

PROSPETTO INFORMATIVO RETE

PIR 2022

BOZZA

DATA	REDATA RSGS	VERIFICATA DGI	APPROVATA DG
23.06.20	BALDASSIN	FASIOR	FASIOR

SOMMARIO

CAPITOLO 1. INFORMAZIONI GENERALI	6
1.1. INTRODUZIONE.....	6
1.2. OBIETTIVO.....	6
1.3. QUADRO GIURIDICO	6
1.4. STRUTTURA DEL PROSPETTO INFORMATIVO RETE DI INFRASTRUTTURE VENETE SRLS.P.A. – GESTORE INFRASTRUTTURA (PIR)	9
1.5. VALIDITA' DEL PIR-IV E PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO	9
1.5.1 PERIODO DI VALIDITÀ.....	9
1.5.2 AGGIORNAMENTO ORDINARIO.....	9
1.5.3 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO	10
1.6. DISTRIBUZIONE	10
1.7. CONTATTI	10
1.8. GLOSSARIO DEI TERMINI	11
1.9. ABBREVIAZIONI	14
CAPITOLO 2. CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA	15
2.1 INTRODUZIONE.....	15
2.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO.....	15
2.2.1 CHI PUÒ RICHIEDERE L'ACCESSO	15
2.2.2 REQUISITI PER RICHIEDERE	15
2.2.3 CERTIFICATO DI SICUREZZA DELLE IF E LICENZA.....	16
2.3 CONDIZIONI SPECIFICHE DI ACCESSO	16
2.3.1 CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA	17
2.3.2 ASSICURAZIONI	17
2.3.3 OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO	17
2.4 REGOLE DI ESERCIZIO.....	20
2.4.1 INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE.....	20
2.4.2 INFORMAZIONI DATE DAL GI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE	21
2.4.3 PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO	21
2.4.4 REGOLE DI GESTIONE.....	22
2.4.5 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio	24
2.4.6 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA.....	26

2.4.7	<i>Variazioni richieste dall'IF</i>	28
2.4.8	<i>Variazioni richieste per esigenze del Gestore dell'Infrastruttura</i>	28
2.4.9	<i>Variazioni per causa di forza maggiore</i>	28
2.5	TRASPORTI ECCEZIONALI.....	29
2.6	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE- CIRCOLABILITÀ.....	29
2.7	PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL PERSONALE	29
CAPITOLO 3.	CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA	30
3.1	INTRODUZIONE.....	30
3.2	DESCRIZIONE DELLA LINEA	30
3.3	DATI GEOGRAFICI.....	37
3.3.1	<i>CARATTERISTICHE DELLA LINEA</i>	37
3.3.2	<i>SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI COMUNICAZIONE</i>	38
3.4	RESTRIZIONI DI TRAFFICO.....	39
3.4.1	<i>RESTRIZIONI AMBIENTALI</i>	39
3.4.2	<i>MERCI PERICOLOSE</i>	40
3.4.3	<i>RESTRIZIONI SUI PONTI</i>	40
3.4.4	<i>ULTERIORI LIMITAZIONI</i>	40
3.5	ORARIO DI ESERCIZIO.....	40
3.6	INFORMAZIONI DI DETTAGLIO SU STAZIONI PASSEGGERI.....	40
3.7	STRUTTURE ATTE A SERVIZI	40
3.8	INIZIATIVE DI MIGLIORAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA.....	41
3.9	UTILIZZAZIONE DELLA LINEA	41
CAPITOLO 4.	ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ	41
4.1.	INTRODUZIONE.....	41
4.2.	TEMPISTICHE PER LE RICHIESTE.....	42
4.2.1	<i>TEMPISTICA PER RICHIEDERE CAPACITÀ AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO</i>	42
4.2.2	<i>TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ORARIO SUCCESSIVO A QUELLO IN VIGORE</i>	42
4.2.3	<i>TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO</i> 42	
4.2.4	<i>TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO</i>	43
4.2.5	<i>ORDINE DI TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE</i>	43
4.2.6	<i>RICHIESTE IN GESTIONE OPERATIVA</i>	44
4.2.7	<i>ALLOCAZIONE DI CAPACITA' PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA</i>	44

