobilità Ridotta; nell'allegato 05 (Località aperte al servizio passeggeri), sono riportati i riferimenti in merito alla situazione degli impianti in relazione all'accessibilità delle Persone a Mobilità Ridotta.

L'azienda, volendo dare particolare attenzione alle specifiche esigenze dell'utenza PMR, impegnandosi in ogni ragionevole sforzo per consentire alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta di avere accesso al trasporto ferroviario, sta attrezzando le stazioni e fermate in modo tale da poter consentire un agevole accesso ai treni.

Nell'orario al pubblico sono indicate le stazioni e fermate idonee al servizio, con apposito pittogramma sono indicati i treni attrezzati al trasporto di passeggeri su sedia a rotelle.

Per la stazione di Venezia-Mestre si possono richiedere informazioni e assistenza alla Sala Blu RFI al n. 800906060.

IV-GI provvede a rendere disponibile il servizio all'utenza PMR fornendo l'assistenza necessaria per salire sul treno, trasbordare verso il servizio ferroviario in coincidenza per cui l'utente ha il biglietto, o scendere dal treno, così come previsto dal regolamento in vigore che dal 7 giugno sarà sostituito dal regolamento (UE) 2021/782.

In caso sia necessario, per un utente PMR, richiedere il servizio di assistenza nelle stazioni lungo la linea di IV-GI sarà necessario:

- Inoltrare la richiesta entro le 48 ore (che verranno ridotte a 24 a partire dal 7 giugno 2023 con l'applicazione del regolamento (UE) 2021/782) precedenti l'utilizzo del servizio stesso con le seguenti modalità
 - Via mail a: rete@infrastrutturevenete.it
 - Via telefono chiamando il numero di telefono 0495840265

- o Alle richieste di assistenza inoltrate IV darà conferma di presa in carico tramite risposta alla mail di richiesta o tramite conferma telefonica

Tali notifiche sono accettate senza costi aggiuntivi, indipendentemente dal mezzo di comunicazione utilizzato.

Per eventuali informazioni di dettaglio circa le caratteristiche tecniche delle infrastrutture di stazione, delle fermate e di impianti di competenza del GI e per la loro accessibilità per persone con disabilità e a ridotta mobilità (PMR) IV-GI fornirà risposta entro 15 giorni lavorativi.

In caso di eventi che comportino l'eventuale indisponibilità delle infrastrutture o dotazioni delle stazioni della linea Adria-Mestre tali da limitarne l'accessibilità e fruibilità, il Gestore fornisce agli utenti informazioni relative alla suddetta indisponibilità, nonché le tempistiche necessarie per il relativo ripristino, in particolare indicando per gli utenti con disabilità o a mobilità ridotta la stazione accessibile più vicina. Qualora il ripristino della disponibilità di infrastrutture o dotazioni delle stazioni non avvenga nei tempi indicati, il Gestore erogherà un indennizzo pari a due volte il prezzo del biglietto per la tratta di competenza.

CAPITOLO 6 - TARIFFE e PERFORMANCE REGIME

Le funzioni essenziali relative alla determinazione e riscossione dei canoni e all'assegnazione della capacità dell'infrastruttura, incluse sia la definizione, la valutazione, la disponibilità e l'assegnazione delle singole tracce orarie fanno riferimento a quanto normato ai punti 4 e 6, art. 11, D.lgs 112/15.

I valori dei canoni per l'accesso alle infrastrutture ferroviarie regionali interconnesse e dei corrispettivi per i servizi correlati relativamente all'orario di servizio 2022-2023 sono stati definiti da ART con Delibera 141/2022. Per l'infrastruttura gestita da IV-GI ART ha prescritto che siano applicate le tariffe già assunte dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale RFI S.p.A. come esposte nel PIR 2023 di RFI - Edizione Giugno 2022.

6.1 CANONE DI UTILIZZO - PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO

A fronte della corresponsione del canone di utilizzo IV-GI è tenuto a fornire ad IF le prestazioni indicate al punto 5.1.1 e descritte analiticamente al punto 5.1.4.

