

PROSPETTO INFORMATIVO RETE
PIR 2022 STRAORDINARIO
LINEE FERROVIARIE: ADRIA – MESTRE
EDIZIONE DICEMBRE 2021

DATA	REDATA 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
07.12.21	BALDASSIN	BOSCOLO	FASIOR

SOMMARIO

CAPITOLO 1. INFORMAZIONI GENERALI	7
1.1. INTRODUZIONE.....	7
1.2. OBIETTIVO.....	7
1.3. QUADRO GIURIDICO	7
1.4. STRUTTURA DEL PROSPETTO INFORMATIVO RETE DI INFRASTRUTTURE VENETE SRL – GESTORE INFRASTRUTTURA (PIR).....	11
1.5. VALORE LEGALE	11
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.....	11
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	13
1.10. GLOSSARIO DEI TERMINI	13
1.11. ABBREVIAZIONI	17
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	22
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.....	23
2.3.1.5	DIVIETO DI TRASFERIMENTO.....	23
2.3.1.6	RISOLUZIONE	23
2.3.2	<i>CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA</i>	23
2.3.2.1	ASSICURAZIONI	24
2.3.2.2	<i>OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO</i> ..	25
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	30
2.5.3	PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO	30
2.5.4	REGOLE DI GESTIONE.....	30
2.5.4.1	<i>GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA</i>	31
2.5.4.2	<i>GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE PERTURBATA IN CASO DI EMERGENZA NEVE/GELO</i>	31
2.5.5	<i>ACCERTAMENTI SUGLI INCIDENTI/INCONVENIENTI D'ESERCIZIO</i>	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	<i>OBBLIGHI DI SEGNALAZIONE E DI INDAGINE DEL GI E DELLE IF</i>	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	<i>MODALITÀ OPERATIVE E TEMPISTICA DELLE ATTIVITÀ DI SGOMBERO CON IMPIEGO DI LOCOMOTIVE/CONVOGLI DI RISERVA</i>	35
2.5.6.4	MODALITÀ OPERATIVE E TEMPISTICA DELLE ATTIVITÀ DI SGOMBERO CON IMPIEGO DI MEZZI DI SOCCORSO ATTREZZATI	35
2.5.7	<i>TRASPORTI ECCEZIONALI</i>	36
2.5.8	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE- <i>CIRCOLABILITÀ</i>	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	<i>CARATTERISTICHE DELLA LINEA</i>	45
3.3.2	<i>SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI COMUNICAZIONE</i>	45
3.4	RESTRIZIONI DI TRAFFICO.....	47
3.4.1	<i>RESTRIZIONI AMBIENTALI</i>	47
3.4.2	<i>MERCI PERICOLOSE</i>	47
3.4.3	<i>RESTRIZIONI SUI PONTI</i>	48
3.4.4	<i>ULTERIORI LIMITAZIONI</i>	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
3.10	SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA	49
CAPITOLO 4. ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ		50
4.1.	INTRODUZIONE.....	50

4.2.	TEMPISTICHE 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	51
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
	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.....	55
	Le variazioni per cause non riconducibili alla responsabilità di IF o di GI (forza maggiore): saranno gestite in tempo reale.	55
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.....	56
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	<i>BINARI DESTINATI ALLA SOSTA</i>	60
5.4.4	<i>CENTRI DI MANUTENZIONE</i>	60
5.4.5	<i>PLATEE DI LAVAGGIO</i>	60
5.4.6	<i>AREE PER L'APPROVVIGIONAMENTO DI COMBUSTIBILE</i>	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	PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	63
6.2	TARIFFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	63
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
6.2.3	<i>VALORE UNITARIO TRENO*KM MEDIO PER IL CALCOLO DELLA GARANZIA AI FINI DELLA STIPULA DELL'ACCORDO QUADRO</i>	64
6.3	RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	65
6.4	PENALI.....	65
6.4.1	PENALI A CARICO DI IV-GI IN CASO DI SOPPRESSIONE DI TRACCE	65
6.4.2	PENALI PER IL RICHIEDENTE (NON IF) IN CASO DI MANCATA DESIGNAZIONE DELLA IF CHE EFFETTUERÀ I SERVIZI	65
6.4.3	PENALI PER L'IF	66
6.4.3.1	IN CASO DI MANCATA CONTRATTUALIZZAZIONE (PARZIALE O TOTALE) DELLE TRACCE	66
6.4.3.2	IN CASO DI MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE CONTRATTUALIZZATE ⁶⁶	
6.4.4	FRANCHIGIA SULLE PENALI PER IF.....	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.

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.

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 (UE) n. 1300/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'unione per le persone con disabilità e le PMR;
- 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

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;
- Circolare del Ministero dei Trasporti, Direzione Generale USTIF DG 201 "DPR 11 luglio 1980, n° 753 approvazione del materiale rotabile per le Ferrovie pubbliche in Concessione od in gestione commissariale

governativa di seconda categoria (ed i raccordi a questi assimilati), per le tramvie extraurbane e per le metropolitane” del 16 settembre 1983;

- 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 513 del Ministro dei Trasporti “Regolamento recante norme per gli esami di idoneità degli agenti destinati al Servizio Movimento ed alla condotta dei convogli sulle Ferrovie in Concessione ed in gestione governativa, sulle metropolitane e sulle tramvie extraurbane” del 04 agosto 1998;
- DM n. 43/T del 21 marzo 2000 “Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- DM n. 28/T del 5 agosto 2005 “Individuazione delle Reti ferroviarie e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all’assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predette reti, dei criteri relativi alla gestione delle licenze e delle modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria” (attuativo dell’articolo 1, comma 5, decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188);
- D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie” e smi;
- D.Lgs. n. 163 del 10 agosto 2007 “Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo”;
- DM n. 81T del 19 marzo 2008 “Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- Decreto ANSF n. 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche ed integrazioni) “Attribuzioni in materia di 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”;
- D.Lgs. 43 del 24 marzo 2011 “Attuazione della Dir. 2008/110/CE che modifica la Dir. 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie”;
- D.Lgs. 43 del 24 marzo 2011 “Attuazione della Dir. 2008/110/CE che modifica la Dir. 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie”;
- 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”.
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 24 del 12 marzo 2015 relativa all’avvio di procedimento sanzionatorio relativo all’inottemperanza alle misure di regolazione di cui alla Delibera n° 70/2014;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 25 del 12 marzo 2015 relativa all’avvio di procedimento sanzionatorio relativo all’inottemperanza alle misure di regolazione di cui alla Delibera n° 76/2014;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 62 e 63 del 31 luglio 2015 relative alla comunicazione delle risultanze istruttorie relative all’inottemperanza rispettivamente alle Delibere n° 70 e 76 del 2014, contestate con Delibere ART rispettivamente n° 24 e 25 del 2015;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 64 del 31 luglio 2015 relativa all’avvio di procedimento sanzionatorio relativo all’inottemperanza alle misure di regolazione di cui alla Delibera n° 70/2014;

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 66 del 6 agosto 2015 relativa all'avvio di procedimento sanzionatorio relativo all'inottemperanza alle misure di regolazione di cui alla Delibera n° 24/2015;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 67 del 6 agosto 2015 relativa all'approvazione della proposta di impegni presentata da RFI SPA relativamente al procedimento avviato con Delibera ART n° 25/2015;
- 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.
- 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.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";
- 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 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 «Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della "Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione"»;
- 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. 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 2021-2022 e successivo".

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 <https://www.infrastrutturevenete.it/> ;

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. VALORE LEGALE

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

E-mail: art@autorita-trasporti.it

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:

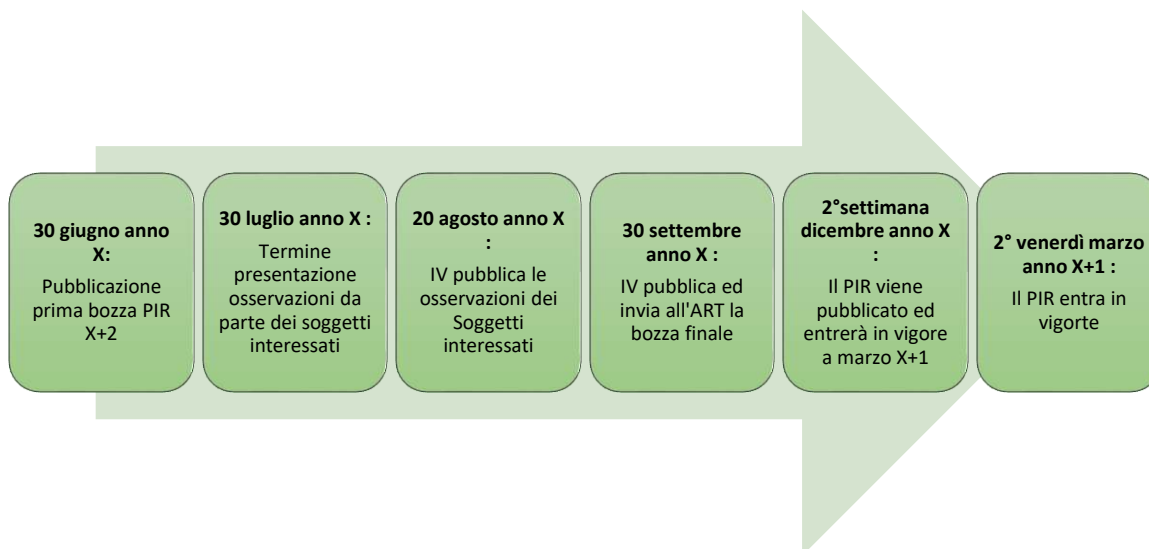
- regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa: hanno validità a partire dal 14 marzo 2021 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 12 dicembre 2021 al 10 dicembre 2022;
- regole e informazioni che 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 12 dicembre 2021 al 10 dicembre 2022.

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 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.

IMPRESE 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.

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.

TRENO SPECIALE

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

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
MSGGS	Manuale del Sistema di Gestione della Sicurezza
OI	Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti
OSP	Obblighi di servizio pubblico
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;
- a) Per tracce la cui utilizzazione inizierà in corso d'orario 30 giorni prima della data di avvio del servizio.

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.

2.2.2.2.2 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 e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (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:

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

Sede di Roma:

Via Del Policlinico, 2.

via Giovanni Giolitti, 42.

via Giuseppe Caraci, 36.

Sede di Firenze:

Via Luigi Alamanni, n. 2

via Luigi Alamanni, n. 4

Posta Elettronica: ansfisa@ansfisa.gov.it

Posta Elettronica Certificata (PEC): ansfisa@pec.ansfisa.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;
- Dichiarazione sostitutiva di iscrizione alla C.C.I.A.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.

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
- dare medesima e omogenea evidenza al pubblico/viaggiatori dei treni di tutte le IF e dei loro relativi orari, utilizzando analoghe metodologie comunicative e visive (loghi e scritte) sia per indicare i treni che per informare circa gli orari ferroviari delle diverse IF. Analogamente dovrà esser fatto per gli annunci di stazione, per la cartellonistica ed i monitor di stazione.
- 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 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
- fornire alle IF tutte le informazioni sufficienti a soddisfare gli obblighi di informazione previsti dal regolamento (CE) 1371/2007 e dalla delibera dell'Autorità n. 106/2018;
- mettere a disposizione in modo non discriminatorio alle IF delle informazioni di cui all'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007 relativamente ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel 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;
- 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 ridonati;

- 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;
- degradi 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 presenza di cause perturbative conseguenti ad inconvenienti su linee di altre reti, il referente accreditato di GI, acquisterà 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 neviccate, trombe d'aria, incendi, esondazione di fiumi o altre calamità naturali 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 anomalie

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

- regolare la circolazione gestendo l'anomalie 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'anomalie 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 deviatori e binari.
- 3) **Fase di allerta arancione/rossa:** caratterizzata da condizioni meteo che non consentono di mantenere in efficienza tutti i binari ed i deviatori 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'ANSF.

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'ANSF, 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 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'ANSF.

In attesa del riassetto normativo sugli accertamenti da parte dell'ANSFISA 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 TEMPISTICA DELLE ATTIVITÀ DI SGOMBERO CON IMPIEGO DI LOCOMOTIVE/CONVOGLI DI RISERVA

Al verificarsi di fermata in linea di un treno dovuta ad eventi che presuppongano la necessità di sgombero attraverso locomotive/convoogli 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/convooglio 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/convooglio 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 TEMPISTICA 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'infrastruttura, 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 Piove di Sacco (PD)	Km 28+604	Segnale di Protezione 8a Adria (RO)	Km 29+ 230	LdS ADRIA (RO) (RFI)
Piove di Sacco (PD) – Venezia Mestre (VE)	Km 0+000	Stazione di Piove di Sacco (PD)	Km 24+106	Picchetto Limite RFI	Km 27+ 787	LdS 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 imbocca 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 Condotto	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 FL 59);
- 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 (CTC, RTB, PAI PL, BCA), 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).

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 predisponde 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 deviato.

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 (PRM) 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 Piove 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.

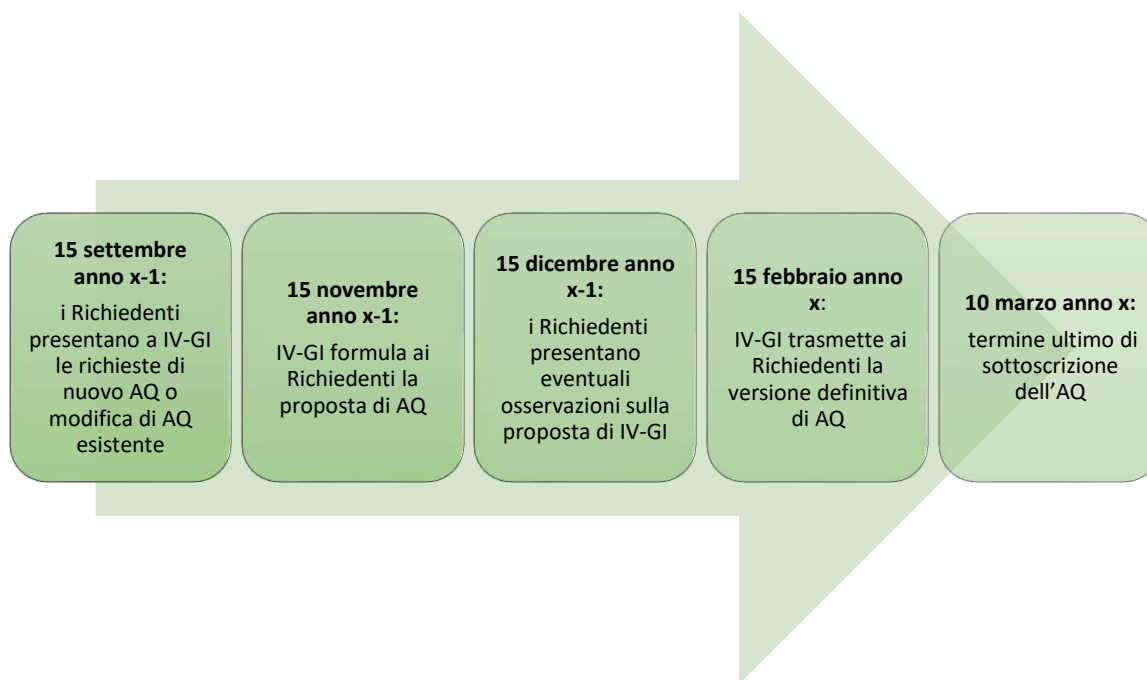
4.2. TEMPISTICHE PER LE RICHIESTE E PROCESSI DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ

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.

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.

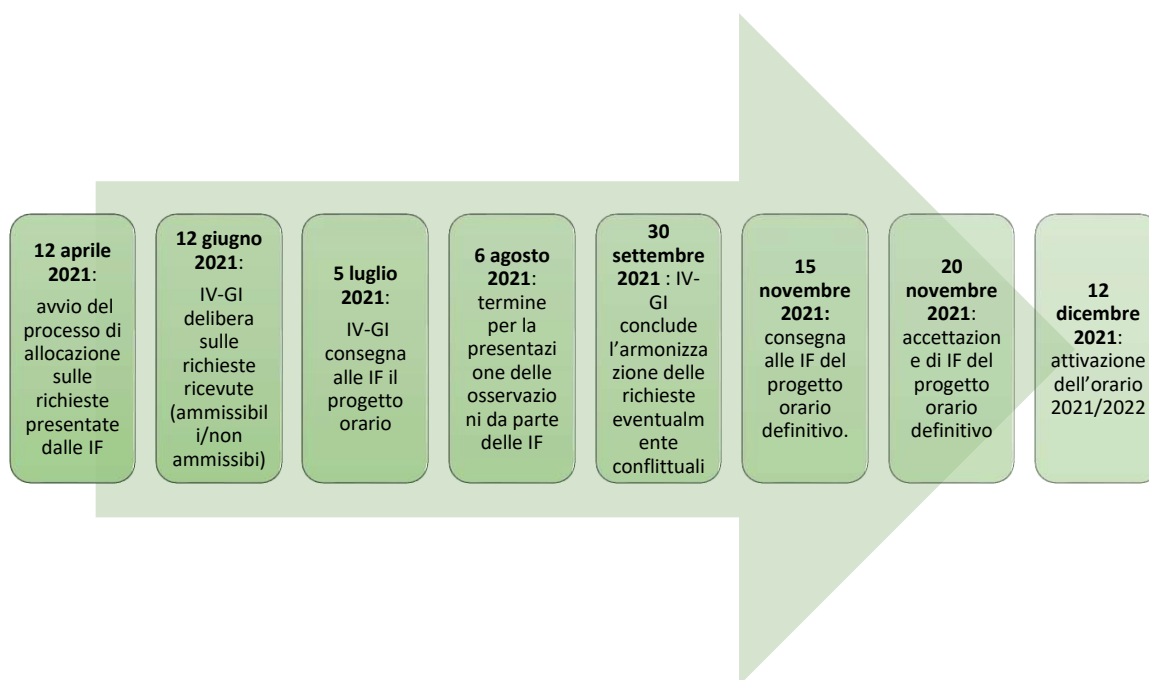
La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo la data che segna l'avvio del processo di allocazione, fissata con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario.

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):

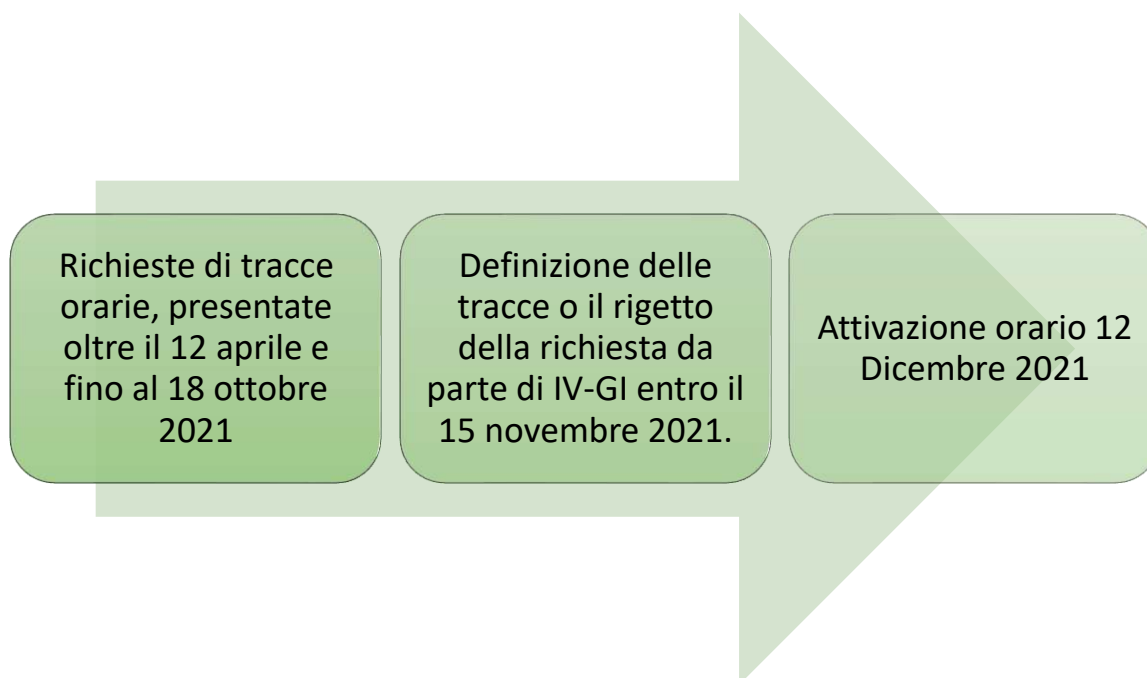
- 8 mesi prima: avvio del processo di allocazione
- 6 mesi prima: IV-GI si pronuncia sulle richieste. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- 4 mesi prima il GI predispone un progetto orario e lo invia ai richiedenti
- 3 mesi prima: i richiedenti formulano eventuali osservazioni, da valutarsi 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 2021/22 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:

- 12 aprile 2021: avvio del processo di allocazione sulle richieste presentate dai richiedenti
- 12 giugno 2021: IV-GI delibera sulle richieste ricevute (ammissibili/non ammissibili)
- 5 luglio 2021: IV-GI consegna ai richiedenti il progetto orario
- 6 agosto 2021: termine per la presentazione delle osservazioni da parte dei richiedenti
- 30 settembre 2021: IV-GI conclude l'armonizzazione delle richieste eventualmente conflittuali
- 15 novembre 2021: consegna ai richiedenti del progetto orario definitivo.
- 20 novembre 2021: accettazione dei richiedenti del progetto orario definitivo
- 12 dicembre 2021: attivazione dell'orario 2021/2022



Le richieste di tracce orarie, presentate oltre il 12 aprile e fino al 18 ottobre 2021, sono trattate da IV-GI, dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute entro il 12 aprile; la definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di IV-GI avverrà entro il 15 novembre 2021.



Le richieste di tracce presentate dopo il 18 ottobre 2021 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 2021-2022 è programmato il 12 giugno 2022. L'assegnazione di tracce orarie è basata sulla seguente tempistica:

- 11 febbraio 2022: scadenza richieste tracce dai richiedenti
- 11 marzo 2022: IV-GI consegna ai richiedenti il progetto orario
- 25 marzo 2022: presentazione delle osservazioni da parte dei richiedenti
- 12 aprile 2022: consegna ai richiedenti del progetto orario definitivo
- 12 giugno 2022: adeguamento intermedio



Le richieste di tracce orarie presentate dopo il 11 febbraio saranno trattate dopo il 12 aprile 2022. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del IV-GI avverrà entro il 31 maggio 2022.

Richieste presentate dopo il 12 aprile 2022 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 GI è tenuto a fornire a IF o alle Imprese terze, in base agli strumenti al momento disponibili presso i singoli impianti:

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

Le IF titolari di contratto di utilizzo potranno richiedere l'accesso ai sistemi informativi di GI (rilascio numero di utenze/concessioni di rete) per reperire tutte le informazioni sull'andamento della circolazione dei treni di competenza e sullo stato dell'infrastruttura

GI è tenuto a fornire anche al pubblico informazioni nelle stazioni/fermate viaggiatori tramite:

- quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze;
- annunci vocali;
- segnaletica di stazione relativa alle parti comuni.

La fornitura del servizio di informazioni al pubblico tramite quadri orario e/o tabelloni arrivi e partenze, è effettuata in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio, dell'adeguamento intermedio e per ogni variazione che dovesse intervenire. I quadri orario sono collocati in luoghi di massima visibilità ed in prossimità dei locali biglietteria.

Con riferimento al servizio di informazioni al pubblico il GI è impegnato affinché il livello di gradimento degli utenti sia elevato. 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 Ridotta Mobilità; 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 Ridotta Mobilità.

L'azienda, volendo dare particolare attenzione alle specifiche esigenze, 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 V.Mestre si possono richiedere informazioni e assistenza alla Sala Blu RFI al n. 800906060.

In caso di eventi che comportino eventuale indisponibilità delle infrastrutture o dotazioni delle stazioni della linea Adria-Mestre tali da limitarne l'accessibilità e fruibilità, l'utente con disabilità o a mobilità ridotta ha diritto ad un indennizzo pari a due volte il prezzo del biglietto di corsa semplice acquistato.

IV-GI 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 previsti o indicati, Infrastrutture Venete erogherà un indennizzo pari a due volte il prezzo del biglietto per la tratta di competenza.

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 (PRM) 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 e dei corrispettivi esposti nel seguito saranno oggetto di revisione a seguito degli esiti delle verifiche che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti effettuerà sulla proposta tariffaria in corso di elaborazione da parte di IV-GI ai sensi delle indicazioni e prescrizioni ricevute con Delibera ART 195/2020. I valori aggiornati saranno oggetto di un'edizione straordinaria del PIR che sarà pubblicata a giugno 2021.

6.1 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.

Per l'orario di servizio 2021-2022 ART, con Delibera 165/2021, ha prescritto di adottare come valori del canone per il PdMA i corrispondenti valori assunti per l'infrastruttura ferroviaria nazionale da RFI con riferimento allo stesso orario di servizio (componenti A e B modulate per i soli segmenti di mercato per cui vi sono previsioni di traffico per l'orario medesimo).

I criteri adottati da IV-GI per applicare quanto prescritto sono riportati in allegato 8. Il canone in tal modo determinato è incrementato dell'1% ai fini del finanziamento dell'ANSFISA ai sensi del DLgs 50/2019 art. 15.2

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

$$C = TMU \cdot l$$

Dove C: canone per ciascuna traccia

TMU: Tariffa Media Unitaria [€/km]

l: lunghezza della traccia [km]

Il valore della Tariffa Media Unitaria [€/km] per l'orario 2021-2022 è pari a:

LINEA Adria - Mestre	2022 TMU	Di cui componente				QUOTA FINANZ. ANSFISA (1%)
		A1 Peso	A2 Velocità	A3 Trazione	B OSP-REG	
REG gg feriali	1,937 €/km	0,129	0,119	0,00	1,670	0,019
REG gg Festivi	1,668 €/km	0,129	0,119	0,00	1,403	0,017
TECNICI (invii)	1,640€/km	0,129	0,119	0,00	1,376	0,016

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

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

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

Stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi

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

Scali e terminali merci

Negli impianti per i quali il GI garantisce la sola messa a disposizione di un'area (all'interno della quale le attività sono svolte in autoproduzione dalle IF), la tariffa è determinata su base annua nella misura di:

- 2,4 €/m² per aree messe a disposizione per uso non esclusivo;
- 6,4 €/m² per aree messe a disposizione per uso esclusivo.

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 anche per l'anno **2022** 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 resa saranno determinati a seguito della richiesta dell'IF, anche in funzione delle esigenze manutentive dell'IF e dell'attrezzaggio dell'impianto.

6.2.2 SERVIZI COMPLEMENTARI

Spazi ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni

Il costo per l'utilizzo delle aree ad uso Impresa Ferroviaria presso le stazioni è soggetto ad un canone annuo convenzionale definito all'atto della stipula di un Contratto di Utilizzo fra l'IF e IV-GI. Per l'anno 2022, il costo per l'utilizzo stimato delle aree è soggetto ad un canone convenzionale pari a circa 210 (duecentodieci) €/mq. Richieste specifiche dell'Impresa Ferroviaria al GI per modifiche e interventi infrastrutturali straordinari, lavori, forniture di arredi, ecc. sono a cura del GI ed a carico dell'Impresa Ferroviaria. Il corrispettivo sarà determinato di volta in volta in funzione di specifica offerta.

Utenze e pulizia spazi ad uso impresa ferroviaria presso le stazioni

Rimangono a carico dell'Impresa Ferroviaria i costi per la pulizia dei locali occupati dalla stessa e i costi delle rispettive utenze. L'Impresa Ferroviaria può appoggiarsi ai contratti di pulizia o a contratti di fornitura delle utenze energia elettrica, gas, acqua, rifiuti del GI. Il corrispettivo dovuto è determinato di volta in volta in funzione della specifica richiesta. Per l'anno 2022, la quota parte dei costi di pulizia sostenuti, vengono quantificati forfettariamente pari a 17 (diciassette) €/mq. I costi relativi ai contratti di fornitura delle utenze energia elettrica, riscaldamento, gas, acqua, rifiuti di GI, vengono quantificati forfettariamente pari a 25 (venticinque) €/mq.

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

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

$$PuGAQ=0,10 \text{ €/treno}\cdot\text{km}$$

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.

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, ad eccezione della fattura relativa al mese di gennaio che verrà emessa in concomitanza con quella di febbraio. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario;
- con cadenza trimestrale – entro il 30 del secondo mese successivo al trimestre di riferimento - fattura a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo, e l'importo in acconto.

• **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 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 a 5 giorni solari prima della data programmata di utilizzo non comporterà conseguenze economiche a carico di IF
- per disdetta formalizzata da 4 giorni solari prima della data di utilizzo 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.

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 truardato 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)
- sarà avviato nel 2022, a nuove tecnologie disponibili, in via sperimentale nel corso del primo semestre senza flussi finanziari effettivi per essere pienamente applicato in corso secondo semestre con flussi economico/finanziari effettivi; le date saranno tempestivamente pubblicate sul sito di I.V.-GI.

Ai fini del Performance Regime la linea Adria-Mestre è considerata suddivisa in due tratte dalla stazione 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.

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 (modificato)

ALLEGATO 02 – TRACCE ORARIE (modificato)

ALLEGATO 03 – REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)

ALLEGATO 04 – IMPIANTO DI PIOVE DI SACCO

ALLEGATO 05 – LOCALITA' APERTE A SERVIZIO PASSEGGERI

ALLEGATO 06 – INDICATORI DI QUALITA'

ALLEGATO 07 – CONTRATTO TIPO DI UTILIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA (modificato)

ALLEGATO 08 – DEFINIZIONE DEL CANONE DI UTILIZZO (nuovo)

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

ALLEGATO 10 – PRINCIPI E LOGICA DEL PERFORMANCE REGIME (nuovo)

**DISPOSIZIONI ESERCIZIO LINEA:
Fascicolo Circolazione Linee**



LINEE:

Pieve di Sacco - Adria
Pieve di Sacco – Mestre

Tipo di Documento:		Procedura d'interfaccia: DEL.			
Revisione:	01	Data Rev.:	27/09/2021	Data Prima Emiss.:	14/06/2021
Redatto		Verificato		Approvato	
Fabris Nicola	<i>Nicola Fabris</i>	Orfano Stefano	<i>Stefano Orfano</i>	Boscolo Pietro Nale	<i>Pietro Nale</i>

Cap. 2 FL	INDICE DEL FASCICOLO LINEA 59 IV
------------------	---

Cap. Sez.		Pag.
1	REGISTRAZIONI DELLE MODIFICHE AL FASCICOLO LINEA	1-2
2	INDICE DEL FASCICOLO LINEA	3-4
3	DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITÀ DI SERVIZIO	5
3.1	Norme particolari che interessano i treni, da osservarsi in determinate località di servizio	5
3.2	Norme particolari che interessano l'esercizio delle manovre e le attività da svolgersi prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni, da osservarsi in determinate località di servizio	6
3.3	Disposizioni e indicazioni particolari	7-9
4	DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA	10
4.1	Tratti di linea sui quali è ammessa la marcia parallela <i>(per memoria)</i>	10
4.2	Tratti di linea con blocco elettrico automatico dove il macchinista può riprendere la corsa, dopo 3 minuti di sosta al segnale permissivo disposto a via impedita, senza comunicare con la stazione successiva <i>(per memoria)</i>	
4.3	Tratti di linea sui quali anche di giorno si deve usare la segnalazione notturna e debbono essere mantenute accese le luci delle carrozze <i>(per memoria)</i>	10
4.4	Tratti di linea sui quali si possono omettere gli indicatori di velocità massima quando le variazioni di velocità sono riferite a punti singoli facilmente individuabili <i>(per memoria)</i>	
4.5	Ubicazione del mezzo di trazione nei convogli di Mezzi d'Opera circolanti su linee con pendenza maggiore del 15‰ e tratti di linea sui quali è ammesso il dimezzamento dei convogli di Mezzi d'Opera <i>(per memoria)</i>	
4.6	Tratti di linea affiancati <i>(per memoria)</i>	
4.7	Tratti di linea per i quali la nebbia è considerata fenomeno eccezionale	10
4.8	Disposizioni restrittive per i brevi movimenti di regresso <i>(per memoria)</i>	
4.9	Località e punti della linea ove esistono segnali a distanza di visibilità ridotta o a distanza ridotta rispetto ai relativi avvisi o situati in posizione particolare <i>(per memoria)</i>	10
4.10	Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione elettrici	
4.11	Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione termici <i>(per memoria)</i>	
4.12	Norme particolari per l'esercizio con mezzi leggeri <i>(per memoria)</i>	
4.13	Norme particolari per l'esercizio delle linee o tratti di linea	11
4.14	Scambio materiali fra stazioni e fra queste e i raccordi	11

Cap. Sez.		Pag.
4.15	Ubicazione, lunghezza ed attrezzaggio delle gallerie. <i>(per memoria)</i>	12
4.16	Autorizzazione alla partenza con comunicazione registrata del regolatore della circolazione	12
4.17	Disabilitazione dal servizio	12
4.18	Linee sulle quali è ammesso affidare i mezzi di trazione, muniti di dispositivo vigilante, ad un solo agente di condotta <i>(per memoria)</i>	
4.19	Ubicazione posti telefonici in linea	12
4.20	Principali utenze telefoniche	12
4.21	Linee sulle quali sono attivi particolari sistemi di collegamento terra-treno	13
4.22	Norme particolari per il passaggio dei rotabili sulle navi traghetto <i>(per memoria)</i>	
4.23	Disposizioni e/o indicazioni particolari	13
4.24	Linee sulle quali è ammesso lo scambio di comunicazioni verbali registrate fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta <i>(per memoria)</i>	13
5	GRAFICO SCHEMATICO DEI PRINCIPALI NODO	14
6.1	LINEA VE. MESTRE - ADRIA (senso dispari)	14
6.1.1	Schema unifilare (senso dispari)	14
6.1.2	Fiancata di linea (senso dispari)	15
6.1.3	Fiancata principale (senso dispari)	16-17
7.1	LINEA ADRIA – VE. Mestre (senso pari)	18
7.1.1	Schema unifilare (senso pari)	18
7.1.2	Fiancata di linea (senso pari)	19
7.1.3	Fiancata principale (senso pari)	20-21
8	CIRCOLABILITÀ DEI ROTABILI <i>(per memoria)</i>	
9	VALORE MASSIMO DELLA MASSA RIMORCHIABILE ALLA PIÙ BASSA CATEGORIA DI VELOCITÀ <i>(per memoria)</i>	
	APPENDICE AL FL AD USO DEL PERSONALE DEI TRENI	22-25

SEZIONE 3.1 FL NORME PARTICOLARI CHE INTERESSANO I TRENI, DA OSSERVARSI IN DETERMINATE LOCALITÀ DI SERVIZIO.

Nella presente sezione sono riportate le particolari disposizioni che riguardano determinate località di servizio. Le località interessate, con le relative norme, contraddistinte sulla scheda treno e nelle sigle complementari alla colonna "località" dal richiamo "°", sono ordinate alfabeticamente.

° CAVARZERE, CONA VENETA, CAMPAGNALUPIA, MIRA BUSE, PORTA OVEST

I posti periferici di Cavarzere, Cona Veneta, Campagnalupia, Mira Buse, Porta Ovest sono normalmente impresenziati ma presenziabili e muniti di apparati atti all'effettuazione di incroci anche durante l'impresenziamento.

Detti apparati comandano automaticamente gli itinerari di arrivo dei treni (quando impresenziati), mentre gli itinerari di partenza (quando impresenziati) devono essere comandati d'iniziativa dall'Agente di Condotta, sempre che il Regolatore della Circolazione (DPC) non abbia diversamente disposto con prescrizione, con l'azionamento delle maniglie per il comando locale degli itinerari di partenza di cui punto 1.4.1 quarto capoverso I.E.T. -Tali maniglie sono poste sul marciapiede del P.P., contenute in cassa stagna apribile con chiave telefonica tipo F.S. 47/1 contraddistinte esternamente con apposita scritta.

° CAVARZERE, CONA VENETA, CAMPAGNALUPIA, MIRA BUSE

Nei posti periferici di Cavarzere, Cona Veneta, Campagnalupia, Mira Buse è presente la maniglia di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (RAR).

° Piove di Sacco

Sul 1° binario di Piove di Sacco il servizio viaggiatori si svolge di norma sul lato F. V.

° Mira Buse

Sul 2° binario di Mira Buse il servizio viaggiatori si svolge sul lato F. V.

SEZIONE 3.2 FL NORME PARTICOLARI CHE INTERESSANO L'ESERCIZIO DELLE MANOVRE E LE ATTIVITÀ DA SVOLGERSI PRIMA DELLA PARTENZA O DOPO L'ARRIVO DEI TRENI, DA OSSERVARSI IN DETERMINATE LOCALITÀ DI SERVIZIO.

Nella presente sezione sono riportate le norme particolari, vigenti in determinate località di servizio, che interessano l'esercizio delle manovre e le attività da svolgersi prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni.

1) Circolazione dei mezzi di trazione nei binari di stazione

La circolazione dei mezzi di trazione nei binari di stazione e secondari avviene a mezzo di pilotaggio (o segnali a mano) secondo quanto disposto dall'art. 5/2 IPCL, lo spostamento dei rotabili deve avvenire con SSB in modalità manovra con l'osservanza delle norme in vigore.

2) Stazioni ove sono autorizzate manovre senza la presenza del manovratore

Per memoria

3) Emissione delle prescrizioni

Recapiti del Presidio Prescrizioni al quale devono pervenire le richieste delle IF in caso di mancata acquisizione dei moduli di prescrizione di movimento e del relativo Riepilogo:

PP Piove di Sacco (dalle ore 04.00 alle ore 22.20)			
Telefono	Fax	Cellulare	Email
049 5840562	049 0964906	313 8805501	capistazione@infrastrutturevenete.it

4) Partenza treni in stazione origine di corsa o dove il treno subisce manovra

Nella stazione origine di corsa del treno o dove il treno inverte il senso di marcia o subisce manovra, dovrà rispettarsi a seguente procedura:

- il Personale del Treno, allorché rilevi anomalie che impediscono la partenza del treno in orario, dovrà avvisare immediatamente il Regolatore della Circolazione allo scopo di evitare l'indebita disposizione a via libera del segnale di partenza, dichiarando la natura dell'evento ed il ritardo presunto. In assenza di comunicazioni preventive in tal senso, il Regolatore della Circolazione disporrà d'iniziativa a via libera il segnale di partenza all'orario previsto. Venuta meno la condizione ostativa alla partenza in orario, spetta all'Agente di Condotta comunicare verbalmente al Regolatore della Circolazione il Nulla Osta alla partenza.

5) Indicazione delle apposite aree per la prova delle sabbie sul mezzo di trazione

Nella seguente tabella vengono indicati i binari delle località di servizio sui quali è possibile effettuare la prova delle sabbie.

Località di servizio	Binari
Tutte	Tutti

Per i materiali in uscita da Depositi Locomotive, Rimesse Locomotive, Parchi e fasci di binari secondari, la prova delle sabbie deve essere eseguita in tali aree prima dell'uscita.

SEZIONE 3.3 FL DISPOSIZIONI E INDICAZIONI PARTICOLARI

NORME INTEGRATIVE ALLE ISTRUZIONI PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO AD USO DEL PERSONALE DEI TRENI

Documenti e attrezzature delle stazioni

Negli U.M. esiste la prevista scorta di moduli nonché la cassetina metallica contenente i sigilli nuovi, i sigilli usati e la pinza P.P. per l'applicazione dei sigilli.

Le chiavi ed eventuali altri oggetti necessari all'Agente di condotta per lo svolgimento del servizio sono custoditi in armadietto chiuso, la cui chiave è riposta nell'apposita rastrelliera a muro.

L'accesso all'U.M. viene concesso verbalmente dal DPC, il quale fornirà le indicazioni sulla collocazione delle chiavi in caso di indisponibilità.

Ripetizioni nell'U.M. ad uso dell'Agente di condotta

Nell'U.M. dei posti periferici è ubicato il banco A.C.E.I. sormontato dal Quadro Luminoso (Q.L.) normalmente spento nei periodi di impresenziamento.

Alle estremità del Q.L. sono opportunamente evidenziate le ripetizioni ad uso dell'Agente di condotta. Le relative indicazioni devono essere attivate azionando il tasto "Acc. Linea" sul banco ACEI. Tale tasto è vicino a quello analogo denominato "Acc" che consente l'illuminazione completa del Q.L. e che non deve essere azionato per evitare che indicazioni non necessarie possano indurre in errore.

Le indicazioni rilevabili sul Q.L. sono le seguenti:

- **via libera di blocco elettrico:** la condizione di via libera di blocco elettrico è rilevabile dalla freccia direzionale riportata sul Q.L. dal lato di inoltro del treno; quando tale freccia è accesa a luce bianca fissa e correttamente orientata secondo il senso di marcia conferma l'esistenza della via libera di blocco;
- **consenso di chiusura P.L. di linea protetti dal segnale di partenza:** è visualizzato da una segnalazione luminosa circolare, contrassegnata dalla progressiva chilometrica del P.L., che quando è accesa a luce verde fissa conferma la chiusura del P.L. stesso;

I.M.D.

A lato del banco A.C.E.I., in basso a sinistra, in apposito quadro chiuso, sono contenuti gli interruttori di protezione dei circuiti elettrici di manovra dei deviatori (IMD) e dei P.L. di stazione (IMPL e ill.PL).

Tali interruttori sono muniti di un pulsante di colore nero marcato **I** ed uno di colore rosso marcato **0**, entrambi bloccati da un unico lamierino. Gli interruttori sono contrassegnati con il numero dell'ente cui si riferiscono e presentano una feritoia orizzontale il cui schermo può assumere una delle seguenti colorazioni:

rosso: interruttore normale, circuito chiuso, circuiti di manovra alimentati;

bianco: interruttore scattato, circuito aperto, circuiti di manovra disalimentati.