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

$$C = TU \cdot l$$

Dove C: canone per ciascuna traccia

TU: Tariffa Unitaria [€/km]

l: lunghezza della traccia [km]

I valori delle Tariffe Unitarie [€/km] sono il risultato della somma delle componenti A e B tratte dal PIR 2023 di RFI – Edizione Giugno 2023 per i segmenti di mercato per cui vi sono previsioni di traffico per l'orario 2022-2023 e sono comprensive della maggiorazione dell'1% ai fini del finanziamento dell'ANSFISA ai sensi del DLgs 50/2019 art. 15.2. Maggiori dettagli in allegato 8.

LINEA Adria - Mestre	2022 TU (€/km)	Di cui componente				
		A1 Peso (<500 T)	A2 Velocità (<100 km/h)	A3 Trazione (Diesel)	B OSP-REG (No Nodo)	QUOTA. FINANZ. ANSFISA (1% somma preced.)
REG gg feriali	1,966	0,131	0,121	0,00	1,694	0,020
REG gg Festivi	1,692	0,131	0,121	0,00	1,423	0,017
TECNICI (invii)	1,664	0,131	0,121	0,00	1,395	0,017

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

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

Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi.

A titolo di promozione le aree saranno rese disponibili a IF a corrispettivo zero.

I costi relativi ai contratti di fornitura delle utenze energia elettrica, riscaldamento, gas, acqua, rifiuti, saranno a carico della IF

Aree ed impianti di smistamento e composizione treni

P.M.

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

A titolo di promozione le aree saranno rese disponibili a IF a corrispettivo zero.

Centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica

I corrispettivi (commisurati ai soli costi di fornitura), le condizioni e le modalità di utilizzo saranno determinati a seguito di richiesta di IF, anche in funzione delle esigenze manutentive di IF e dell'attrezzaggio dell'impianto.

6.2.2 SERVIZI COMPLEMENTARI

Fornitura di energia elettrica di trazione

Il servizio sarà erogato a completamento dell'elettrificazione della linea, con corrispettivo commisurato ai costi di fornitura che sarà tempestivamente comunicato agli interessati.

Rifornimento idrico

I costi relativi al servizio di rifornimento idrico saranno a carico della IF.

Servizi per viaggiatori a mobilità ridotta

A titolo di promozione il servizio sarà reso disponibile a IF a corrispettivo zero.

6.3 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

IV-GI provvede mensilmente a rendicontare alle IF gli importi derivanti dal contratto d'accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione. In allegato 09 è descritta la procedura operativa che disciplina la rendicontazione in merito a volumi di produzione, circolazioni/pedaggio e soppressioni/penali, con particolare riferimento all'attribuzione e validazione/condivisione di cause e responsabilità.

La fatturazione dei corrispettivi dovuti a IV-GI, avverrà, con le seguenti modalità e tempi:

• Pacchetto minimo di accesso (tracce)

- ✓ con cadenza mensile – entro il 25 del mese di riferimento - una fattura in acconto di importo pari all'85% di 1/12 (un dodicesimo) del valore annuo delle tracce contrattualizzate, incrementato dell'1% ai fini del finanziamento dell'ANSFISA ai sensi dell'articolo 15, comma 2, lettera b), del d.lgs 50 del 14 maggio 2019. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario
- ✓ con cadenza trimestrale – entro il 30 del secondo mese successivo al trimestre di riferimento - fattura a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo, e l'importo in acconto incrementata dell'1% ai fini del finanziamento dell'ANSFISA ai sensi del d.lgs 50/2019. Nel caso tale differenza risultasse di segno negativo il corrispondente importo a credito di IF sarà detratto dal conguaglio

dovuto da IF medesima nel trimestre successivo. Qualora il credito di IF perdurasse con il quarto trimestre GI provvederà a emettere nota di credito entro il 30 gennaio dell'anno successivo.

• **Altri servizi**

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

Tempi di pagamento

IF effettuerà i pagamenti delle fatture entro 30 giorni solari dalla data di emissione delle stesse.

In caso di ritardo nei pagamenti, ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 231/2002, IF è tenuta a corrispondere a IV-GI gli interessi di mora pari al tasso EURIBOR, pubblicato semestralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica a cura del Ministero della Economia e delle Finanze, maggiorato di tre punti percentuali.