Occorrendo il DPC può richiedere il riarmo di un interruttore scattato precisandone il numero. In tal caso l'agente di condotta deve:

- aprire lo sportello del quadro prelevando la chiave dall'armadietto;
- individuare l'interruttore richiesto dal DPC e verificarne lo stato;
- qualora l'interruttore sia effettivamente scattato (feritoia bianca) spingere verso l'alto il lamierino fino a liberare i pulsanti e premere a fondo quello nero. Se l'operazione ha esito positivo la feritoia assume il colore rosso. Se l'interruttore scatta nuovamente l'operazione può essere ripetuta una sola volta.

Al termine dell'operazione, l'esito va comunicato al DPC e la chiave dello sportello del quadro elettrico va riposta nell'armadietto.

Maniglie di consenso per ingresso treno incrociante R.A.R.

Nei posti periferici sono installate in casse stagne ubicate a ridosso del F.V. e, all'occorrenza, sul II marciapiede, le maniglie di consenso per l'ingresso del treno incrociante R.A.R. In alcuni impianti le R.A.R., complete di lampada e suoneria.

Azionamento tasto TIBca

Nei posti periferici ove è previsto, il tasto "TIBca" per la liberazione artificiale del blocco conta assi è costituito da una levetta, ubicata sul banco A.C.E.I., che può assumere due posizioni:

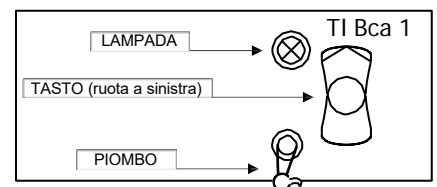
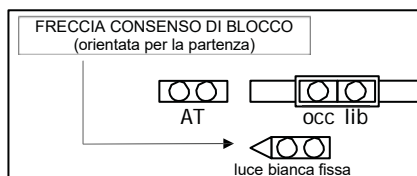
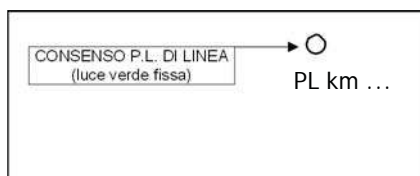
verticale, posizione normale di riposo

ruotata a sinistra, previo spiombamento e con ritorno a molla nella posizione normale, effettua la liberazione artificiale del blocco.

Il tasto è contraddistinto dalla sigla "TIBca" seguita dal numero arabo (1 o 2) che individua la sezione di blocco alla quale si riferisce.

Il tasto "TIBca" è corredato da una lampadina normalmente accesa a luce bianca fissa che si spegne con l'occupazione del blocco.

Per ottenere la liberazione artificiale del blocco il tasto dovrà essere mantenuto azionato per almeno tre secondi e quindi lasciato ritornare nella posizione normale.



Composizione massima Elenco dei Passaggi a Livello PUBBLICI e PRIVATI

Tratto: Piove di Sacco – Ve. Mestre

N.	Progr. Km	Comune	Ubicazione stradale PL	Intestatario	Annotazioni	
29A	0+460	PIOVE DI SACCO	Via Barchette, 72		In prossimità dell'incrocio con - Via Vittorio Veneto - - Via Fiumicello -	
29	0+487		Via Provinciale, 3			
P	0+860					Tipo di impianto - Catene -
25	2+857	CAMPOLONGO MAGGIORE	Via Righe, 30			
24	3+119		Via Giare, (8-10)			
23	3+494		Via Monte Ortone,		In prossimità dell'incrocio con - Via Giare -	
22	4+167		Argine dx Brenta,			
21	4+304		Argine sx Brenta, 45			
20	5+103		Via Boligo, 52			
19	5+809		Via Villa, 26			
P	6+204					Tipo di impianto - Sbarre -
18	6+961		CAMP.LUPIA	Via Isonzo, 65		In prossimità dell'incrocio con - Via Roma -
P	7+592					Tipo di impianto - Catene -
17	8+187	CAMPONOGARA	Via Piave, 6			
16	9+514		Via Gramsci, 112			
15B	9+916		Via Togliatti, 30		In prossimità dell'incrocio con - Via delle Prete -	
15A	10+621		Via delle Prete, 56			
15	11+342		Via Calcroce, 79		In prossimità dell'incrocio con - Via Fornace -	
14	11+732		Via Cavour, 109			
P	12+023					Tipo di impianto - Catene -
13	12+480		Via Casino Rosso, 9		In prossimità dell'incrocio con - Via Galileo Galilei -	
P	13+393					Tipo di impianto - Sbarre -
P	15+227	DOLO			Tipo di impianto - Catene -	
11	15+497	SAMBRUSON	Via Stradona, 118		In prossimità - "Trattoria dalla Clara" -	
10	15+901	MIRA	Via Brentelle, 70		In prossimità - Via R. Carriera - - Via R. Agazzi -	
9	17+342		Via Chiesa Gambarare, 46			
P	17+729					Tipo di impianto - Catene -
P	18+737				Tipo di impianto - Catene -	
4A	20+899		Via Monte Tinisa		Ad angolo con - Via Veneto - - Via Monte Rosso -	
4	21+106		Via Verona, 3			
3	21+453		Via Risato Bellini, 71			
2A	21+997		Via Lusore, 28			
2	22+285		Via Cà Rubaldi, 5			
1	23+745		MESTRE	Via delle Fontane, 30		

Tratto: Piove di Sacco – Adria

N.	Progr. Km	Comune	Ubicazione stradale PL	Intestataro	Annotazioni
30A	0+336	PIOVE DI SACCO	Deposito Piove di Sacco		
30	0+578		Via Perosi, 2		
31	1+068		Via Breo, 80		
32	1+328		Via S. Giovanni Bosco, 35		In prossimità incrocio con - Via Breo -
33	2+096	ARZERGRANDE	Via Umberto I, 22		
35	2+836		Via Vigna, 58		
36	4+267	PIOVE DI SACCO	Via Monte Adamello		In prossimità incrocio con - Via Monte Berico-
37	5+406	PONTELONGO	Via S. Valentino, 01		In prossimità incrocio con - SR 516-
37A	6+078		Via Nievo, 1		
38	6+322		Via Dante, 42		
39	7+154	CORREZZOLA	Via Frassine, 22		In prossimità incrocio con - Via G. Giusti -
P	7+574				Tipo di impianto - Catene -
P	7+782				Tipo di impianto - Catene -
40	9+185		Via Pelosa, 32		
42	10+316	CONA	Via San Francesco, 27 (S.P. N° 104)		
42B	12+235		Via Bosco, 53		
43	12+293		Via Stazione, 117 (S.P. N° 7)		Ad angolo con - Via Venezia - - Via Foresto -
P	13+395				Tipo di impianto - Catene -
P	15+540			Tipo di impianto - Catene -	
P	17+214	CAVARZERE			Tipo di impianto - Sbarra -
44	19+112		Strada Prov. Gorzone, 3 (Argine sx Gorzone)		
45	19+544		Via Vittorio Veneto, 14 (Argine sx Adige)		
46	19+685		Argine dx Adige,		
P	20+813				Tipo di impianto - Sbarra -
47	21+320		Località Curiolo 42		
48	21+398		Località Madonne, 38		
49	21+437		Via Cà Piasenti, 12 (S.P. N° 2)		
49A	22+239	Località Baggiolina,			
P	22+684			Tipo di impianto - Sbarra -	
50	23+121	CAVARZERE	Arg. Sx Botta		
50A	23+144	Località Croce, 7	(Arg.dx Botta)		

VENEZIA MESTRE

Stazioni con segnalamento plurimo di protezione e/partenza

Impianto	Segnalamento Plurimo		Annotazioni
	Protezione	Partenza	
Ve. Mestre	X		da Adria
		X	verso Adria

In questa sezione sono riportate particolari disposizioni che riguardano determinati tratti di linea.

Quando una disposizione interessa un tratto di linea, nei due sensi di marcia, il titolo è contraddistinto dal segno “ \longleftrightarrow ” posto tra i nomi delle stazioni che delimitano tale tratto ed è riportato come sottotitolo nella località estrema che, in base all'ordine alfabetico, si incontra per prima. In corrispondenza della seconda località si rimanda al punto precedente.

Quando invece una disposizione interessa un solo senso di marcia, tale informazione è fornita mediante i segni convenzionali “ \leftarrow ” o “ \rightarrow ” fra le stazioni che delimitano tale tratto ed è riportata soltanto in corrispondenza della località estrema che si incontra per prima nel senso di marcia.

Infine, quando una stessa norma interessa più tratti di linea, questa è riportata una sola volta in corrispondenza del primo tratto che per primo si incontra nel senso alfabetico. Nelle altre che seguono si rinvia alla predetta località.

Composizione massima

La lunghezza dei treni viaggiatori sulla linea Adria – Ve. Mestre non deve superare i 100 metri.

SEZIONE 4.1 TRATTI DI LINEA SUI QUALI È AMMESSA LA MARCIA PARALLELA

Per memoria

SEZIONE 4.3 TRATTI DI LINEA SUI QUALI ANCHE DI GIORNO SI DEVE USARE LA SEGNALAZIONE NOTTURNA E DEBONO ESSERE MANTENUTE ACCESE LE LUCI DELLE CARROZZE.

Per memoria

SEZIONE 4.7 TRATTI DI LINEA E PERIODI PER I QUALI LA NEBBIA È CONSIDERATA FENOMENO ECCEZIONALE.

Per memoria

SEZIONE 4.8 DISPOSIZIONI RESTRITTIVE PER I BREVI MOVIMENTI DI REGRESSO.

Adria – Ve. Mestre:

Sono vietati i movimenti di regresso in piena linea, in entrambi i sensi di marcia, salvo autorizzazione del DPC.

SEZIONE 4.9 LOCALITÀ E PUNTI DELLA LINEA OVE ESISTONO SEGNALI A DISTANZA DI VISIBILITÀ RIDOTTA O A DISTANZA RIDOTTA RISPETTO AI RELATIVI AVVISI O SITUATI IN POSIZIONE PARTICOLARE.

● Segnale ubicato a sinistra

■ Segnale ubicato a destra

Per memoria

SEZIONE 4.10 NORME PARTICOLARI PER L'ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRAZIONE ELETTRICI.

Linea di contatto T.E. a semplice filo

Sul seguente tratto di linea:

- Ve. Mestre – Mira Buse,

la linea di contatto T.E. è a semplice filo.

SEZIONE 4.13 FL NORME PARTICOLARI PER L'ESERCIZIO DELLE LINEE O TRATTI DI LINEA.

VE. MESTRE ↔ ADRIA

Sulla linea Ve.Mestre – Adria è presente il sistema di esercizio con Dirigente Centrale Operativo.

Il regolatore della circolazione è tuttavia denominato Dirigente Posto Comando (DPC). Quest'ultimo regola la circolazione dei treni, pari (da Adria a Ve. Mestre) e dispari (da Ve. Mestre ad Adria), sull'intera tratta Ve. Mestre – Piove di Sacco – Adria dal proprio posto centrale (sede Piove di Sacco), con norme analoghe a quelle stabilite dalle Disposizioni Esercizio in Telecomando (DET) e delle Istruzioni Esercizio con Sistemi di Blocco Elettrico Conta-assi (IESBE) per le linee a semplice binario in telecomando e tuttavia con particolari norme.

Dette norme, dovute alla temporanea indisponibilità del telecomando dei Posti Periferici, determinano la gestione continuativa degli impianti in regime di disconnessione, ivi comprese le relazioni con le stazioni "Porta Permanenti" di Ve. Mestre e di Adria di RFI.

La stazione di Piove di Sacco è presenziata da Dirigente Movimento (DM).

Il DM che presenzia la stazione di Piove di Sacco assume, di norma, anche il ruolo di DPC e quindi deve sovrintendere alla circolazione dei treni e gestire le anomalie in caso di perturbazione della circolazione e di degrado della tecnologia di sicurezza esistente.

Il DM di Piove di Sacco deve predisporre gli itinerari di partenza dei treni che proseguono la marcia in entrambe le direzioni senza il nulla osta scritto del DPC, in quanto egli stesso ne riveste il ruolo.

La stazione di Piove di Sacco è sempre esercitata in modalità Esclusione DCO (EDPC/ST), cioè presenziata e disconnessa.

Sulla linea "Mestre- Adria" il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci. Gli incroci tra treni ordinari rimangono tuttavia indicati nell'orario per garantire un efficace coordinamento fra il DPC ed il personale del treno, ai fini della regolarità della circolazione. Qualora risulti conveniente spostare l'incrocio il DPC deve darne avviso verbale al personale dei treni.

In caso di necessità il DPC deve provvedere a stabilire la nuova sede d'incrocio rispetto a quella fissata nell'orario grafico, senza particolari formalità, avvisando verbalmente i DM delle stazioni di Ve. Mestre ed Adria, solo se interessati."

Nelle stazioni impresenziate non è ammesso lo stazionamento dei rotabili sui binari di circolazione (punto 1.4.5 delle "Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni") salvo siano rispettati i vincoli di indipendenza. Qualora, peraltro, si debba eccezionalmente ricorrere, per l'invio della locomotiva di soccorso, ad un treno fermo su un binario di circolazione di un posto impresenziato, ciò è ammesso purché il materiale in sosta, regolarmente frenato e staffato, rimanga presenziato da un agente del treno.

L'Agente di Condotta, su richiesta del DPC di Piove di Sacco, deve adempiere a quelle particolari incombenze che si rendessero necessarie per particolari contingenze.

Sul tratto di linea di giurisdizione del DPC, oltre ai normali moduli, vengono utilizzati per uniformità, i moduli M. 40 TELECOMANDO (B.ca).

Stazioni	Regimi	
Cavarzere	EDCO	J in AUTOCOMANDO
Cona	EDCO	J in AUTOCOMANDO
Campagnalupia	EDCO	J in AUTOCOMANDO
Mira Buse	EDCO	J in AUTOCOMANDO
Porta Ovest	EDCO	J in AUTOCOMANDO

SEZIONE 4.14 FL SCAMBIO MATERIALI FRA STAZIONI E FRA QUESTE E I RACCORDI

Per memoria

SEZIONE 4.15 FL UBICAZIONE LUNGHEZZA ED ATTREZZAGGIO DELLE GALLERIE

Per memoria.

**SEZIONE 4.16 FL AUTORIZZAZIONE ALLA PARTENZA CON
COMUNICAZIONE REGISTRATA DEL
REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE**

Per memoria.

SEZIONE 4.17 FL DISABILITAZIONE DAL SERVIZIO.

Per memoria.

SEZIONE 4.19 FL UBICAZIONE POSTI TELEFONICI IN LINEA.

Per memoria.

SEZIONE 4.20 FL PRINCIPALI UTENZE TELEFONICHE

Altre utenze telefoniche	Numero telefono	
	FS	GSM-R
<u>DOTE Piove di Sacco</u> Adria – Ve. Mestre (e)	Per memoria	Per memoria

Linea Adria – Ve. Mestre

Località di servizio	Numero associato alla telefonia mobile GSM-R
Piove di Sacco	3138805501
Ve. Mestre	70300202
Adria	70037802

Altre utenze telefoniche	Numero telefono		
	RETE PUBBLICA	FS	GSM-R
<u>RdC (DPC)</u> Adria – Ve. Mestre.	049 5840562	Per memoria	3138805501

POLIZIA FERROVIARIA: Competenze Territoriali

Tratta di competenza	Numero telefono		
	EMERGENZA	FS	Ordinaria Amministrazione
<u>Polfer di Mestre</u> Da stazione di Ve. Mestre a fermata di Bojon compresa.	041 784078	4078	041 5445101 041 5445111
<u>Polfer di Padova</u> Da fermata di Bojon esclusa a fermata di Pontelongo inclusa.	041 784078	4078	041 5445101 041 5445111
<u>Polfer di Rovigo</u> Da fermata di Pontelongo esclusa a stazione di Adria inclusa.	041 784078	4078	041 5445101 041 5445111

SEZIONE 4.21 FL LINEE SULLE QUALI SONO ATTIVI PARTICOLARI SISTEMI DI COLLEGAMENTO TERRA-TRENO

Per memoria

SEZIONE 4.23 FL DISPOSIZIONI E/O INDICAZIONI PARTICOLARI

RICHIESTA DI SOCCORSO AI TRENI

Il limite massimo di tempo entro il quale dovrà essere contenuta la sosta in linea per riparazioni dei mezzi che hanno subito avarie è di minuti 15.

Al verificarsi di avarie, che lascino presumere la necessità di dover richiedere la locomotiva di soccorso, l'agente di condotta deve, se facilmente possibile, darne immediato preavviso verbale al Regolatore della Circolazione fornendo le informazioni disponibili. Tuttavia il personale di condotta che preveda di non poter riprendere la marcia con i propri mezzi entro i limiti di tempo di cui sopra dovrà chiedere subito il soccorso.

Il DPC dispone i provvedimenti ritenuti più idonei per il soccorso e la liberazione della linea, scegliendo, sulla base delle informazioni tecniche e dei tempi di messa a disposizione fornitigli dai Referenti Accreditati delle Imprese Ferroviarie interessate, tra l'uso della locomotiva di riserva del deposito, l'uso di altra locomotiva di altro treno in circolazione o l'uso di un mezzo di manovra di adeguata potenza.

MANOVRA A MANO DEVIATOI CON CASSA DI MANOVRA ELETTRICA

Nei casi in cui il personale dei treni debba eseguire la manovra a mano dei deviatoi con cassa di manovra elettrica, si dovranno eseguire nell'ordine le seguenti operazioni:

- Per eseguire la manovra a mano l'operatore deve **estrarre**, dopo lo sbloccamento, la **chiave "F.S." dall'unità bloccabile** (figura 1). La chiave viene sbloccata con apposito comando del Regolatore della Circolazione (DCO) (impianto impresenziato). L'avvenuto sbloccamento della chiave si manifesta con l'accensione a luce bianca fissa della "lampadina di liberazione" posta sul pannello della serratura. La serratura bloccabile è munita di un tasto di liberazione artificiale "TI" assicurato con sigillo ad aletta, che permette lo sbloccamento della chiave nei casi in cui sia inefficace il consenso per l'estrazione. L'uso del suddetto tasto da parte dell'Agente di Condotta, negli impianti impresenziati, è sempre subordinato ad apposito dispaccio di autorizzazione da parte del Regolatore della Circolazione (DCO).
- **Alzare il coperchio** posto sul dispositivo di manovra del deviatoio che protegge la serratura della chiave "F.S." (figura 2).
- **Inserire la chiave "F.S." nella serratura del fermascambio** e ruotarla di 180° in senso orario.
- **Ruotare la manovella** (figura 3) in senso orario per avvicinare gli aghi o in senso antiorario per allontanarli. Se non si è ottenuta la posizione desiderata, invertire il senso di rotazione fino a raggiungere la posizione inversa.
- L'operatore, dopo aver eseguito la manovra a mano del deviatoio, deve **accertare** che il telaio degli aghi e l'indicatore da deviatoio abbiano assunto **la posizione voluta** (figura 4).
- Riportare la **maniglietta in posizione normale** di riposo e **ruotare la chiave "F.S." in senso antiorario ed estrarla** (solo a controllo acquisito).
- **Chiudere il coperchio** che protegge la serratura chiave "F.S." abbassandolo.
- **Reintrodurre e ruotare** verso sinistra **la chiave "F.S."** nell'unità bloccabile.
- Informare verbalmente il RdC (DCO) del termine della manovra.