6.4 PENALI

6.4.1 PENALI A CARICO DI IV-GI IN CASO DI SOPPRESSIONE DI TRACCE

In caso di inadempienza agli obblighi informativi di cui al capitolo 2 e qualora l'esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione totale o parziale di tracce contrattualizzate, nonché in tutti i casi in cui sia stata accertata la responsabilità di IV-GI in ordine alla soppressione, IV-GI è tenuto al pagamento a IF di una penale pari al 30% del canone dell'intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale. Qualora le soppressioni fossero conseguenti a interventi 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, esse non comporteranno penali né altre somme a qualsiasi titolo da parte di IV-GI.

Per soppressioni dovute a lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per IV-GI di fornire le informazioni di cui al capitolo 2, tutte le conseguenze economiche saranno a carico di IF che le ha originate.

6.4.2 PENALI PER IL RICHIEDENTE (NON IF) IN CASO DI MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF CHE EFFETTUERÀ I SERVIZI

Il Richiedente (non IF) è tenuto a corrispondere al GI un importo pari al 30% del canone relativo alle tracce rese disponibili ed accettate calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato qualora non provveda entro i termini di cui al capitolo 2 a designare l'IF che effettuerà i servizi di trasporto.

Qualora le tracce siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altro richiedente, le penali a carico del Richiedente (non IF) inadempiente sono determinate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

6.4.3 PENALI PER L'IF

6.4.3.1 IN CASO DI MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE (PARZIALE O TOTALE) DELLE TRACCE

Se IF, per fatto ad essa imputabile, non contrattualizzi le tracce richieste, rese disponibili ed accettate, è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone relativo alle tracce non contrattualizzate 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 delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

6.4.3.2 IN CASO DI MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE

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

- La disdetta formalizzata sino **al giorno antecedente alla** data programmata di utilizzo non comporterà conseguenze economiche a carico di IF

- per disdetta formalizzata **nel giorno di circolazione programmata prima dell'ora di partenza d'orario** IF sarà tenuta a corrispondere a IV-GI una somma pari al 30% del canone della traccia non utilizzata o parte di essa
- in assenza di disdetta formale IF sarà tenuta a corrispondere a IV-GI l'intero canone della traccia o della parte soppressa.

TABELLA DI SINTESI DELLE PENALI PER MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE ASSEGNATE

Responsabilità	Evento generatore	Penale a carico del responsabile
GI	Indisponibilità di infrastruttura comunicata anticipatamente a IF nel rispetto degli obblighi informativi di GI	-
GI	Guasti, manutenzione programmata con inadempienza degli obblighi informativi verso IF, indisponibilità di personale di circolazione	30% del pedaggio
IF	Disdetta con comunicazione formale a GI prima del giorno di circolazione programmata (tutte le motivazioni)	-
IF	Disdetta con comunicazione formale a GI nel giorno di circolazione programmata prima dell'orario di partenza (tutte le motivazioni)	30% del pedaggio
IF	Senza disdetta formale di IF (tutte le motivazioni)	100% del pedaggio
IF e GI	Scioperi	-
ESTERNE	Tutte	-

6.4.4 FRANCHIGIA SULLE PENALI PER IF

All'atto della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura verrà calcolata, a favore di IF, una franchigia nella misura del 5% dell'importo stimato del pedaggio lordo del singolo contratto. Tale franchigia non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto.

L'importo delle penali a carico di IF ai sensi dei paragrafi precedenti, calcolate da IV-GI su base mensile e comunicate a IF in occasione della rendicontazione, verrà progressivamente sottratto dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute da GI alla stessa IF per provvedimenti di soppressione e/o deviazione tracce, e non si darà luogo ad esborsi monetari fino ad esaurimento della stessa.

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

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

6.5 PERFORMANCE REGIME

In ottemperanza con quanto disposto dall'articolo 21 del DLgs 112/2015 e s.m.i. e con quanto in proposito deliberato da ART è stato sviluppato anche per la infrastruttura regionale veneta un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato "Performance Regime", il quale:

- è traguadato alla nuova configurazione dell'infrastruttura a completamento dei potenziamenti tecnologici in corso, con controllo centralizzato del traffico, telecomando da Piove di Sacco degli apparati di stazione e sistemi evoluti di monitoraggio e reportistica della circolazione.
- è basato sulla puntualità dei treni, ed in particolare sulla valorizzazione economica dei ritardi maturati da parte di ciascuno di essi in relazione alla loro quantità (minuti) e responsabilità (IV-GI, IF, cause esterne)

Ai fini del Performance Regime la linea Adria-Mestre è considerata suddivisa in due tratte dalla stazione rilevante intermedia di Piove di Sacco:

- Adria (esclusa)-Piove di Sacco

- Piove di Sacco – Mestre (esclusa).