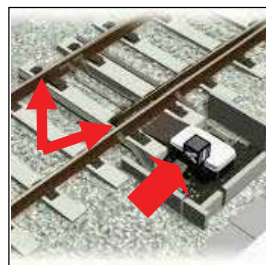
(figura 1)
Chiave FS



(figura 2)
Coperchietto
chiave FS



(figura 3)
Manovella



(figura 4)
Indicatore
e punta deviatoio

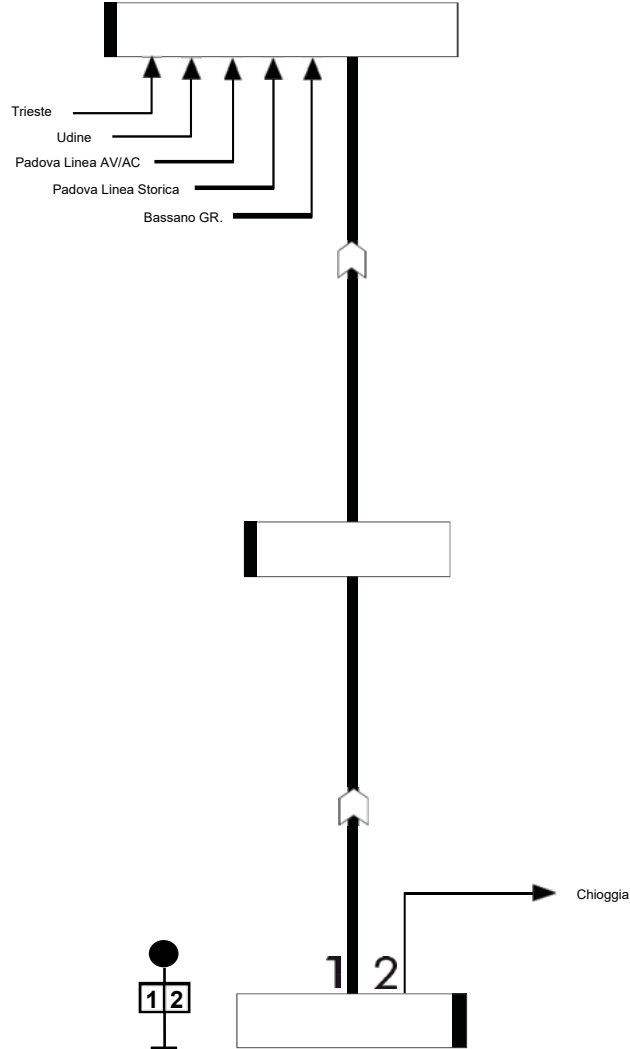
SEZIONE 4.24 FL LINEE SULLE QUALI È AMMESSO LO SCAMBIO DI COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE FRA IL REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE E L'AGENTE DI CONDOTTA

Per memoria

SEZIONE 6.2.1 FL

SCHEMA UNIFILARE ADRIA – VE. MESTRE

VE. MESTRE



PIOVE DI SACCO

ADRIA

SEZIONE 6.2.2 FL FIANCATA DI LINEA ADRIA – VE. MESTRE

 Linea: **ADRIA – VE. MESTRE**




















Grado di Frenatura	VELOCITÀ max km/h		Progressiva chilometrica	LOCALITÀ DI SERVIZIO
	A	B		
I ₄	50	80	29.234	ADRIA Limite giurisd. RFI e IV ■ PLA Km 22.239 ■ PLA Km 21.437 ■ PLA Km 21.398 ■ PLA Km 21.320
			19.929	<i>Cavarzere Centro</i>
IV			19.621	Ponte fiume Adige
			18.501	Cavarzere
I ₄				Cippo Km 18.000
			12.423	Cona Veneta
		60		Cippo Km 9.000
I _a				Cippo Km 8.000
		80		■ PLA Km 7.154
				Cippo Km 7.000
				■ PLA Km 6.322
				■ PLA Km 6.078
I ₃				Ex raccordo zuccherificio
V			5.451	Ponte fiume Bacchiglione
			5.383	<i>Pontelongo fermata</i>
I _a				Cippo Km 3.000
				■ PLA km 2.836
			2.267	<i>Arzergrande</i>
				■ PLA km 2.096
I ₃	60		0.000	PIOVE DI SACCO
			2.848	<i>Campolongo</i>
				■ PLA Km 2.857
				■ PLA Km 3.119
				■ PLA Km 3.494
III				Ponte fiume Brenta
				■ Km 5.103
			5.754	<i>Bojon</i>
				■ PLA Km 5.809
				■ PLA Km 6.961
			8.130	<i>Casello 8</i>
				■ PLA Km 8.187
I _a			9.300	CampagnaLupia
				■ PLA Km 11.342
			11.351	<i>Casello 11</i>
	40	40		■ PLA Km 11.732
III				Cippo Km 12.000
	50	80		■ PLA Km 12.480
				■ PLA Km 15.497
				■ PLA Km 15.901
			17.108	Mira Buse
I _a			22.510	<i>Oriago</i>
				■ PLA Km 20.899
				■ PLA Km 21.106
				■ PLA Km 21.453
			22.530	Porta Ovest
				Cippo Km 23+000
				Limite giurisd. RFI e IV
	60	60	27.780	VE. MESTRE

SEZIONE 6.2.3

FIANCATA PRINCIPALE ADRIA – VE. MESTRE

Linea: ADRIA – VE. MESTRE

Trazione elettrica a corrente continua da Mira Buse a Ve. Mestre. Esercizio con Dirigente Posto Comando da Ve. Mestre a Adria (sede Piove di Sacco).

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITÀ DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari		
3	4	29,234		(da Rovigo) ADRIA (per Chioggia)	8	 1 (c) (d)	Vari (321-518)		
		28,995	0,239	P.L. n° 52A ←		Segn. Partenza Adria			
		28,870	0,125	Limite Giurisdizione IV e RFI					
		28,662	0,333	P.L. n° 52 ←		Segn. Partenza Adria			
		23,144	5,518	P.L.A. n° 50A		Segn. Partenza Adria			
		23,137	0,007	Ponte fiume BOTTA					
		23,121	0,016	P.L.A. n° 50		Segn. Partenza Adria			
		22,239	0,882	P.L.A. n° 49A		 Seg. Km. 22,297 - Disp. Com. km 24,719 (b)			
		21,437	0,802	P.L.A. n° 49		 Seg. Km. 22,297 - Disp. Com. km 24,719 (b)			
		21,398	0,039	P.L.A. n° 48		 Seg. Km. 22,297 - Disp. Com. km 24,719 (b)			
		7	13	21,320	0,078	P.L.A. n° 47		 Seg. Km. 22,297 - Disp. Com. km 24,719 (b)	
				19,929	1,391	Cavarzere centro			
				19,685	0,244	P.L. n° 46 ←		Segn. Protezione Cavarzere (b)	
				19,621	0,064	Ponte fiume ADIGE			
				19,544	0,077	P.L. n° 45 ←		Segn. Protezione Cavarzere (b)	
				19,147	0,397	Ponte fiume GORZONE			
3	8	18,501	0,611	Cavarzere	7	 (a)	1 (349)		
		1	2	12,423	6,078	Cona Veneta	6	 (a)	1 (196)
12,293	0,130			P.L. n° 43 ←		Segn. Partenza Cona Veneta			
12,235	0,058			P.L. n° 42B ←		Segn. Partenza Cona Veneta			
3	1		10,316	1,919	P.L.A. n° 42		Segn. Partenza Cona Veneta		
			10,308	0,008	Ex F.V. Villa del Bosco				
			9,202	1,106	Ponte fiume BARBEGARA				
			9,185	0,017	P.L.A. n° 40		Segn. Partenza Cona Veneta		
			7,154	2,031	P.L.A. n° 39		 Seg. Km. 7,314 - Disp. Com. km 9,636 (b)		
			6,417	0,737	Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO				
			6,322	0,095	P.L.A. n° 38		 Seg. Km. 7,314 - Disp. Com. km 9,636 (b)		
7	13	6,078	0,244	P.L.A. n° 37A		 Seg. Km. 7,314 - Disp. Com. km 9,636 (b)			
		5,985	0,093	Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO					
		5,451	0,534	Ponte fiume BACCHIGLIONE					
		5,406	0,045	P.L.A. n° 37		Segn. Partenza Cona Veneta			
1	0	5,383	0,023	Pontelongo fermata					
		4,733	0,650	Ex F.V. Pontelongo					
		4,267	0,466	P.L.A. n° 36		Segn. Partenza Cona Veneta			
		2,836	1,431	P.L.A. n° 35		 Segn. Km 2,890 Disp. Com. Km 5,420			
		1	1	2,267	0,569	Arzergande			
				2,096	0,171	P.L.A. n° 33		 Segn. Km 2,890 Disp. Com. Km 5,420	
				1,328	0,768	P.L. n° 32 ←		Segn. Protezione Piove di Sacco (b)	
				1,068	0,260	P.L. n° 31 ←		Segn. Protezione Piove di Sacco (b)	
				0,578	0,490	P.L. n° 30 ←		Segn. Protezione Piove di Sacco (b)	
				0,233	0,345	P.L. n° 30A ←		Segn. Protezione Piove di Sacco (b)	
2	0,000	0,578	PIOVE DI SACCO	5	    (a)	2 (85-120)			

- (a) Segnali di Partenza con Vril ridotta a 10 Km/h.
- (b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/h.
- (c) **Fine attrezzaggio SSC**: dal cippo Km 26,000.
- (d) **Inizio attrezzaggio SCMT**: dal cippo Km 26,000.

SEZIONE 6.2.3

FIANCATA PRINCIPALE ADRIA – VE. MESTRE

Linea: **ADRIA – VE. MESTRE**

Trazione elettrica a corrente continua da Mira Buse a Ve. Mestre. Esercizio con Dirigente Posto Comando da Ve. Mestre a Adria (sede Piove di Sacco).

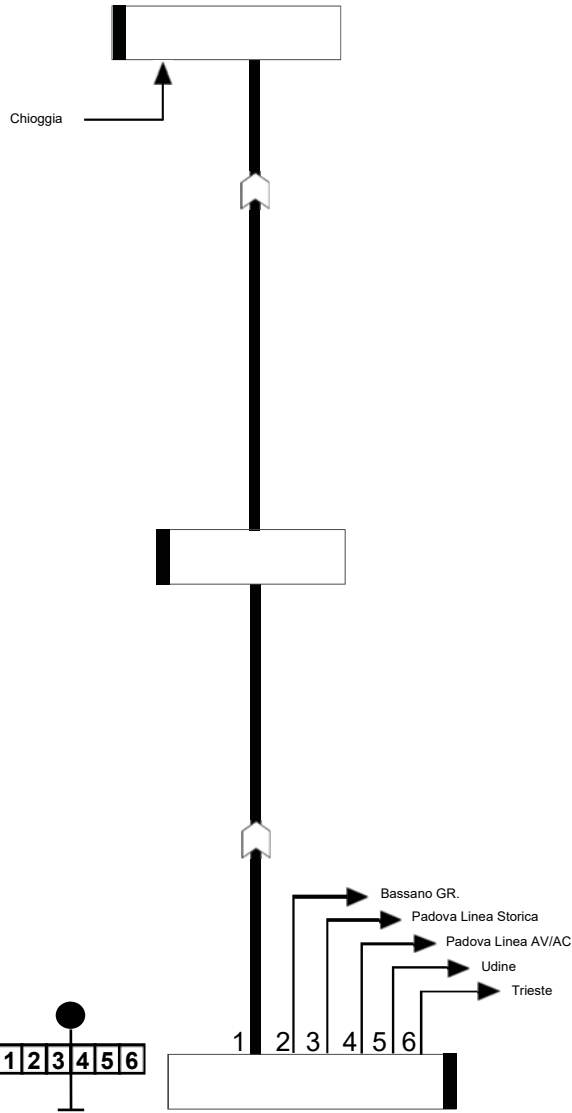
Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITÀ DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari	
1	2	0,000		PIOVE DI SACCO	5		(a) Vari (321-518)	
		0,460	0,460	P.L. n° 29A ←				Segn. Partenza Piove di Sacco
		0,487	0,027	P.L. n° 29 ←				Segn. Partenza Piove di Sacco
7	10	2,848	2,361	<i>Campolongo Maggiore</i>				
		2,857	0,009	P.L.A. n° 25	Seg. Km. 2,755 - Disp. Com. km 1,678 (b)			
		3,119	0,262	P.L.A. n° 24	Seg. Km. 2,755 - Disp. Com. km 1,678 (b)			
		3,494	0,375	P.L.A. n° 23	Seg. Km. 2,755 - Disp. Com. km 1,678 (b)			
		4,167	0,673	P.L.A. n° 22	Segn. Partenza Piove di Sacco			
		4,235	0,068	Ponte fiume BRENTA				
		4,304	0,069	P.L.A. n° 21	Segn. Partenza Piove di Sacco			
1	0	5,103	0,799	P.L.A. n° 20	4			
		5,754	0,651	<i>Bojon</i>				Seg. Km. 5,040 - Disp. Com. km 2,510 (b)
		5,809	0,055	P.L.A. n° 19				Seg. Km. 5,040 - Disp. Com. km 2,510 (b)
		6,961	1,152	P.L.A. n° 18				Seg. Km. 5,040 - Disp. Com. km 2,510 (b)
		8,132	1,171	<i>Casello 8</i>				
		8,187	0,055	P.L.A. n° 17				Seg. Km 7,738 Disp. Com. Km 4,888 (b)
		9,303	1,116	Campagna Lupia Camponogara				(a) 1 (338)
2	11	9,514	0,211	P.L.A. n° 16 ←	3			
		9,916	0,402	P.L.A. n° 15B ←				Segn. Partenza Campagna Lupia - Camponogara
		10,621	0,705	P.L.A. n° 15A				Segn. Partenza Campagna Lupia - Camponogara
		11,342	0,721	P.L.A. n° 15				Seg. Km. 11,280 - Disp. Com. km 9,623 (b)
		11,351	0,255	<i>Casello 11</i>				
		11,732	0,381	P.L.A. n° 14				Seg. Km. 11,280 - Disp. Com. km 9,623 (b)
		12,480	0,748	P.L.A. n° 13				Seg. Km. 11,280 - Disp. Com. km 9,623 (b)
7	10	15,497	3,017	P.L.A. n° 11	2			
		15,901	0,404	P.L.A. n° 10				Seg. Km. 15,441 - Disp. Com. km 12,423 (b)
		17,108	1,207	Mira Buse				(a) 1 (279)
1	0	17,342	0,234	P.L. n° 9 ←	2			
		19,578	2,236	Ponte strada statale 11				Segn. Partenza Mira Buse
		20,510	0,932	<i>Oriago</i>				
		20,899	0,389	P.L.A. n° 4A				Seg. Km. 20,618 - Disp. Com. km 18,088
		21,106	0,207	P.L.A. n° 4				Seg. Km. 20,618 - Disp. Com. km 18,088
		21,453	0,347	P.L.A. n° 3				Seg. Km. 20,618 - Disp. Com. km 18,088
		21,997	0,544	P.L. n° 2A ←				Segn. Protezione Porta Ovest
		22,285	0,288	P.L. n° 2 ←				Segn. Protezione Porta Ovest
		22,530	0,245	Porta Ovest				(a) 1 (115)
		23,745	1,215	P.L. n° 1				Segn. Partenza Porta Ovest
1	1	24,106	0,361	Limite Giurisdizione IV e RFI				
		24,781	0,675	Segnale Protezione Esterno				
		26,261	2,155	G. S. Ve. Mestre				
		27,787	1,526	(da Bassano GR, Padova, Udine, Trieste) VENEZIA MESTRE (Venezia SL, Ve. Marghera Scalo)			385 485 (c)	
								(d) vari (220-565)

- (a) Segnali di Partenza con Vril ridotta a 10 Km/h.
- (b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/h.
- (c) Il numeratore si riferisca alla linea Ponte Vecchio ed il denominatore alla linea Ponte Nuovo.
- (d) La stazione di Ve. Mestre è munita di tre successivi segnali di Protezione. Quello esterno "EST", porta accoppiato l'avviso di quello interno "INT.2" e quest'ultimo l'avviso dell'interno "INT.1".

SEZIONE 7.2.1 FL

SCHEMA UNIFILARE VE. MESTRE - ADRIA

ADRIA



PIOVE DI SACCO

VE. MESTRE

SEZIONE 7.2.2 FL FIANCATA DI LINEA VE. MESTRE - ADRIA

Linea: VE. MESTRE - ADRIA

Grado di Frenatura.	VELOCITÀ max km/h		Progressiva chilometrica	LOCALITÀ DI SERVIZIO
	A	B		
Ia	60	60	27.787	VE.MESTRE Limite giurisd. RFI e IV
	50	80		Cippo Km 23+000
III	30		22.530	Porta Ovest
			22.510	<i>Oriago</i>
			17.108	Mira Buse
Ia				■ PLA Km 12.480
				Cippo Km 12.000
				■ PLA Km 11.732
			11.351	<i>Casello 11</i>
				■ PLA Km 11.342
				■ PLA Km 10.621
I3			9.303	CampagnaLupia
Ia			7.154	<i>Casello 8</i>
				■ PLA Km 6.961
				■ PLA Km 5.809
			5.754	<i>Bojon</i>
				■ PLA Km 5.103
III			4.235	Ponte fiume Brenta
				■ PLA Km 3.494
				■ PLA Km 3.119
				■ PLA Km 2.857
Ia	60		2.848	<i>Campolongo</i>
			0.000	PIOVE DI SACCO
			2.267	<i>Arzzergrande</i>
I5				Ex F.V. Pontelongo
			5.383	<i>Pontelongo Fermata</i>
III			5.451	Ponte fiume Bacchiglione
				■ PLA Km 6.078
				■ PLA Km 6.322
		60		Cippo Km 7.000
				■ PLA Km 7.154
I2		80		Cippo Km 8.000
				Cippo Km 9.000
				■ PLA Km 9.185
				■ PLA Km 10.316
			12.423	Cona Veneta
I4				Cippo Km 18.000
			18.501	Cavarzere
IV			19.621	Ponte fiume Adige
			19.929	<i>Cavarzere Centro</i>
				■ PLA Km 21.320
				■ PLA Km 21.398
				■ PLA Km 21.437
				■ PLA Km 22.239
				Limite giurisd. RFI e IV
			29.234	ADRIA

SEZIONE 7.2.3 FL

FIANCATA PRINCIPALE VE. MESTRE - ADRIA

Linea: VE. MESTRE - ADRIA

Trazione elettrica a corrente continua da Mira Buse a Ve. Mestre. Esercizio con Dirigente Posto Comando da Ve. Mestre a Adria (sede Piove di Sacco).

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITÀ DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari
1	1	27,787		(da Venezia SL, Ve. Marghera Scalo) VENEZIA MESTRE (per Bassano GR, Padova, Udine, Trieste)	1	(c)	vari (220-565)
		26,515	1,272	Segnale Partenza Esterno			
		26,261	0,254	G. S. Ve. Mestre			
		24,106	2,155	Limite Giurisdizione IV e RFI			
		23,745	0,361	P.L.A. n° 1			
6	9	22,530	1,215	Porta Ovest	2	(a)	1 (115)
		22,285	0,245	P.L. n° 2		Segn. Partenza Porta Ovest	
		21,997	0,288	P.L. n° 2A		Segn. Partenza Porta Ovest	
		21,453	0,544	P.L.A. n° 3		Segn. Partenza Porta Ovest	
		21,106	0,347	P.L.A. n° 4		Segn. Partenza Porta Ovest	
		20,899	0,207	P.L.A. n° 4A		Segn. Partenza Porta Ovest	
		20,510	0,389	<i>Oriago</i>			
		19,578	0,932	Ponte strada Statale 11			
		17,342	2,236	P.L. n° 9		Segn. Protezione Mira Buse	
		7	11	17,108	0,234	Mira Buse	3	(a)	1 (279)
15,901	1,207			P.L. n° 10		Segn. Partenza Mira Buse	
15,497	0,404			P.L. n° 11		Segn. Partenza Mira Buse	
12,480	3,017			P.L.A. n° 13		Seg. Km. 12,540 - Disp. Com. km 15,070 (b)	
11,732	0,748			P.L.A. n° 14		Seg. Km. 12,540 - Disp. Com. km 15,070 (b)	
1	0	11,351	0,381	<i>Casello 11</i>			
		11,342	0,009	P.L.A. n° 15		Seg. Km. 12,540 - Disp. Com. km 15,070 (b)	
		10,621	0,721	P.L.A. n° 15A		Segn. Km 10,982 Disp. Com. Km 13,407	
		9,916	0,705	P.L. n° 15B		Segn. Protezione Campagna Lupia (b)	
		9,514	0,402	P.L. n° 16		Segn. Protezione Campagna Lupia (b)	
1	0	9,303	0,211	Campagna Lupia Camponogara	4	(a)	1 (338)
		8,187	1,116	P.L.A. n° 17		Segn. Partenza Campagna Lupia	
		8,132	0,055	<i>Casello 8</i>			
		6,961	1,171	P.L.A. n° 18		Seg. Km. 7,120 - Disp. Com. km 8,832 (b)	
		5,809	1,152	P.L.A. n° 19		Seg. Km. 7,120 - Disp. Com. km 8,832 (b)	
7	10	5,754	0,055	<i>Bojon</i>			
		5,103	0,651	P.L.A. n° 20		Seg. Km. 7,120 - Disp. Com. km 8,832	
		4,304	0,799	P.L.A. n° 21		Segn. Partenza Campagna Lupia	
		4,235	0,069	Ponte fiume BRENTA			
		4,167	0,068	P.L.A. n° 22		Segn. Partenza Campagna Lupia	
		3,494	0,673	P.L.A. n° 23		Segn. Km 3,560 Disp. Com. Km 6,090 (b)	
		3,119	0,375	P.L.A. n° 24		Segn. Km 3,560 Disp. Com. Km 6,090 (b)	
		2,857	0,262	P.L.A. n° 25		Segn. Km 3,560 Disp. Com. Km 6,090 (b)	
		2,848	0,009	<i>Campolongo Maggiore</i>			
		0,487	2,361	P.L. n° 29		Segn. Protezione Piove di Sacco	
0,460	0,027	P.L. n° 29A		Segn. Protezione Piove di Sacco			
2	2	0,000	0,460	PIOVE DI SACCO	5	(a)	2 (85-120)

- (a) Segnali di Partenza con Vril ridotta a 10 Km/h.
- (b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/h.
- (c) La stazione di Ve. Mestre è munita di due successivi segnali di Partenza. Quello interno porta accoppiato l'avviso di quello esterno.

SEZIONE 7.2.3 FL

FIANCATA PRINCIPALE VE. MESTRE - ADRIA

Linea: VE. MESTRE - ADRIA

Trazione elettrica a corrente continua da Mira Buse a Ve. Mestre. Esercizio con Dirigente Posto Comando da Ve. Mestre a Adria (sede Piove di Sacco).

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITÀ DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari					
1	2	0,000		PIOVE DI SACCO	5		2 (85-120)					
		0,336	0,336	P.L. n° 30A ←				Segn. Partenza Piove di Sacco				
		0,578	0,242	P.L. n° 30 ←				Segn. Partenza Piove di Sacco				
		1,068	0,490	P.L. n° 31 ←				Segn. Partenza Piove di Sacco				
		1,328	0,260	P.L. n° 32 ←				Segn. Partenza Piove di Sacco				
		2,096	0,768	P.L.A. n° 33				Segn. Partenza Piove di Sacco				
		2,267	0,171	<i>Arzergrande</i>								
		2,836	0,569	P.L.A. n° 35				Segn. Partenza Piove di Sacco				
		4,267	1,431	P.L.A. n° 36				Segn. Partenza Piove di Sacco				
		4,733	0,466	<i>Ex F.V. Pontelongo</i>								
		5,383	0,650	<i>Pontelongo fermata</i>								
		7	12	5,406				0,023	P.L.A. n° 37			Segn. Partenza Piove di Sacco
5,451	0,045			Ponte fiume BACCHIGLIONE								
5,985	0,534			<i>Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO</i>								
6,078	0,093			P.L.A. n° 37A	Seg. Km. 5,965 - Disp. Com. km 3,543 (b)							
6,322	0,244			P.L.A. n° 38	Seg. Km. 5,965 - Disp. Com. km 3,543 (b)							
6,417	0,095			<i>Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO</i>								
7,154	0,737			P.L.A. n° 39	Seg. Km. 5,965 - Disp. Com. km 3,543 (b)							
9,185	2,031			P.L.A. n° 40	Seg. Km. 9,130 - Disp. Com. km 6,708 (b)							
9,202	0,017			Ponte fiume BARBEGARA								
1	0			10,308	1,123	<i>Ex F.V. Villa del Bosco</i>						
				10,316	0,008	P.L.A. n° 42						
				12,235	1,919	P.L. n° 42B ←						
		12,293	0,058	P.L. n° 43 ←								
		12,423	0,130	Cona Veneta	6	(a)				1 (196)		
7	12	18,501	6,078	Cavarzere	7		1 (349)					
		19,112	0,611	P.L. n° 44 ←				Segn. Partenza Cavarzere				
		19,147	0,035	Ponte fiume GORZONE								
		19,544	0,397	P.L. n° 45 ←				Segn. Partenza Cavarzere				
		19,621	0,077	Ponte fiume ADIGE								
		19,685	0,064	P.L. n° 46 ←				Segn. Partenza Cavarzere				
		19,929	0,244	<i>Cavarzere Centro</i>								
		21,320	1,391	P.L.A. n° 47				Seg. Km. 21,265 - Disp. Com. km 18,843 (b)				
		21,398	0,078	P.L.A. n° 48				Seg. Km. 21,265 - Disp. Com. km 18,843 (b)				
		21,437	0,039	P.L.A. n° 49				Seg. Km. 21,265 - Disp. Com. km 18,843 (b)				
		22,239	0,802	P.L.A. n° 49A				Seg. Km. 21,265 - Disp. Com. km 18,843 (b)				
		23,121	0,882	P.L.A. n° 50				Segn. Partenza Cavarzere				
23,137	0,016	Ponte fiume Botta										
23,144	0,007	P.L.A. n° 50A	Segn. Partenza Cavarzere									
28,662	5,518	P.L. n° 52 ←	Segn. Protezione Adria									
28,870	0,125	Limite Giurisdizione IV e RFI										
28,995	0,333	P.L. n° 52A ←	Segn. Protezione Adria									
4	4	29,234	0,239	<i>(da Chioggia)</i> ADRIA <i>(per Rovigo)</i>	3 (e)		Vari (321-518)					

- (a) Segnali di Partenza con Vril ridotta a 10 Km/h.
- (b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/h.
- (c) **Fine attrezzaggio SCMT:** dal cippo Km 26,000.
- (d) **Inizio attrezzaggio SSC:** dal cippo Km 26,000.
- (e) Riferimento linea direzione Rovigo

SIGLE DI COMPOSIZIONE COMPLEMENTARI

ACCESSO ALLE SIGLE

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	* 250C 125%	* 200C 120%	* 160C 105%	* 140C 90%	* 160B 115%	* 140B 105%	* 130B 75%	* 120A 90%	* 100A 70%	* 90A G 75%	* 80A G 60%	* 60A G 45%
MEZZI DI TRAZIONE												
A	ETR 450 - ETR 460 - ETR 460/P - ETR 470 - ETR 480 - ETR 500	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
B	E444 - E402(002-045) - E402(101-180)	◇	◇	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
C	ETR 220 - ETR 240 - Ale 601 - Ale 841 - TGV Réseau	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
D	Ale 642 - Ale 582 - Ale 724	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
E	E 652 - E 633 - E 632 - E 656 - E 646 - E 464	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
F	Ale 660 - Ale 540 - Ale 840 - Ale 801/940 - TAF - Ale 803 - Ale 644/804 - E 424 - D 343/345 - D 443 - D445	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
G	Aln 663 (Tutte le serie) - Aln 668 (Serie 1000/1100/1200/1800/1900/3000/3100/3200/3300)	●	●	●	◇	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇
H	Aln 668 (Serie 1400 - 1500 - 1600 - 1700)	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇
I	E 645 - E 636 - Mezzi di Manovra	●	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇

◇ Mezzo di trazione ammesso ad utilizzare la sigla corrispondente

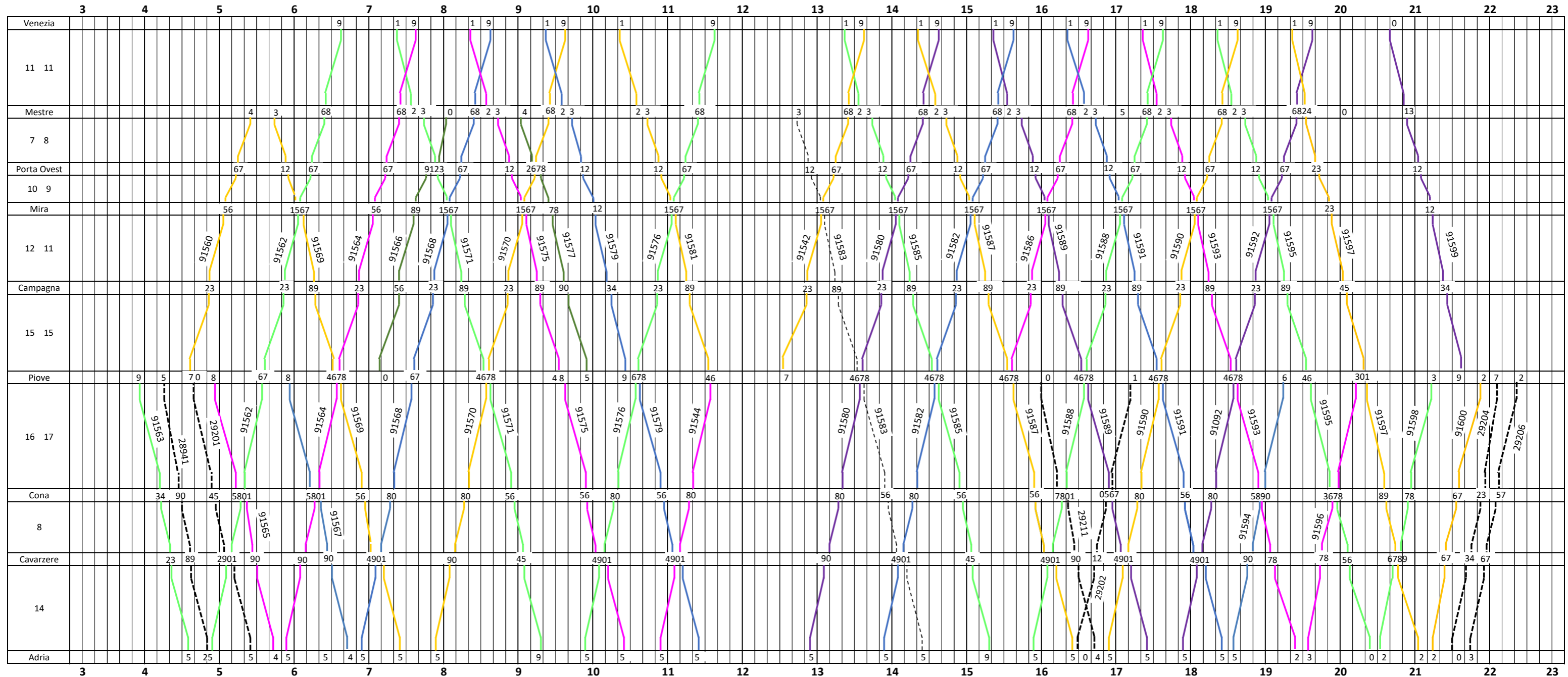
● Mezzo di trazione **non** ammesso ad utilizzare la sigla corrispondente

Linea: ADRIA – VENEZIA MESTRE										FL: 59 IV			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250C 125%	*200C 120%	*160C 105%	*140C 90%	*160B 115%	*140B 105%	*130B 175%	*120A 90%	*100A 70%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
Località	Km												

ADRIA - Ve. MESTRE															
1	ADRIA	29.234	80	80	80	80	80	80	80	80	50	50	50	50	50
	Limite giurisd. RFI e IV	28.870	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 22.239	22.239	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.437	21.437	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.398	21.398	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.320	21.320	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cavarzere Centro</i>	19.929	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Adige	19.621	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Cavarzere	18.501	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 18.000	18.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Cona Veneta	12.423	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 9.000	9.000	60	60	60	60	60	60	60	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 8.000	8.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 7.154	7.154	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 7.000	7.000	80	80	80	80	80	80	80	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.322	6.322	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.078	6.078	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ex raccordo zuccherificio	5985	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Bacchiglione	5.451	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Pontelongo fermata</i>	5.383	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 3.000	3.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 2.836	2.836	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Arzergrande</i>	2.267	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 2.096	2.096	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°PIOVE DI SACCO	0.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Campolongo</i>	2.848	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 2.857	2.857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 3.119	3.119	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 3.494	3.494	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Brenta	4.235	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 5.103	5.103	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bojon</i>	5.754	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 5.809	5.809	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.961	6.961	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Casello 8</i>	8.130	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 8.187	8.187	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°CampagnaLupia	9.300	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 11.342	11.342	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Casello 11</i>	11.351	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
	▣ PLA Km 11.732	11.732	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 12.000	12.000	80	80	80	80	80	80	80	50	50	50	50	50	50
	▣ PLA Km 12.480	12.480	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 15.497	15.497	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 15.901	15.901	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Mira Buse	17.108	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Oriago</i>	22.510	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 20.899	20.899	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.106	21.106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.453	21.453	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Porta Ovest	22.530	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 23.000	23.000	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	Limite giurisd. RFI e IV	24.106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	VE. MESTRE	27.780	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: VENEZIA MESTRE – ADRIA										FL: 59 IV			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250C 125%	*200C 120%	*160C 105%	*140C 90%	*160B 115%	*140B 105%	*130B 175%	*120A 90%	*100A 70%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
Località	Km												

Ve. MESTRE - ADRIA													
1	VE. MESTRE	27.787	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	Limite giurisd. RFI e IV	24.106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 23.000	23.000	80	80	80	80	80	80	80	50	50	50	50
	°Porta Ovest	22.530	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Oriago</i>	22.510	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Mira Buse	17.108	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 12.480	12.480	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 12.000	12.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 11.732	11.732	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Casello 11</i>	11.351	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 11.342	11.342	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 10.621	10.621	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°CampagnaLupia	9.303	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Casello 8</i>	7.154	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.961	6.961	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 5.809	5.809	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bojon</i>	5.754	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 5.103	5.103	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Brenta	4.235	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 3.494	3.494	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 3.119	3.119	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 2.857	2.857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Campolongo</i>	2.848	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°PIOVE DI SACCO	0.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Arzergande</i>	2.267	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ex F.V. Pontelongo	4.733	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Pontelongo Fermata	5.383	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Bacchiglione	5.451	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.078	6.078	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.322	6.322	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 7.000	7.000	60	60	60	60	60	60	.	.	.	.
	▣ PLA Km 7.154	7.154	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 8.000	8.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 9.000	9.000	80	80	80	80	80	80	.	.	.	.
	▣ PLA Km 9.185	9.185	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 10.316	10.316	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Cona Veneta	12.423	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 18.000	18.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Cavarzere	18.501	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Adige	19.621	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cavarzere Centro</i>	19.929	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.320	21.320	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.398	21.398	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.437	21.437	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 22.239	22.239	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Limite giurisd. RFI e IV	28.870	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	ADRIA	29.234	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

ADRIA - PIOVE DI SACCO - V.MESTRE - (VENEZIA S.L.)
ORARIO DAL 12 DICEMBRE 2021 AL 10 DICEMBRE 2022
valido nei giorni feriali - PERIODO SCOLASTICO


Treni 29204 e 29206 circolano sempre, escluso il sabato feriale

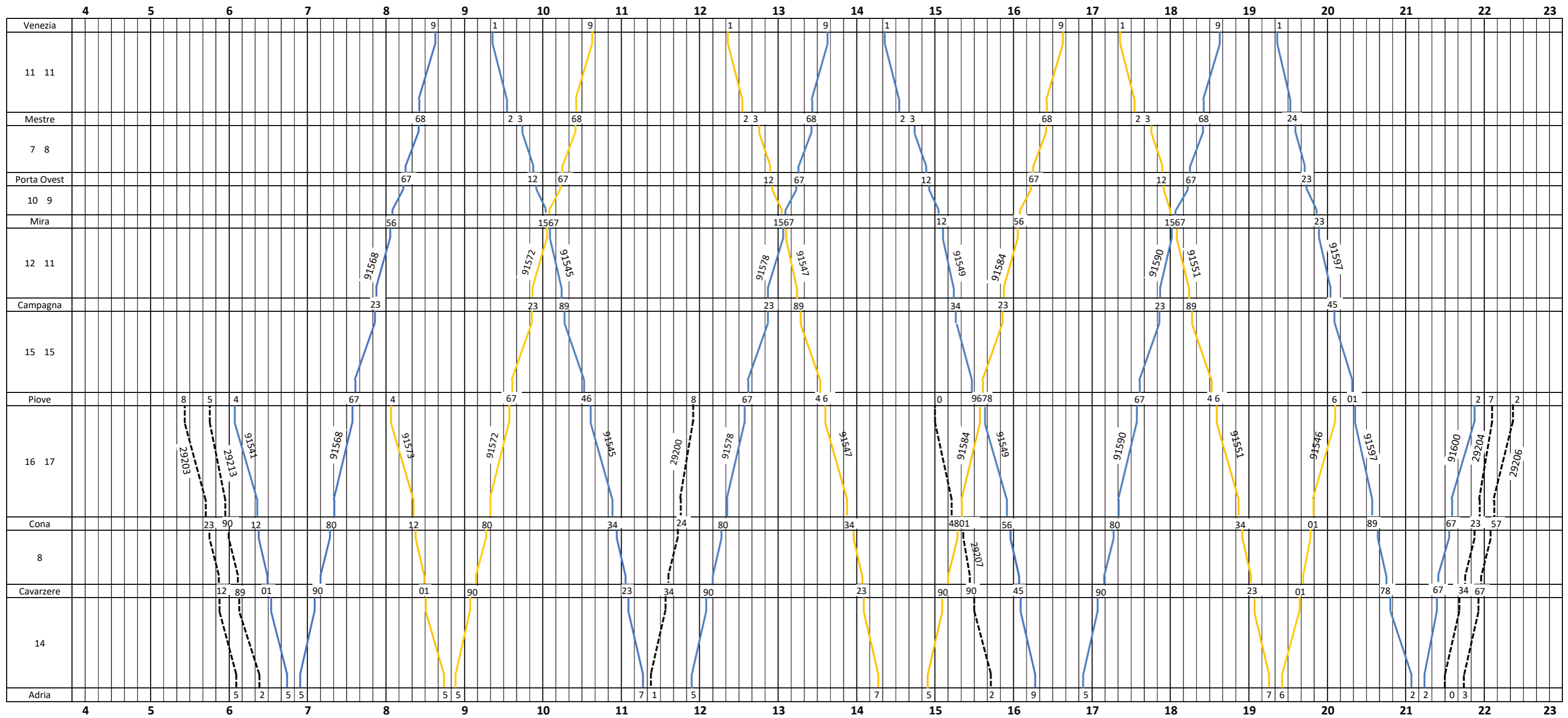
Treno 29211 circola dal lunedì al venerdì feriali

Treno 29202 circola il sabato feriale

ADRIA - PIOVE DI SACCO - V.MESTRE - (VENEZIA S.L.)

ORARIO DAL 12 DICEMBRE 2021 AL 10 DICEMBRE 2022

valido nei giorni festivi



**REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE
RINF**

MATRICE DELLE REVISIONI DELL'ALLEGATO I					
REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE / SEGNALAZIONE TIPO MODIFICA	REDATTA RUTR FABRIS	VERIFICATA RSGS BALDASSIN	APPROVATA DGI FASOL
00	10.10.2018	Prima emissione			
01	26.03.2020	Agg. Cambio societario.			
02					
03					
04					
05					
06					

1. ACRONIMI

RSGS Responsabile Sistema Gestione Sicurezza
RUTR Responsabile Ufficio Tecnico e Regolamenti
DGI Direttore Gestore Infrastruttura

2. INTRODUZIONE

1.1 SCOPO

Infrastrutture Venete Srl predispone il presente documento al fine di fornire i dati utili ad aggiornare il Registro dell'Infrastruttura Nazionale (RINF) in base alla Decisione di esecuzione della Commissione 2014/880/UE, a seguito della richiesta di autorizzazione di messa in servizio del sottosistema CCS a terra sull'infrastruttura ferroviaria Mestre - Adria.

1.2. CAMPO DI APPLICAZIONE

L'analisi è riferita alla linea Mestre - Adria gestita da Infrastrutture Venete Srl.

2 DATI RINF

Al punto 2 della nota ANSF 004457/2014 del 27/06/2014 "Raccomandazione in materia di sicurezza al Gestore dell'Infrastruttura RFI S.p.A. inerente ai procedimenti di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali infrastruttura, Energia, Controllo-comando e Segnalamento a terra e di applicazioni generiche/prime specifiche e prodotti generici o componenti per il segnalamento ferroviario" è richiesta la messa a disposizione dei dati relativi al Registro dell'infrastruttura.

All'art. 5 comma 7 della "Decisione di Esecuzione della Commissione 2014/880/UE del 26/11/2014 concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la Decisione di esecuzione 2011/633/UE", disciplina che i dati relativi alle infrastrutture messe in servizio dopo l'entrata in vigore della decisione medesima sono inseriti nel registro dell'infrastruttura non appena le infrastrutture sono messe in servizio.