I ritardi maturati nelle stazioni di Adria e Mestre non sono infatti considerati in quanto facenti parte dell'infrastruttura nazionale e non gestite da IV-GI.

I principi e la logica a fondamento del sistema sono descritti in Allegato 10. La codifica delle cause di ritardo e delle responsabilità è mutuata dalla più recente procedura operativa RFI (giugno 2021), a sua volta derivata dalla Raccomandazione 450-2 dell'UIC, integrata in relazione a esigenze specifiche di I.V.-GI.. La relativa tabella è riportata nel sito web di I.V.-GI.

Per ogni treno le penali a carico di ciascun soggetto responsabile dei ritardi sono il prodotto di una penale unitaria per la somma dei minuti di ritardo da esso provocati.

La penale unitaria "Pu" assume valore differenziato e crescente per fasce di ritardo in arrivo a fine tratta.

Pertanto le penali unitarie da applicare ai treni che effettuano l'intero percorso Adria-Mestre (e viceversa) assumono valori differenti nelle due tratte, in funzione del ritardo non solo a destino ma anche in arrivo a Piove di Sacco, limite di tratta e stazione rilevante intermedia.

Penali unitarie Pu €/minuto (valide per tutte le tipologie di traffico)				
Ritardo a fine tratta	0-5'	6'-15'	16'-60'	>60'
Penale unitaria	0,50	1,00	2,00	3,00

Per ogni soggetto la penale netta di periodo è data dalla differenza fra la sommatoria delle penali a debito per i ritardi provocati e la sommatoria di quelle a credito per i ritardi subiti nel periodo

Tutti i flussi finanziari fra i soggetti responsabili dei ritardi avvengono per il tramite di I.V.-GI, unico ad avere rapporti contrattuali con tutti. Infatti fra le IF, che interagiscono reciprocamente nella circolazione con ritardi provocati e indotti, non sussistono rapporti contrattuali diretti sui quali indirizzare i flussi finanziari da Performance Regime.

Il flusso finanziario netto fra I.V.-GI e ogni singola IF non potrà superare il valore del 10% del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno.

I.V.-GI rendiconta mensilmente il flusso finanziario netto delle penali a carico di ciascuna IF. A chiusura dell'esercizio annuale I.V.-GI contabilizza il saldo delle penali nette a credito/debito di ciascun soggetto e pubblica sul proprio sito il valore dell'indicatore di puntualità conseguito da ciascuna IF.

Un eventuale saldo complessivo di tutto il sistema a favore di GI verrà dallo stesso reinvestito a beneficio della clientela, secondo gli indirizzi eventualmente formulati dalla Regione Veneto per quella fruitrice del servizio pubblico locale.

6.6 ALLEGATI

ALLEGATO 01 – CARATTERISTICHE GENERALI DELLA LINEA

ALLEGATO 02 – TRACCE ORARIE *(aggiornato con orario 2021-2022)*

ALLEGATO 03 – REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)

ALLEGATO 04 – IMPIANTO DI PIOVE DI SACCO *(Aggiornato)*

ALLEGATO 05 – LOCALITA' APERTE A SERVIZIO PASSEGGERI *(Aggiornato)*

ALLEGATO 06 – INDICATORI DI QUALITA' *(Aggiornato)*

ALLEGATO 07 – CONTRATTO TIPO DI UTILIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

ALLEGATO 08 – DEFINIZIONE DEL CANONE DI UTILIZZO

ALLEGATO 09 – GESTIONE ECONOMICA DEL CONTRATTO DI ACCESSO; PROCEDURA OPERATIVA

ALLEGATO 10 – PRINCIPI E LOGICA DEL PERFORMANCE REGIME *(Aggiornato)*

ALLEGATO 11 – PROCEDURA PER LA GESTIONE DEI RECLAMI DELLA CLIENTELA *(Aggiornato)*