3 LINEA FERROVIARIA MESTRE – ADRIA
3.1. CARATTERIZZAZIONE SECONDO PARAMETRI RINF

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
1	Stato membro	Italia	
1.1	Sezione di linea	Mestre – Adria	
1.1.1.1	Sottosistema Infrastruttura		
1.1.1.1.1	Dichiarazione di verifica del binario		
1.1.1.1.1.1	Dichiarazione di verifica del binario (rilasciata dichiarazione CE – S/N)	N	
1.1.1.1.1.2	Dichiarazione di dimostrazione IE del binario (rilasciata dichiarazione IE – S/N)	N	
1.1.1.1.2	Parametri di prestazione		
1.1.1.1.2.2	Categoria della linea	C2	(p.to 4.2.1 STI INF)
1.1.1.1.2.4	Capacità di carico (ton/asse)	<u>Passeggeri e merci</u> 20 t/asse	(p.to 4.2.1 STI INF)
1.1.1.1.2.5	Velocità massima consentita (km/h)	<u>Rango A</u> Tratta Adria (km 29+230) – Piove di Sacco (km0+000): 50 km/h Tratta Piove di Sacco (km 0+000) – Casello 11 (km 11+350): 50 km/h Tratta Casello 11 (km 11+350) - Cippo km 12+000: 40 km/h Tratta Cippo km 12+000 - Mestre (km 27+780): 50 km/h <u>Rango B</u> Tratta Adria (km 29+230) - Cippo km 9+000: 80 km/h Tratta Cippo km 9+000 – Cippo km 7+000: 60 km/h Tratta Cippo km 7+000 – Piove di Sacco (km 0+000): 80 km/h Tratta Piove di Sacco (km 0+000) – Casello 11 (km 11+350): 80 km/h Tratta Casello 11 (km 11+350) – Cippo km 12+000: 40 km/h Tratta Cippo km 12+000) - Cippo km 23+000: 80 km/h Tratta Cippo km 23+000 – Mestre (km 27+780): 60 km/h	
1.1.1.1.2.6	Campo di temperatura T1 (da -25 a +40) T2 (da -40 a +35) T3 (da -25 a +45) Tx (da -40 a +50)	T3	

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
1.1.1.1.2.7	Altitudine massima	m 20 s.l.m. (ponte idrovia km 14+355)	
1.1.1.1.2.8	Esistenza di condizioni climatiche estreme (S/N)	N	
1.1.1.1.3	Tracciato della linea		
1.1.1.1.3.1	Sagoma interoperabile (GA/GB/GC/DE3/S/IRL1/nessuna)	GA (Fiche UIC 506)	(p.to 4.2.1 STI INF)
1.1.1.1.3.2	Sagoma multinazionale (G2/GB1/Gn2/nessuna)	-	Obbligatorio se la risposta al punto 1.1.1.1.3.1 è "nessuna"
1.1.1.1.3.3	Sagome nazionali	-	Obbligatorio se la risposta al punto 1.1.1.1.3.2 è "nessuna"
1.1.1.1.3.7	Raggio minimo di curvatura orizzontale (m)	292 (dal km 7+149 al km 7+405 tratta Piove di Sacco – Adria)	
1.1.1.1.4	Parametri del binario		
1.1.1.1.4.1	Scartamento nominale (750/1000/1435/4520/1524/1600/1668/altro)	1435 +7/-2 mm	
1.1.1.1.4.2	Insufficienza di sopraelevazione (mm)	153	4.2.4.2 STI INF
1.1.1.1.4.3	Inclinazione della rotaia (gradi)	2.86° (1/20)	4.2.4.7 STI INF
1.1.1.1.4.4	Esistenza di ballast (S/N)	SI	
1.1.1.1.5	Dispositivi di armamento		
1.1.1.1.5.1	Rispetto da parte dei dispositivi di armamento dei valori di utilizzazione previsti dalla STI (S/N)	S	
1.1.1.1.5.2	Diametro minimo delle ruote per il deviatore fisso ad angolo ottuso (mm)	330	
1.1.1.1.6	Resistenza del binario ai carichi applicati		
1.1.1.1.6.1	Decelerazione massima del treno (m/s ²)	2.5 m/s ²	
1.1.1.1.6.2	Utilizzo di freni a correnti parassite (autorizzato/autorizzato con condizioni/autorizzato solo per la frenatura di emergenza/ autorizzato con condizioni solo per la frenatura di emergenza/non autorizzato)	N	
1.1.1.1.6.3	Utilizzo di freni magnetici (autorizzato/autorizzato con condizioni/autorizzato solo)	Solo con autorizzazione	

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
	per la frenatura di emergenza/ autorizzato con condizioni solo per la frenatura di emergenza/non autorizzato)		
1.1.1.1.7	Salute, sicurezza e ambiente		
1.1.1.1.7.1	Divieto di utilizzo della lubrificazione del bordino (S/N)	N	
1.1.1.1.7.2	Esistenza di passaggi a livello (S/N)	S	
1.1.1.1.7.3	Accelerazione consentita presso i passaggi a livello (m/s ²)	0.0	
1.1.1.1.8	Galleria		
1.1.1.1.8.7	Lunghezza della galleria (m)	N	
1.1.1.1.8.8	Area della sezione trasversale minima (m ²)	N	
1.1.1.1.8.10	Categoria di sicurezza antincendio richiesta per il materiale rotabile (A/B/nessuna)	N	
1.1.1.1.8.11	Categoria di sicurezza antincendio nazionale richiesta per il materiale rotabile	N	”
1.1.1.2	Sottosistema Energia		
1.1.1.2.1	Dichiarazioni di verifica per il binario		
1.1.1.2.1.1	Dichiarazione CE di verifica del binario	N	
1.1.1.2.1.2	Dichiarazione di dimostrazione IE del binario	N	
1.1.1.2.2	Sistema di linea di contatto		
1.1.1.2.2.1.1	Tipo di sistema di linea di contatto (Aerea/terza rotaia/quarta rotaia/non elettrificato)	Aerea tipo FS	Tratto elettrificato da Mestre a Mira Buse compresa
1.1.1.2.2.1.2	Sistema di alimentazione elettrica (tensione e frequenza)	3 kV cc (Un 3kVcc: U _{min1} = U _{min2} =2000 V, U _{max1} =3600 V, U _{max2} =3900V)	
1.1.1.2.2.2	Corrente massima del treno	500 A	
1.1.1.2.2.3	Corrente massima a treno fermo per pantografo	300 A	
1.1.1.2.2.4	Autorizzazione della frenatura a recupero (S/N)	NO	
1.1.1.2.2.5	Altezza massima del filo di	5.20	

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
	contatto (m)		
1.1.1.2.2.6	Altezza minima del filo di contatto (m)	4.80	
1.1.1.2.3	Pantografo		
1.1.1.2.3.1	Archetti del pantografo accettati conformi alla STI (1950 mm tipo 1/1600 mm EP/2000 mm/2260 mm/nessuno)	Sono ammessi profili 1450, 1600, 1950	
1.1.1.2.3.2	Altri archetti del pantografo accettati	Modello FS 52	
1.1.1.2.3.3	Requisiti in materia di numero di pantografi alzati e distanza tra loro, a una data velocità	Per $80 \text{ km/h} < V_{\text{prog}} \leq 120 \text{ km/h}$ 4 pantografi Distanza da 15 a 20 m	
1.1.1.2.3.4	Materiali degli striscianti autorizzati	Carbone	
1.1.1.2.4	Tratti a separazione della catenaria		
1.1.1.2.4.1.1	Separazione di fase (S/N)	N	
1.1.1.2.4.1.2	Informazioni sulla separazione di fase	-	Indicare se al punto 1.1.1.2.4.1.1 si è risposto "S"
1.1.1.2.4.2.1	Separazione di sistema (S/N)	S	
1.1.1.2.4.2.2	Informazioni sulla separazione di sistema		
1.1.1.2.5	Requisiti per il materiale rotabile		
1.1.1.2.5.1	Limitazione di corrente o di potenza a bordo richiesta (S/N)	-	Indicare se al punto 1.1.1.2.2.1.1 si è risposto "non elettrificato"
1.1.1.2.5.2	Forza di contatto autorizzata (Newton)	≤ 100	
1.1.1.2.5.3	Dispositivo di distacco automatico richiesto (S/N)	-	Indicare se al punto 1.1.1.2.2.1.1 si è risposto "non elettrificato"
1.1.1.3	Sottosistema "Controllo-comando e segnalamento"		
1.1.1.3.1	Dichiarazione di verifica dei binari		
1.1.1.3.1.1	Dichiarazioni di verifica CE del binario (CCS)	S	
1.1.1.3.2	Sistemi di protezione del treno (ETCS) conforme alla STI		

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
1.1.1.3.2.1	Livello ETCS (N/1/2/3)	N	
1.1.1.3.2.2	Baseline dell'ETCS (pre-baseline 2/baseline 2/baseline 3)	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"
1.1.1.3.2.3	Funzione infill dell'ETCS necessaria per accedere alla linea (S/N)	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"
1.1.1.3.2.4	Funzione infill dell'ETCS installata a terra (Nessuna/Loop/GSM-R/Loop e GSM-R)	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"
1.1.1.3.2.5	Implementazione dell'applicazione nazionale dell'ETCS (S/N)	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"
1.1.1.3.2.6	Esistenza di restrizioni o condizioni operative (S/N)	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"
1.1.1.3.2.7	Funzioni facoltative dell'ETCS	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"
1.1.1.3.2	Radio (GSM-R) conforme alla STI		
1.1.1.3.3.1	Versione GSM-R (nessuna/versione precedente alla Baseline 0/Baseline 0 r3/Baseline 0 r4)	N	
1.1.1.3.3.2	Numero consigliato di dispositivi mobili GSM-R (EDOR) attivi a bordo per ETCS livello 2 (0/1/2)	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.3.1 si è risposto "nessuna" e se installato ERTMS di livello 2
1.1.1.3.3.3	Funzioni GSM-R facoltative	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.3.1 si è risposto "nessuna"
1.1.1.3.4	Sistemi di rilevamento del treno pienamente conformi alla STI		
1.1.1.3.4.1	Esistenza di un sistema di rilevamento del treno pienamente conforme alla STI (S/N)	N	
1.1.1.3.5	Sistemi nazionali di protezione del treno		
1.1.1.3.5.1	Esistenza di altri sistemi installati di protezione, controllo e allerta della marcia del treno (S/N)	S	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è risposto "N"
1.1.1.3.5.2	Necessità di disporre a bordo di più sistemi di	N	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
	protezione, controllo e allerta della marcia del treno (S/N)		risposto "N"
1.1.1.3.6	Altri sistemi radio		
1.1.1.3.6.1	Altri sistemi radio installati (S/N)	N	Indicare se al punto 1.1.1.3.3.1 si è risposto "N"
1.1.1.3.7	Sistemi di rilevamento del treno non pienamente conformi alla STI		
1.1.1.3.7.1	Tipo di sistema di rilevamento del treno (circuito di binario/rilevatore di ruota/loop)	Circuito di binario, Rilevatore di ruota	
1.1.1.3.7.2.1	Conformità alla STI della distanza massima consentita tra due assi consecutivi (S/N)	S	
1.1.1.3.7.2.2	Distanza massima consentita tra due assi consecutivi in caso di non conformità alla STI (mm)	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.2.1 si è risposto "N"
1.1.1.3.7.3	Distanza minima consentita tra due assi consecutivi (mm)	792	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario"
1.1.1.3.7.4	Distanza minima consentita tra il primo e l'ultimo asse (mm)	3000	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario"
1.1.1.3.7.5	Distanza massima tra la fine del treno e il primo asse (mm)	4200	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario" o "rilevatore di ruota"
1.1.1.3.7.6	Lunghezza minima consentita della corona (mm)	133	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"
1.1.1.3.7.7	Diametro minimo consentito della ruota (mm)	470	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"
1.1.1.3.7.8	Spessore minimo consentito del bordino (mm)	22	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"
1.1.1.3.7.9	Altezza minima consentita del bordino (mm)	27,5	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
1.1.1.3.7.10	Altezza massima consentita del bordino (mm)	36	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"
1.1.1.3.7.11	Carico minimo consentito per asse (ton)	5	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario" o "rilevatore di ruota"
1.1.1.3.7.12	Conformità alla STI delle norme relative a uno spazio privo di metallo attorno alle ruote (S/N)	S	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"
1.1.1.3.7.13	Conformità alla STI delle norme sulla costruzione metallica del veicolo (S/N)	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "loop"
1.1.1.3.7.14	Conformità alla STI delle caratteristiche ferromagnetiche richieste per il materiale costruttivo delle ruote (S/N)	N	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"
1.1.1.3.7.15.	Conformità alla STI della massima impedenza consentita tra ruote opposte di una sala montata (S/N)	S	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario"
1.1.1.3.7.15.:	Conformità alla STI della massima impedenza consentita tra ruote opposte di una sala montata in caso di non conformità alla STI (ohm)	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.15.1 si è risposto "non conforme"
1.1.1.3.7.16	Conformità alla STI della sabbiatura (S/N)	S	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario" e "S" al punto 1.1.1.3.7.18
1.1.1.3.7.17	Potenza massima di sabbiatura (gr/30 s)	-	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.16 si è risposto "non conforme"
1.1.1.3.7.18	Necessità di disattivazione del dispositivo di sabbiatura ad opera del macchinista (S/N)	S	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario"
1.1.1.3.7.19	Conformità alla STI delle norme sulle caratteristiche della sabbia (S/N)	S	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario"
1.1.1.3.7.20	Esistenza di norme sulla lubrificazione del bordino a	S	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
	bordo (S/N)		risposto "circuito di binario"
1.1.1.3.7.21	Conformità alla STI delle norme sull'uso dei ceppi dei freni in materiale composito (S/N)	S	
1.1.1.3.7.22	Conformità alla STI delle norme sui dispositivi di assistenza allo shunt (S/N)	S	
1.1.1.3.7.23	Conformità alla STI delle norme sulle combinazioni di caratteristiche del materiale rotabile che influenzano l'impedenza di shunt (S/N)	S	
1.1.1.3.8	Transizioni tra sistemi		
1.1.1.3.8.1	Esistenza di transizione tra diversi sistemi di protezione, controllo e allerta (S/N)	N	
1.1.1.3.8.2	Esistenza di commutazione tra sistemi radio diversi (S/N)	N	
1.1.1.3.9	Parametri relativi alle interferenze elettromagnetiche		
1.1.1.3.9.1	Esistenza e conformità alla STI di norme relative ai campi magnetici emessi da un veicolo (S/N)	S	
1.1.1.3.9.2	Esistenza e conformità alla STI di limiti nelle armoniche nella corrente di trazione dei veicoli (S/N)	S	
1.1.1.3.10	Sistema di terra per situazioni degradate		
1.1.1.3.10.1	Livello ETCS per situazioni degradate (nessuno/1/2/3)	-	
1.1.1.3.10.2	Altri sistemi di protezione, controllo e allerta in caso di situazioni degradate (S/N)	S	
1.1.1.3.11	Parametri relativi ai freni		
1.1.1.3.11.1	Distanza massima di frenatura richiesta (m)	1000	
1.1.1.3.12	Altri parametri associati al CCS		
1.1.1.3.12.1	Assetto variabile supportato (S/N)	-	
1.2	Punto operativo		
1.2.1	Binario di circolazione		
1.2.1.0.1	Dichiarazioni di verifica del binario		

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
1.2.1.0.1.1	Dichiarazione CE di verifica del binario (riportare se presente)	N	
1.2.1.0.1.2	Dichiarazione di dimostrazione IE del binario (riportare se presente)	N	
1.2.1.0.3	Tracciato della linea		
1.2.1.0.3.1	Sagoma interoperabile (GA/GB/GC/G1/DE3/S/IRL1/nessuna)	GA (Fiche UIC 506)	Vedi STI INFRA §4.2.1. Tabella 2
1.2.1.0.3.2	Sagoma multinazionale (G2/GB1/GB2/nessuna)	-	Indicare se al punto 1.1.1.1.3.1 si è risposto "N"
1.2.1.0.3.3	Sagoma nazionale	-	Indicare se al punto 1.1.1.1.3.2 si è risposto "N"
1.2.1.0.4	Parametri del binario		
1.2.1.0.4.1	Scartamento nominale (750/1000/1435/1520/1600/1668/altro)	1435 +7/-2 mm	
1.2.1.0.6	Marcia piede		
1.2.1.0.6.4	Lunghezza utile del marciapiede (m)	NA	Vedi STI INFRA §4.2.1. Tabella 2
1.2.1.0.6.5	Altezza del marciapiede (250/280/550/760/300-380/200/580/680/685/730/840/900/915/920/960/1100/altra)	NA	
1.2.1.0.6.6	Esistenza di assistenza sul marciapiede per la partenza del treno (S/N)	NO	
1.2.2	Binario di raccordo		
1.2.2.0.2	Parametri di prestazione		
1.2.2.0.2.1	Lunghezza utile del binario di raccordo (m)	NA	
1.2.2.0.3	Tracciato della linea		
1.2.2.0.3.1	Pendenza per i binari di ricovero (mm/m)	0	
1.2.2.0.3.2	Raggio minimo di curvatura orizzontale (m)	292 (dal km 7+149 al km 7+405 tratta Piove di Sacco - Adria)	Conforme alla STI (§4.2.3.4. STI INFRA)
1.2.2.0.3.3	Raggio minimo di curvatura verticale (m)	3000	Conforme alla STI (§4.2.3.5. STI INFRA)
1.2.2.0.4	Impianti fissi per la manutenzione dei treni		
1.2.2.0.4.1	Esistenza di sistemi di scarico dei servizi igienici (S/N)	N	

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
1.2.2.0.4.2	Esistenza di impianti di pulizia esterna (S/N)	N	
1.2.2.0.4.3	Esistenza di impianti di rifornimento idrico (S/N)	N	
1.2.2.0.4.4	Esistenza di impianti di rifornimento di carburante (S/N)	N	
1.2.2.0.4.5	Esistenza di impianti di rifornimento di sabbia (S/N)	N	
1.2.2.0.4.6	Esistenza di alimentazione elettrica a terra (S/N)	N	

3.2 INTEGRAZIONE PARTICOLARE DELLA RETE ST – REQUISITI AGGIUNTIVI RISPETTO AL RINF

3.2.1 SOTTOSISTEMA INFRASTRUTTURA

Elemento /Parametro	Valore rete ST	Note
Opere civili: ponti, viadotti, rilevati, trincee, etc.	Conforme alle normative italiane di Genio Civile	
Linee a semplice binario (lunghezza)	57 km	
Linee a doppio binario (lunghezza)	Nessuna	
Numero di stazioni (da descrivere come layout in un documento a parte)	Stazioni di confine con RFI: Adria e Venezia Mestre N°6 stazioni ST: <ul style="list-style-type: none"> • Porta Ovest • Mira Buse • Campagna Lupia • Piove di Sacco • Cona Veneta • Cavarzere 	
Curve di transizione	Raccordo parabolico (arco di parabola cubica)	
Pendenza massima in per 1000 (e relativa lunghezza)	13‰ L= 616+650 m (dal km 18+700 circa al km 20+300 linea Piove Adria)	
Sopraelevazione massima	160 mm	
Tasso di variazione della sopraelevazione	Da 0 a 160 mm; max 2.5 mm a metro	
Rotaie	Tipo 50 UNI	
Controrotaie (dove)	Passaggi a livello	
Traverse	In calcestruzzo armato precompresso e in alcuni casi residuali in legno	
Attacchi	Indiretti	
Deviatoi (tipologie, tangenti, posa, spazi nocivi, etc.)	Stazione di Porta Ovest Tangenti: <ul style="list-style-type: none"> • N° 2 60/400/0.074/sx • N° 2 60/400/0.074/dx Tipo: <ul style="list-style-type: none"> • Cuore al manganese aghi elastici Tipo di posa: <ul style="list-style-type: none"> • Su legno Stazione di Mira Buse <ul style="list-style-type: none"> • N° 1 50/170/0.12 dx • N° 1 50/170/0.12 sx Tipo: <ul style="list-style-type: none"> • Cuore di rotaie aghi elastici Tipo di posa: <ul style="list-style-type: none"> • Su legno Stazione di Campagna Lupia <ul style="list-style-type: none"> • N° 1 50/245/0.10 dx • N° 1 50/170/0.12 sx • N° 1 46/150/0.12 sx Tipo: <ul style="list-style-type: none"> • Cuore di rotaie aghi elastici D1 e D2 	

Elemento /Parametro	Valore rete ST	Note
	<ul style="list-style-type: none"> • Cuore di rotaie aghi articolati D 101 da 46 Tipo di posa: <ul style="list-style-type: none"> • Su legno Stazione di Piove di Sacco con manovre elettriche <ul style="list-style-type: none"> • N° 1 50/170/0.12 sx • N° 2 50/245/0.10 sx • N° 3 50/245/0.10 dx • N° 2 60/250/0.12 sx • N° 2 60/250/0.092 dx • N° 1 60/250/0.12 dx Tipo: <ul style="list-style-type: none"> • Cuore di rotaie aghi elastici D1 A- D5 A- D5 B- D6 B- D6 A- D3 A • Cuore al manganese aghi elastici D1 B- D2 B- D4 B- D3 B Tipo di posa: <ul style="list-style-type: none"> • Su cemento D4 B – D3 B 	
Manovre deviatori	Elettriche	
Massicciata	Formata da pietrisco pezzatura 30-60 (calcareo-porfidico)	
Accessibilità delle stazioni ai disabili	Accesso autonomo in tutte le località.	
Impianti fissi per la manutenzione dei treni (per pulizie, trattamento toilette, lavaggio, manutenzione, con fossa, etc.)	SI	

3.2.2 SOTTOSISTEMA CCS

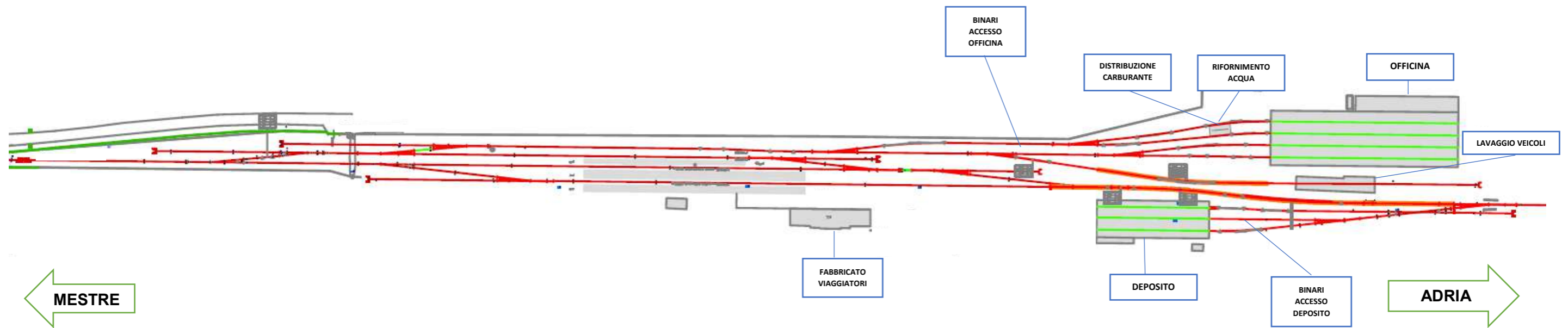
Elemento /Parametro	Valore rete ST	Note
Circuiti di binario	A corrente continua	
Passaggi a livello (tipologie e gestione)	Di stazione, comandati da itinerari, di linea automatici	Norma UNIFER 11117
Sistema di formazione e controllo itinerari	Con ACEI	
Sistema di distanziamento treni	Blocco conta assi tipo ALSTOM versione 8.2.0	
Sistema di comunicazioni terra-treno	Cellulare GSM	
Sistema di comunicazioni per la regolazione della circolazione	Telefono fisso di servizio e cellulare GSM	
Esistenza di altri sistemi installati di protezione, controllo e allerta della marcia del treno	SCMT-EDS tipo MERMEC	

3.2.3 SOTTOSISTEMA ESERCIZIO

Elemento /Parametro	Valore rete ST	Note
Modulo di condotta	Agente di condotta	
Modulo di scorta	ADT	
Sistema di gestione della circolazione, di incroci e precedenza	Dirigenza Posto Centrale dal DPC con sede a Piove di Sacco.	
Conformità ai principi del Regolamento della Circolazione Ferroviaria (Decreto ANSF 04/2012 All. B)	SI	Documento Dichiarazione conformità all'RCF
Regolamento di Esercizio	RCT ST-GI	
Regolamento Segnali	RS ST-GI	
Stazioni comuni ST – RFI	Adria – Venezia Mestre	

ALLEGATO_04 - IMPIANTO DI PIOVE DI SACCO

SCHEMA DI UTILIZZO:



ALLEGATO_04 - IMPIANTO DI PIOVE DI SACCO

REGOLE DI UTILIZZO:

1. ORARIO DI CHIUSURA:

La stazione di Piove di Sacco è presenziata nei giorni feriali con orario: 04.00 alle 22.20

La stazione di Piove di Sacco è presenziata nei giorni festivi con orario: 06.00 alle 22.00

2. BINARI DI CIRCOLAZIONE

I binari di circolazione stazione di Piove di Sacco sono

- 1° binario lunghezza 150 mt
- 2° binario lunghezza 150 mt
- 3° binario lunghezza 110 mt

Dal 3° binario lato Mestre esiste la possibilità di avere accesso, tramite comunicazione, ai binari di officina

Dal 1° binario lato Adria esiste la possibilità di avere accesso, tramite comunicazione, ai binari di deposito

3. EFFETTUAZIONE MANOVRE

L'effettuazione delle manovre è prevista in regime di autoproduzione da parte delle IF, l'impianto non dispone di segnali bassi di manovra

4. SERVIZI

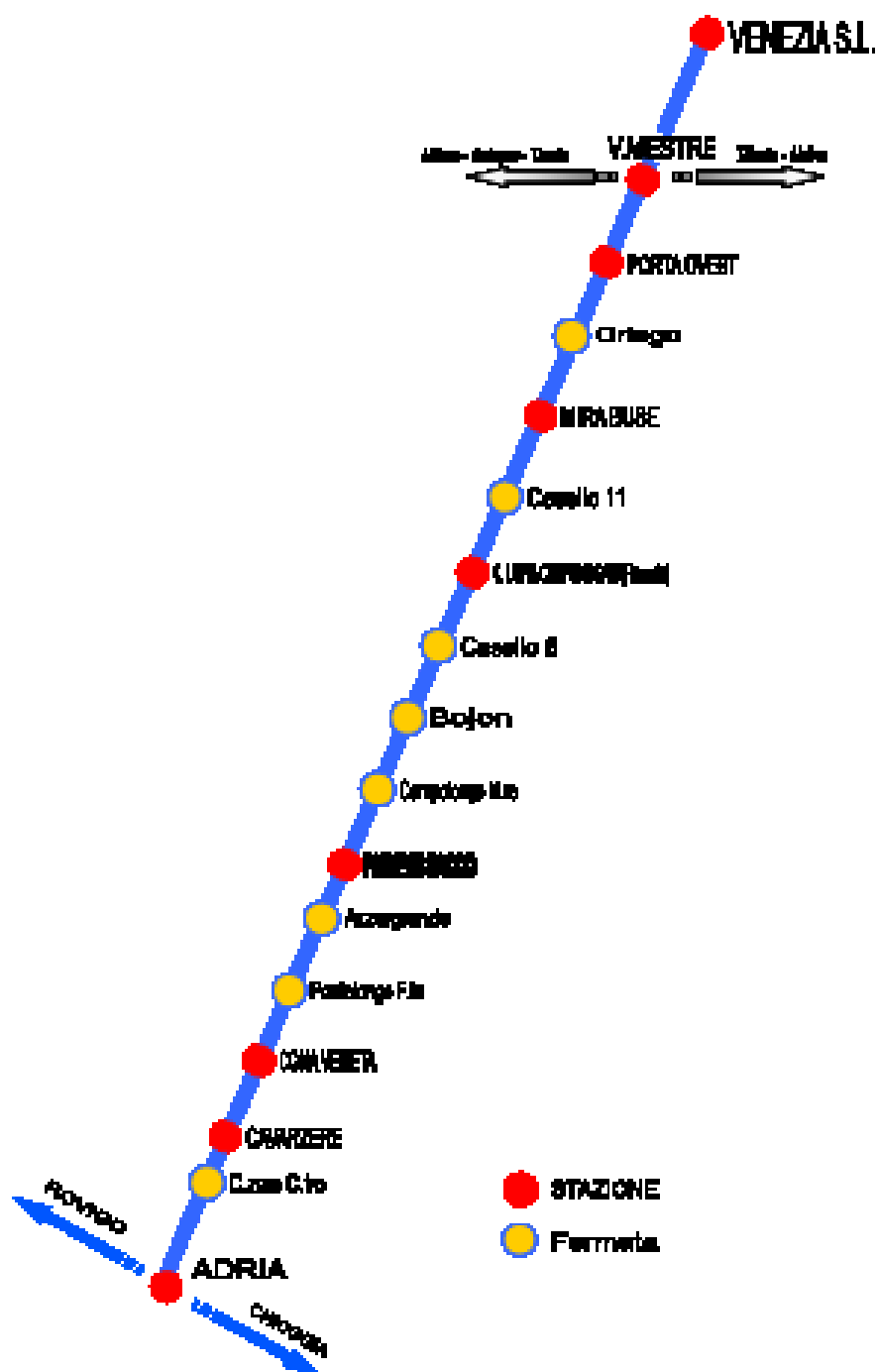
Presso la zona di rimessa della stazione di Piove di Sacco sono disponibili i seguenti servizi:

- lavaggio veicoli ferroviari
- rifornimento carburante per veicoli ferroviari
- rifornimento acqua
- manutenzione veicoli
- parking

5. SOSTE TRENI

TIPOLOGIA DI SOSTE	TEMPISTICHE	BINARI
SOSTE BREVI AMMESE	10'	1-2-3
CONSEGNA PER PIAZZAMENTO	10'	1-2-3
SOSTA PER ALLACCIAMENTO TURNO	10'	1-2-3
SOSTA LUNGA (<24 ORE)		RIMESSA

ALLEGATO_05 – LOCALITA' APERTE AL SERVIZIO PASSEGGERI



ALLEGATO_05 – LOCALITA' APERTE AL SERVIZIO PASSEGGERI

LE STAZIONI	Pensilina	Sala di attesa	Sottopasso	Avviso sonoro	Teleindicatore	Viaggiatori a Mobilità Ridotta	Parcheggio
Mestre	■	■	■	■	■	■	■
Porta Ovest	■	-	■	■	■	■	■
Mira Buse	■	■	-	■	■	-	■
Campagna Lupia-C.nogara		■	-	■	■	-	■
Piove di Sacco	■	■	-	■	■	■	■
Cona Veneta		■	-	■	-	-	■
Cavarzere		■	-	■	-	-	■
Adria	■	■	■	■	■	-	■

LE FERMATE	Pensilina	Sala di attesa	Sottopasso	Avviso sonoro	Teleindicatore	Viaggiatori a Mobilità Ridotta	Parcheggio
Oriago	■	-	■	■	■	■	■
Casello 11	■	-	-	■	■	-	
Casello 8	■	-	-	■	■	■	■
Bojon	■	-	-	■	■	-	
Campolongo Maggiore	-	-	-	■	■	-	
Arzergrande	■	-	-	■	■	-	
Pontelongo	■	-	-	■	■	-	
Cavarzere Centro	-	-	-	■	■	-	

ALLEGATO 06 AL PIR INDICATORI DI QUALITÀ



Generalità

Gli indicatori considerati si suddividono in due macrocategorie: di circolazione (relativi al servizio ferroviario e riferiti a tutte le circolazioni che interessano la linea, treni commerciali e tecnici) e di impianto (relativi ai servizi offerti nelle stazioni e fermate).

I fattori di qualità della circolazione considerati sono la puntualità e la regolarità. Gli indicatori (numero progressivo da 1 a 6 nella tabella a seguire) si distinguono in “Qualità Percepita” (progressivi 1 e 4) e “Qualità GI” (progressivi 2, 3, 5 e 6).

La “Qualità Percepita” è quella apprezzata dal cliente, e tiene conto di tutte le cause generatrici di degrado: è indicativa della performance complessiva del sistema ferroviario e delle anomalie conseguenti a cause esterne.

La “Qualità GI” tiene conto delle sole cause imputabili a GI nella duplice qualità di gestore dell’infrastruttura (programmazione e regolazione della circolazione, manutenzione e sviluppo della rete) e di gestore del sistema informatico a supporto della circolazione (in tal senso sono attribuiti a GI anche gli eventi dei quali non sono stati indicati a sistema motivi e responsabilità). La “Qualità GI” è indicativa pertanto della performance di GI medesimo.

I consuntivi 2020 degli indicatori di circolazione sono tratti da elaborazione informatica dai dati a sistema e sono riferiti, eccezionalmente, anziché all’intero anno al periodo dal 1 luglio (dal quale è operativo il sistema) al 31 dicembre. Gli obiettivi 2022 sono stimati in base agli effetti sulla qualità attesi dalle azioni organizzative e tecnologiche previste.

La codifica delle cause e responsabilità dei ritardi e delle soppressioni dei treni è quella adottata dal gestore della rete nazionale RFI, che ha recepito la codifica univoca europea.

Gli indicatori di qualità degli impianti (progressivo da 7 a 13 nella tabella a seguire) tengono conto delle dotazioni finalizzate al comfort e all’informazione del cliente finale, all’igiene e alla funzionalità verso l’interscambio modale con il trasporto su strada. I dati 2020 rappresentano la situazione al 31 dicembre, gli obiettivi 2022 sono calibrati sui programmi di investimento in essere con riferimento alla situazione attesa al 31 dicembre 2022.

ALLEGATO 06 AL PIR INDICATORI DI QUALITA'

Descrizione degli indicatori

Di puntualità: sono considerate “puntuali” le circolazioni giunte a destino con ritardo inferiore o uguale a 5'

1. Percepita: l'indicatore è dato dal rapporto percentuale fra le circolazioni “puntuali” e quelle effettive
2. GI intera giornata: l'indicatore è dato dal rapporto percentuale fra le circolazioni giunte “puntuali” al netto di quelle in ritardo per responsabilità GI e le circolazioni effettive, con riferimento all'intero arco di servizio giornaliero.
3. GI in fascia oraria di punta: come l'indicatore precedente, ma riferito alle sole circolazioni con partenza programmata in orario fra le 6 e le 9.

Di regolarità: si considerano “regolari” le circolazioni che si sono effettuate sull'intero percorso programmato

4. Percepita: l'indicatore è dato dal rapporto percentuale fra le circolazioni effettuate sull'intero percorso e quelle programmate
5. GI intera giornata: l'indicatore è dato dal rapporto percentuale fra le circolazioni effettuate sull'intero percorso al netto di quelle soppresse (totalmente o parzialmente) a responsabilità GI e quelle programmate, con riferimento all'intero arco di servizio giornaliero.
6. GI in fascia oraria di punta: come l'indicatore precedente, ma riferito alle sole circolazioni con partenza programmata in orario fra le 6 e le 9.

Di impianto: si considerano “in piena qualità” gli impianti (stazioni e fermate) che sono dotati di tutte le attrezzature indicate nel seguito.

7. Sale di attesa: l'indicatore è dato dal rapporto fra il numero degli impianti che ne sono dotati e quello degli impianti tutti
8. Pensiline: l'indicatore è dato dal rapporto fra il numero degli impianti che ne sono dotati e quello degli impianti tutti
9. Informazione statica: l'indicatore è dato dal rapporto fra il numero degli impianti ove si forniscono informazioni sul servizio programmato e quello degli impianti tutti
10. Informazione dinamica: l'indicatore è dato dal rapporto fra il numero degli impianti attrezzati per fornire informazioni visive e/o vocali sul servizio in tempo reale e quello degli impianti tutti
11. Pulizia e condizioni igieniche: l'indicatore è dato dal numero minimo di interventi di pulizia programmati nella settimana
12. Interscambio modale con servizi pubblici: l'indicatore è dato dal rapporto fra il numero degli impianti che sono dotati di stalli per attestamento autobus e quello degli impianti tutti
13. Interscambio modale con mezzi privati: l'indicatore è dato dal rapporto fra il numero degli impianti che sono dotati di parcheggi e quello degli impianti tutti

ALLEGATO 06 AL PIR INDICATORI DI QUALITÀ

Modalità di calcolo e valori numerici

PROGR.	FATTORI DI QUALITÀ	INDICATORI DI QUALITÀ			VALORI	
		Tipologia	Indicatore	UM	Lug-Dic 2020	Obiettivo 2022
1	Puntualità percepita (ritardi a destino > 5')	Nell'intero arco giornaliero di servizio	$(n^{\circ} \text{ treni circolati} - n^{\circ} \text{ treni con ritardo } > 5') / (n^{\circ} \text{ treni circolati})$	%	91,3%	91,4%
2	Puntualità GI (ritardi a destino > 5' attribuiti a GI)	Nell'intero arco giornaliero di servizio	$(n^{\circ} \text{ treni circolati} - n^{\circ} \text{ treni con ritardo } > 5' \text{ causa GI}) / (n^{\circ} \text{ treni circolati})$	%	94,2%	94,8%
3		In fascia oraria di punta (6-9)	$(n^{\circ} \text{ treni circolati} - n^{\circ} \text{ treni con ritardo } > 5' \text{ causa GI}) / (n^{\circ} \text{ treni circolati})$	%	92,6%	93,0%
4	Regolarità percepita (soppressioni totali o parziali)	Nell'intero arco giornaliero di servizio	$(n^{\circ} \text{ treni programmati} - n^{\circ} \text{ treni soppressi}) / (n^{\circ} \text{ treni programmati})$	%	97,1%	97,6%
5	Regolarità GI (soppressioni totali o parziali attribuite a GI)	Nell'intero arco giornaliero di servizio	$(n^{\circ} \text{ treni programmati} - n^{\circ} \text{ treni soppressi causa GI}) / (n^{\circ} \text{ treni programmati})$	%	98,2%	98,7%
6		In fascia oraria di punta (6-9)	$(n^{\circ} \text{ treni programmati} - n^{\circ} \text{ treni soppressi causa GI}) / (n^{\circ} \text{ treni programmati})$	%	97,8%	98,2%
7	Confort nelle stazioni e fermate	Disponibilità sale attesa	$(n^{\circ} \text{ impianti muniti}) / (n^{\circ} \text{ totale impianti})$	%	42,8%	42,8%
8		Disponibilità pensiline	$(n^{\circ} \text{ impianti muniti}) / (n^{\circ} \text{ totale impianti})$	%	71,4%	71,4%
9	Informazioni all'utenza nelle stazioni e fermate	Statica: relativa ai servizi programmati	$(n^{\circ} \text{ impianti muniti}) / (n^{\circ} \text{ totale impianti})$	%	100%	100%
10		Dinamica, (visiva e vocale): relativa alla circolazione reale	$(n^{\circ} \text{ impianti attrezzati}) / (n^{\circ} \text{ totale impianti})$	%	85,7%	85,7%
11	Pulizia e condizioni igieniche (stazioni e fermate)	Frequenza degli interventi di pulizia su spazi pubblici	$n^{\circ} \text{ minimo di interventi a settimana programmati}$	n.ro	7	7
12	Interscambio modale nelle stazioni e fermate	Presenza di stalli per interscambio con servizi pubblici extraurbani su gomma	$(n^{\circ} \text{ impianti attrezzati}) / (n^{\circ} \text{ totale impianti})$	%	42,8%	42,8%
13		Presenza di parcheggi per interscambio con mezzi privati	$(n^{\circ} \text{ impianti dotati}) / (n^{\circ} \text{ totale impianti})$	%	85,7%	85,7%

Allegato 07 CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

TRA

Infrastrutture Venete s.r.l. - di seguito denominata IV-GI -, con sede in Padova Piazza Zanellato 5, Cod. Fiscale, Partita IVA e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Padova 03792380283, rappresentata da.....nato/a..... il..... in qualità diin virtù dei poteri attribuitigli dalla.....del..... Rep.....

E

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

PREMESSO

- a) che con Legge Regionale n. 40 del 14 novembre 2018 la Regione Veneto ha affidato la gestione della infrastruttura ferroviaria della linea Mestre-Adria a IV-GI, che ne espleta le funzioni di cui al D.Lgs. 112/2015;
- b) che IF è in possesso di licenza n....., rilasciata da ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e nazionali;
- c) che IF q in possesso di certificato di sicurezza n. rilasciato dall'ANSF in data
- d) [solo se del caso] che IF q stata designata come Impresa Ferroviaria per l'effettuazione del servizio di trasporto relativo alla capacità resa disponibile con l'Accordo Quadro stipulato con IV-GI in data..... da, (richiedente);
- e) che IF ha presentato a IV-GI richiesta di tracce e IV-GI ne ha comunicato ad IF la definitiva disponibilità;
- f) che il presente contratto costituisce atto formale di assegnazione di capacità per l'utilizzo delle tracce indicate in Allegato 1e rappresenta condizione necessaria per richiedere ulteriori tracce in gestione operativa;
- g) che IF dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete di IV-GI (d'ora in poi PIR).

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1 - Premesse e allegati

Il PIR, le premesse e gli allegati di seguito elencati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente contratto:

- Allegato 1 - Programma delle tracce orarie
- Allegato 2 - Servizi ex art 13 D.Lgs 112/2015
- Allegato 3 - Sintesi Economica
- Allegato 4 - Referenti di IV-GI ed IF per la gestione del contratto.

ARTICOLO 2 - Oggetto

- 1) L'utilizzo delle tracce orarie e dei servizi elencati rispettivamente negli Allegati 1 e 2, nonché delle variazioni di cui al successivo comma 3, costituisce l'oggetto del presente contratto.
- 2) IF potrà avanzare in corso di validità del presente contratto richieste di variazioni e/o integrazioni rispetto agli Allegati 1 e/o 2, che saranno trattate secondo quanto indicato in proposito in PIR. Gli Allegati potranno essere oggetto di aggiornamento, che dovrà essere datato e sottoscritto dalle Parti e diverrà efficace dalla data di sottoscrizione.
- 3) IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i servizi oggetto del presente contratto ai fini dell'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di(passeggeri a mercato, Tpl regionale a Contratto di Servizio stipulato con la Regione Veneto)

ARTICOLO 3 - Corrispettivi e modalità di pagamento

IF dovrà corrispondere a IV-GI i canoni per l'utilizzo delle tracce orarie ed i corrispettivi per l'utilizzo dei servizi con le modalità di pagamento e le penalità indicate in PIR.

ARTICOLO 4 - Stima economica e importo presunto del contratto

- 1) L'importo presunto del contratto ammonta complessivamente a Euro(allegato 3)

2) L'importo dell'acconto mensile da corrispondere per il canone di utilizzo delle tracce in Allegato 1 ammonta a Euro ..., pari all'85% di 1/12 del relativo importo presunto indicato al comma 1, da corrispondere con le modalità di cui all'articolo 6.3 del PIR;

3) Il valore della franchigia da applicare alle penali a carico di IF ammonta a Euro ..., pari al 5% dell'importo presunto del canone di utilizzo delle tracce indicato al comma 1.

ARTICOLO 5 -Certificato di sicurezza, Licenza e Titolo Autorizzatorio

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

ARTICOLO 6 - Assicurazione

1) IV.GI dichiara di avere in corso coperture per Responsabilità Civile verso terzi, a garanzia di tutte le attività svolte, e per gli eventuali danni eventualmente sofferti da IF, dai loro clienti e da terzi, per il massimale previsto dal PIR, e si impegna a mantenere l'efficacia della stessa per tutto il periodo di vigenza del presente contratto.

2) IF dichiara di avere in corso e si obbliga a mantenere in vigore senza soluzione di continuità fino alla scadenza del presente contratto le polizze assicurative per Responsabilità Civile verso terzi, a garanzia dei danni subiti da I.V.-GI, da altre IF, dei rispettivi clienti e da terzi, con un massimale di € per sinistro e per anno, congruente con quanto previsto dal PIR; le polizze sono acquisite agli atti di IV-GI.

2) IF è tenuta ad informare tempestivamente IV-GI del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività delle citate polizze, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal PIR.

ARTICOLO 7 - Referenti

I nominativi dei referenti delle parti per la gestione del contratto sono elencati in Allegato 4; le parti si impegnano a comunicarne tempestivamente eventuali variazioni, facendosi carico dei relativi costi.

ARTICOLO 8 - Responsabilità

1) Per tutto quanto concerne ritardi, disdette e soppressioni, nonché con riferimento a tutti gli eventi che comportino un non ottimale utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto, IV-GI ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti dal PIR

2) IF si impegna a sollevare e tenere indenne IV-GI da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima.

ARTICOLO 9 - Durata del Contratto - Risoluzione

Il presente contratto decorre dal (giorno di utilizzo della prima traccia) sino al.....(ultimo giorno dell'orario). Il contratto si intende risolto di diritto in tutte le ipotesi di risoluzione previste dal PIR

ARTICOLO 10 -Cessione del Contratto

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

2) La violazione dei divieti di cui al comma precedente ha come conseguenza, oltre alla risoluzione del Contratto secondo quanto previsto dal PIR, l'esclusione di IF da una nuova assegnazione di capacità nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio immediatamente successivo.

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

ARTICOLO 11 - Spese del Contratto

La presente scrittura privata, avendo per oggetto prestazioni di servizio soggette all'imposta sul valore aggiunto, non q soggetta all'obbligo di registrazione, salvo in caso d'uso, ai sensi di quanto stabilito dal D.P.R. 26 aprile 1986, n°131 e s.m.i. In ogni caso, l'imposta di registro eventualmente dovuta sarà a carico dell'IF.

ARTICOLO 12 -Foro competente - Legislazione applicabile

Per qualsiasi controversia relativa all'interpretazione ed applicazione del presente contratto sarà competente il foro di Padova. Il presente contratto è regolato dalla legge italiana

ARTICOLO 13 - Tracciabilità dei flussi finanziari

IF assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui articolo 3 Legge 13/08/2013 n. 136 e s.m.i.

Articolo 14 - Privacy

Ai sensi e nel rispetto della disciplina contenuta nel GDPR 679/2016 le Parti, preso atto vicendevolmente dell'informativa di cui all'art. 13 del citato regolamento, si autorizzano al trattamento reciproco dei dati personali

Allegato 08 DEFINIZIONE DEL CANONE DI UTILIZZO

Per l'orario di servizio 2021-2022 ART, con Delibera 165/2021, ha prescritto di adottare come valori del canone per il PdMA i corrispondenti valori assunti per l'infrastruttura ferroviaria nazionale da RFI con riferimento allo stesso orario di servizio (componenti A e B modulate per i soli segmenti di mercato per cui vi sono previsioni di traffico per l'orario medesimo).

In proposito IV-GI:

- si è riferita ai canoni unitari €/km assunti da RFI per la linea Rovigo-Chioggia, che presenta caratteristiche tecniche e di mercato assimilabili a quelle della linea Mestre-Adria
- ha considerato solamente treni regionali a contratto di servizio (per RFI: REG-OSP), unici ad essere programmati e previsti nell'orario 2021-2022, e treni tecnici (invii di materiale vuoto)
- ha confermato la differenziazione fra treni dei giorni lavorativi e festivi (per RFI: HOLY)
- per la componente A1 ha considerato solamente pesi non superiori a 500 tonnellate, in coerenza con le composizioni programmate per l'orario 2021-2022
- per la componente A2 ha considerato solamente velocità non superiori a 100 km/h, in funzione della velocità della linea
- per la componente A3 ha considerato tutti i treni a trazione termica, non essendo ancora disponibile nel 2022 la programmata elettrificazione della linea
- per la componente B ha considerato i segmenti di mercato indicati da RFI come "OSP-REG NO NODO", "OSP-REG NO-NODO HOLY" e "TECNICI"

Al canone in tal modo determinato è stato applicato l'incremento dell'1% ai fini del finanziamento dell'ANSFISA ai sensi del DLgs 50/2019 art. 15.2.

ALLEGATO 09 GESTIONE ECONOMICA DEL CONTRATTO DI ACCESSO EFFETTUAZIONI e SOPPRESSIONI - PROCEDURA OPERATIVA

PREMESSA

La presente Procedura Operativa disciplina la gestione economica del contratto di accesso in merito ai volumi di produzione, circolazioni/pedaggio e soppressioni/penali, con particolare riferimento all'attribuzione e validazione delle cause e responsabilità di soppressione, e si articola nelle fasi seguenti:

- Rilevazione dei dati di circolazione
- Attribuzione delle responsabilità delle soppressioni e descrizione degli eventi
- Elaborazioni dal sistema informatico di I.V. a supporto della circolazione
- Validazione dei dati di circolazione
- Contabilizzazione e validazione dei dati economici

RILEVAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE

I dati di circolazione (treni circolanti, treni soppressi totalmente/parzialmente, codice di responsabilità, descrizione sintetica degli eventi) sono registrati nel sistema informatico di I.V. a cura dei Dirigenti Movimento nel giorno di circolazione programmata.

Il giorno successivo i dati inseriti saranno visibili in forma completa tramite Report Giornaliero prodotto automaticamente dal sistema informatico I.V., che viene esteso anche a IF.

ATTRIBUZIONE DELLE RESPONSABILITÀ DELLE SOPPRESSIONI E DESCRIZIONE DEGLI EVENTI

A ogni soppressione, sull'intero percorso o su percorso parziale, il Dirigente Movimento attribuisce un codice che ne identifica il soggetto responsabile e descrive sinteticamente l'evento che la ha generata. L'attribuzione del codice e la descrizione sintetica dell'evento sono obbligatorie e debbono essere inserite a sistema entro la fine del turno di servizio dell'operatore preposto.

I codici di soppressione derivano dalla Fiche UIC 450-2 dell'UIC opportunamente integrati in relazione alle specificità di I.V.

ELABORAZIONI DEL SISTEMA INFORMATICO DI I.V.

Dai dati di effettuazione/soppressione inseriti dai Dirigenti Movimento il sistema valorizza automaticamente per ogni treno i km effettivamente percorsi e il pedaggio in base ai valori unitari €/km tratti dal capitolo 6.1 del PIR, e i km soppressi con eventuale penale come % sul pedaggio da capitolo 6.4 del PIR. Codice e penale sono fra loro in corrispondenza biunivoca.

Il sistema consente di modificare i dati inseriti fino al decimo giorno successivo a quello di interesse, assicurando la tracciabilità delle modifiche introdotte (cambio di motivazione, campo note per informazioni a supporto, soggetto inseritore e data).

Dopo il decimo giorno successivo a quello di interesse non sarà consentito inserire modifiche.

Il sistema fornisce inoltre report dei dati di circolazione ed economici, giornalieri e di periodo:

- Giornaliero per controllo dei dati di circolazione e confronto con IF: il giorno successivo a quello di circolazione
- Mensile per controllo dei dati economici e confronto con IF: il giorno 15 del mese successivo a quello di interesse
- Trimestrale per fatturazione a conguaglio: il giorno 15 dei mesi di aprile, luglio, ottobre e gennaio con riferimento al trimestre precedente

VALIDAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE

Il processo di validazione dei dati di circolazione consiste nella condivisione tra I.V. e IF del Report Giornaliero, anche a seguito di confronto come di seguito specificato.

In assenza di contestazioni scritte da parte di IF entro il terzo giorno successivo a quello di circolazione programmata il Report Giornaliero si intende condiviso e validato.

In caso di disaccordo sul codice di soppressione attribuito dal Dirigente Movimento, la contestazione di IF può svilupparsi con il percorso seguente:

- Nei tre giorni immediatamente successivi IF può attivarsi attraverso i soggetti da essa indicati che si confronteranno verbalmente con i Dirigenti Movimento. In caso di accordo i dati modificati o integrati saranno immediatamente inseriti da I.V. nel sistema informatico.
- Per i casi non risolti nelle vie brevi IF dovrà effettuare una contestazione scritta all'Ufficio di I.V. indicato in contratto non oltre il terzo giorno successivo a quello di interesse specificando la motivazione della contestazione. L'Ufficio, confrontatosi con IF, dovrà rispondere formalmente entro sei giorni lavorativi dal ricevimento della contestazione
- In caso di accoglimento della contestazione da parte dell'Ufficio il sistema informatico sarà aggiornato da I.V. entro il decimo giorno successivo a quello di interesse. Dopo il decimo giorno i dati a sistema sono da considerare consolidati e non sarà più possibile intervenire con modifiche
- In caso di rigetto della contestazione da parte dell'Ufficio, IF potrà comunque richiedere in via formale un ulteriore approfondimento a I.V., corredando la richiesta, quando possibile, con documentazioni o certificazioni di supporto. Le richieste saranno trattate con cadenza in linea di massima mensile in un tavolo tecnico I.V.-IF, ove verranno verbalizzate le contestazioni accolte e quelle definitivamente rifiutate.

Le contestazioni accolte in sede di tavolo tecnico non daranno luogo a modifiche nel sistema informatico; delle relative conseguenze economiche si terrà conto direttamente in sede di fatturazione trimestrale a conguaglio.

CONTABILIZZAZIONE E VALIDAZIONE DEI DATI ECONOMICI

Il giorno 15 del mese successivo a quello di riferimento il sistema informatico produce il Report Mensile con dati di circolazione ormai da considerarsi consolidati, che viene esteso a IF per necessaria informazione e conseguenti valutazioni in merito alla congruità dei dati economici.

In caso di disaccordo (esclusivamente su dati economici) IF può richiedere un confronto con la struttura amministrativa di I.V. Dei dati economici eventualmente modificati o integrati rispetto a quelli dei Report Mensili si terrà conto direttamente in sede di fatturazione trimestrale a conguaglio. Non sarà aggiornato il sistema informatico.

Il giorno 15 dei mesi di aprile, luglio, ottobre e gennaio il sistema informatico produce il Report Trimestrale contenente anche il riepilogo dei dati economici relativi al trimestre precedente (pedaggi, penali, franchigia), ai fini della fatturazione a conguaglio.

TEMPISTICA

La tempistica delle attività è sintetizzata nella tabella a seguire.

Giorno	Sistema informatico di I.V.	Validazione	Giorno
Zero (di interesse, circolazione programmata)	Inserimento codici di soppressione e descrizione degli eventi		Zero (di interesse, circolazione programmata)
1	REPORT GIORNALIERO	Contestazioni verbali IF; Primo confronto IF-DM	1
2	Inserimento modifiche rispetto al Report Giornaliero per i casi di accoglimento delle contestazioni	Contestazione scritta di IF per casi irrisolti	2
3			3
4		Istruttoria dell'Ufficio I.V. preposto in confronto con IF. Accoglimento o rigetto della contestazione (comunicazione scritta)	4
5			5
6			6
7			7
8			8
9		9	
10	CHIUSURA INSERIMENTO DATI GIORNO ZERO (*)		10
11 e seguenti	I dati del giorno zero sono immodificabili	Eventuale ricorso di IF circa decisioni di rigetto delle contestazioni da parte dell'Ufficio preposto Tavolo tecnico I.V.-IF (**)	11 e seguenti

(*) In assenza di contestazioni scritte da parte di IF come da colonna "Validazione" il Report Giornaliero si intende condiviso e validato

(**) Gli esiti del Tavolo Tecnico eventualmente favorevoli a IF saranno recepiti direttamente in fatturazione a conguaglio senza dar luogo a modifica nel sistema informatico

Principi del sistema

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

- Adria (esclusa)-Piove di Sacco
- Piove di Sacco – Mestre (esclusa).

I ritardi maturati nelle stazioni di Adria e Mestre che fanno parte della infrastruttura nazionale non sono infatti considerati in quanto non gestite da I.V.-GI

Nel definire l'architettura del sistema I.V.-GI si è riferita ai criteri e principi indicati in allegato 6 della Direttiva UE 34/2012, recepiti dal D.Lgs 112/2015 e ulteriormente integrati da ART, adottandoli in forma semplificata in considerazione delle specificità della linea Adria-Mestre.

Il sistema di Performance Regime di I.V.-GI:

- E' relativo alla puntualità dei treni
- E' gestito da I.V.-GI con i sistemi informatici a supporto della circolazione
- Rileva tutti i minuti di ritardo maturati da ciascun treno, le cause e il soggetto responsabile dell'evento che li ha provocati
- Non applica soglie di tolleranza (tutti i minuti di ritardo rientrano nel calcolo delle penali)
- Applica ai minuti di ritardo penali unitarie €/minuto crescenti per fasce di ritardo in arrivo a fine tratta
- Calcola le penali a carico del soggetto responsabile e a favore del soggetto danneggiato
- Assicura visibilità dei dati alle IF e, per i servizi TPL, alla Regione Veneto
- Valorizza gli indicatori di puntualità e regolarità di cui alla Delibera ART 16/2018.

Logica delle penali

Vengono rilevati e considerati ai fini del Performance Regime tutti i minuti di ritardo maturati lungo il percorso, indipendentemente da eventuali successivi recuperi, e il ritardo in arrivo a fine tratta.

Sono soggetti a penale i minuti attribuiti a responsabilità di I.V.-GI, di IF titolare del treno e di altre IF; i minuti non attribuiti sono considerati a responsabilità I.V.-GI, in quanto gestore dei sistemi informatici.

Non sono soggetti a penale tutti i minuti attribuiti a cause esterne e quelli maturati nelle stazioni di Mestre e Adria gestite da RFI.

Per ogni treno è applicata a ciascun responsabile dei ritardi una penale pari al prodotto di una penale unitaria €/minuto, valida per tutti i tipi di traffico, per i minuti di ritardo ad esso ascrivibili, secondo la logica seguente:

- Ai ritardi inferiori al minuto non sono applicate penali
- Ai minuti maturati da treni giunti a fine tratta entro i 5' di ritardo sono applicate penali unitarie ridotte come ulteriore incentivo a raggiungere lo standard minimo di puntualità ex Delibera ART 16/2018.
- Ai minuti maturati da treni giunti a fine tratta oltre i 5' di ritardo sono applicate penali unitarie crescenti per fasce di ritardo a fine tratta.

Ai treni soppressi, totalmente o su percorso parziale, non vengono applicate penali da Performance Regime che penalizzerebbero doppiamente il medesimo evento, in quanto aggiuntive a quelle già applicate per mancata utilizzazione delle tracce assegnate.

Definizioni

1. Ritardo: differenza positiva, espressa in minuti o frazione di minuto, tra l'ora di passaggio reale del treno e l'orario programmato in un determinato punto di rilevamento
2. Causa di ritardo: motivo che ha generato il ritardo, codificato secondo la procedura operativa RFI di giugno 2021 integrata in relazione a specifiche esigenze di I.V.
3. Soggetto responsabile: il soggetto responsabile dell'evento che ha generato il ritardo, individuato da un codice attribuito da I.V.-GI
4. Penale unitaria di Performance Regime (Pu): valore economico unitario (€/minuto) per il calcolo delle penali a carico dei soggetti responsabili dei ritardi.

Penali unitarie di Performance Regime

Sono indicate nel capitolo 6.5 del PIR, con valori crescenti in funzione della fascia di ritardo in arrivo a fine tratta.

Attività

Il sistema è articolato sulla successione di quattro attività:

1. Rilevazione dei dati di circolazione (ritardi, cause e responsabilità)
2. Validazione dei dati (condivisione fra I.V.-GI e IF)
3. Calcolo delle penali (elaborazioni dei sistemi informatici di I.V.-GI)
4. Rendicontazione e Contabilizzazione (report periodici e fatturazione)

Rilevazione dei dati di circolazione

I passaggi effettivi dei treni in ogni stazione/fermata sono registrati automaticamente in tempo reale dal sistema informatico a supporto delle nuove tecnologie di circolazione, che calcola gli eventuali minuti di ritardo maturati in stazione e in tratta, e quelli in arrivo a fine tratta.

Ad ogni ritardo il DM attribuisce due codici che ne identificano rispettivamente la causa e il soggetto responsabile (GI, IF titolare del treno, altre IF; cause esterne). Non sono attribuiti codici per ritardi inferiori a un minuto. La responsabilità è univoca, un minuto=un soggetto responsabile.

L'attribuzione dei codici è obbligatoria; i minuti non attribuiti lo sono convenzionalmente a I.V.-GI quale gestore del sistema informatico di rilevamento.

I codici identificativi delle cause derivano dalla più recente procedura operativa di RFI (giugno 2021), a sua volta derivata dalla Raccomandazione 450-2 dell'UIC, integrati in relazione a esigenze specifiche di I.V.-GI. Sono riportati in una tabella pubblicata sul sito web di I.V.-GI.

Per ogni treno i dati a sistema saranno visibili da IF, per tutti i suoi treni e per quelli di altra IF che da essi avessero subito ritardo, a partire dal giorno successivo a quello di circolazione programmata.

Validazione dei dati

Il processo di validazione consiste nella condivisione tra I.V.-GI e IF dei dati a sistema, anche a seguito di confronto come di seguito specificato.

In assenza di contestazioni scritte da parte di IF entro il terzo giorno successivo a quello di circolazione i dati a sistema si intendono condivisi e validati.

IF, in caso di disaccordo sui codici attribuiti dal DM, può attivarsi nelle vie brevi attraverso i propri referenti che si confronteranno con quelli di I.V.-GI. In caso di accordo i dati eventualmente modificati o integrati saranno inseriti a sistema da I.V.-GI entro il terzo giorno successivo a quello di circolazione.

Per i casi non risolti nelle vie brevi IF può presentare contestazione scritta e motivata non oltre il terzo giorno successivo a quello di circolazione all'Ufficio preposto di I.V.-GI., che è tenuto a rispondere formalmente entro sei giorni.

In caso di accoglimento della contestazione il sistema sarà aggiornato da I.V.-GI entro il decimo giorno successivo a quello di circolazione, dopo il quale i dati a sistema sono da considerare consolidati e non sarà più possibile intervenire con modifiche.

In caso di rigetto della contestazione, IF potrà comunque richiedere in via formale un ulteriore approfondimento a I.V.-GI. Le richieste di approfondimento saranno trattate in un tavolo tecnico congiunto con cadenza in linea di massima mensile, ove verranno verbalizzate le contestazioni accolte e quelle definitivamente rifiutate.

Le contestazioni accolte in sede di tavolo tecnico non daranno luogo a modifiche nel sistema: delle relative conseguenze economiche si terrà conto direttamente in sede di fatturazione.

Elaborazioni e calcolo delle penali

A chiusura di giornata il sistema, per ogni treno circolato:

- Suddivide i minuti di ritardo maturati per soggetto responsabile
- Calcola le penali (€) a carico di ciascun soggetto responsabile moltiplicando i minuti ad esso attribuiti per le penali unitarie (€/minuto) relative alla fascia di ritardo in arrivo a fine tratta. Le formule di calcolo sono in Appendice 1.
- Elabora il **"Primo Prospetto Treno"** riepilogativo dei dati giornalieri, che sarà visibile dal giorno successivo dalla IF titolare e da eventuale altra IF responsabile del ritardo, come base della successiva attività di validazione.

L'undicesimo giorno successivo a quello di circolazione, terminata l'attività di validazione, i sistemi producono l'elenco per treno di tutte le modifiche inserite dopo la validazione (tracciatura dei dati modificati, autori delle modifiche, motivazioni e date di inserimento), nonché il **"Prospetto Treno Consolidato"**, come aggiornamento del "Primo Prospetto" con le modifiche eventualmente apportate con la validazione.

I sistemi calcolano infine, con la periodicità desiderata, gli indicatori di puntualità e regolarità di cui alla Delibera ART 16/2018, con particolare riferimento ai servizi ferroviari TPL oggetto di Contratto di Servizio.

Rendicontazione, Flussi finanziari, Contabilizzazione

In aggiunta ai "Prospetti Treno Consolidati" il sistema fornisce report di sintesi periodici, a carattere generale per IV-GI e ART, a carattere specifico per IF e Regione Veneto, dei ritardi e delle penali a credito/debito, di massima con la cadenza che segue:

- Mensile, il giorno 15 del mese successivo a quello di riferimento
- Trimestrale, giorno 15 del mese successivo al trimestre di riferimento
- Di fine esercizio, il giorno 15 del mese di gennaio dell'anno successivo a quello di riferimento

Alla chiusura del periodo contabile I.V.-GI rendiconta per ciascuna IF il flusso finanziario netto delle penali a saldo, e procede all'emissione delle relative fatture, comprensive degli importi conseguenti ad eventuali rettifiche intervenute in sede di tavolo tecnico.

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.