CAPITOLO 5. SERVIZI	45
5.1 INTRODUZIONE.....	45
5.2 CLASSIFICAZIONE DEI SERVIZI	45
5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO	45
5.3.1 <i>USO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA, COMPRESI SCAMBI</i>	46
5.3.2 <i>CONTROLLO E REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI, SEGNALEMENTO E INSTRADAMENTO DEI CONVOGLI, NONCHÉ COMUNICAZIONE DI OGNI INFORMAZIONE RELATIVA ALLA CIRCOLAZIONE</i>	46
5.3.3 <i>USO DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE ELETTRICA, OVE DISPONIBILE</i>	46
5.3.4 <i>TUTTE LE ALTRE INFORMAZIONI NECESSARIE PER LA REALIZZAZIONE O LA GESTIONE DEL SERVIZIO PER IL QUALE È STATA CONCESSA LA CAPACITÀ</i>	46
5.4 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO 47	
5.4.1 <i>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</i>	47
5.4.2 <i>AREE DI COMPOSIZIONE DEI TRENI, IVI COMPRESI LE AREE DI MANOVRA</i> .	47
5.4.3 <i>BINARI DESTINATI ALLA SOSTA</i>	48
5.4.4 <i>CENTRI DI MANUTENZIONE</i>	48
5.4.5 <i>PLATEE DI LAVAGGIO</i>	49
5.4.6 <i>AREE PER L'APPROVVIGIONAMENTO DI COMBUSTIBILE</i>	49
5.5 SERVIZI COMPLEMENTARI.....	50
5.5.1 FORNITURA CORRENTE DI TRAZIONE	50
5.5.2 SERVIZIO DI RIFORNIMENTO IDRICO DEI TRENI.....	50
CAPITOLO 6. TARIFFE	51
6.1 PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO.....	51
6.2 TARIFFE PER I SERVIZI NON INCLUSI NEL PACCHETTO MINIMO DI ACCESSO	51
6.3 <i>Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito</i>	52
6.3.1 <i>Servizi complementari</i>	52
6.3.2 <i>Valore unitario treno*km medio per il calcolo della garanzia ai fini della stipula dell'Accordo Quadro</i>	52
6.4 RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO	53
6.5 ALLEGATI.....	53

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;
- le 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 2012/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- 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 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 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;

- 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 2007/59/CE: “Certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”;
- Regolamento (UE) 2016/545 della Commissione sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;
- 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) 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 (CE) n. 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.
- Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, sulla sicurezza delle ferrovie.
- Regolamento Delegato (UE) 2018/762 della commissione dell’8 marzo 2018

Di seguito si riportano le fonti nazionali applicabili:

- D.Lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 (e successive modifiche ed integrazioni) “Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale”;
- DM 20 ottobre 1998 “Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997”;
- DM n. 43/T del 21 marzo 2000 “Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;
- DD 247/VIG3 2000 “Individuazione degli standard e norme di sicurezza”;
- D.Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 “Attuazione della Direttiva 2012/34/CE” che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo;
- 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;
- DM n. 81T del 19 marzo 2008 “Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria”;
- D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 247: “Attuazione della Direttiva 2007/59/CE relativa la certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 70/2014 del 31 ottobre 2014 relativa alla regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio all’infrastruttura ferroviaria;
- Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 76/2014 del 27 novembre 2014 relativa alla Procedura di Aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete ferroviaria nazionale gestita da RFI S.p.A. – edizione 2015;
- 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”;
- 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;
- 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;
- 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;
- Circolare del Ministero dei Trasporti Direzione Generale USTIF n° 26 “Materiale rotabile ferroviario. Modalità tecniche di esecuzione delle prove degli impianti di frenatura” 26 maggio 1971;
- D.Lgs. n° 247 del 30 dicembre 2010 “Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa la certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 70 del 31 ottobre 2014 relativa alla regolazione dell’accesso equo e non discriminato all’infrastruttura ferroviaria;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 76 del 27 novembre 2014 relativa alla procedura di aggiornamento del Prospetto informativo della Rete ferroviaria Nazionale gestita da RFI S.P.A. ed. 2015;
- 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;
- Legge n. 146 del 12 giugno 1990 (e successive modifiche ed integrazioni) “Norme sull’esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell’attuazione della legge”;
- DM 109/T del 3 novembre 1999 “Attuazione dell’art. 3, comma 1, lett. d) del D.Lgs. 422/97”;
- D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”;
- D.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 02 febbraio 2011 “Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale (G.U. 7 aprile 2011);
- 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);
- DPR 09 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.75 del 01 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”;
- 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).
- 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

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

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

Capitolo 1 – Informazioni generali sulle caratteristiche del documento;

Capitolo 2 – Condizioni di accesso all’infrastruttura

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

Capitolo 3 – Caratteristiche dell’infrastruttura

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

Capitolo 4 – Allocazione della capacità

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

Capitolo 5 – Servizi

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

Capitolo 6 – Tariffe

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. VALIDITA’ DEL PIR-IV E PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO

1.5.1 PERIODO DI VALIDITÀ

Il presente documento si ritiene valido fino al 11/12/2022.

1.5.2 AGGIORNAMENTO ORDINARIO

L'aggiornamento ordinario del presente documento avverrà in occasione di ciascuna nuova revisione del SGS.

1.5.3 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO

Eventuali modifiche al presente documento in conseguenza di cambiamenti del quadro normativo e/o regolamentare di riferimento, nonché per specifiche ragioni del GI adeguatamente motivate, formeranno oggetto di specifico aggiornamento.

Il PIR sarà oggetto di revisione anche ogniqualvolta subentrino cambiamenti infrastrutturali ed implementazioni/integrazioni/attivazioni di nuove tecnologie di sicurezza che ne modifichino i contenuti.

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.

Al termine della fase di consultazione IV-GI invia il progetto del PIR aggiornato all'Organismo di Regolazione per eventuali ulteriori indicazioni e/o prescrizioni.

Le modalità di gestione del PIR, delle modifiche e della pubblicazione sono riassunte come di seguito descritto:

- a) entro il 30 giugno dell'anno X, il GI predispone e pubblica la prima bozza del PIR relativo all'anno X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente), comprensiva di una relazione contenente le motivazioni delle modifiche introdotte, e la sottopone all'esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che prevede come termine ultimo il 31 luglio dell'anno X per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione;
- b) entro il 20 agosto dell'anno X, il GI pubblica le osservazioni ricevute da parte dei soggetti interessati;
- c) entro il 30 settembre dell'anno X, il 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;
- d) entro la seconda settimana di dicembre dell'anno X, il 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 decorrente da dicembre (X+1) a dicembre (X+2); la denominazione del documento dovrà essere "Prospetto Informativo della Rete X+2";
- e) il PIR X+2 entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno X+1.

1.6. DISTRIBUZIONE

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

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

1.7. CONTATTI

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

1.8. 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 (ANSF)

L'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE.

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.

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

Documento che attesta che l'impresa ferroviaria 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.

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.

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.

INTERRUZIONE PROGRAMMATA IN ORARIO (IPO)

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

LICENZA PER LO SVOLGIMENTO DI SERVIZI PASSEGGERI IN AMBITO NAZIONALE

Autorizzazione valida esclusivamente sul territorio nazionale, rilasciata nelle more della liberalizzazione del trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia in ambito UE, sulla base dei medesimi requisiti previsti per il rilascio della licenza e nel rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, ad un'impresa avente sede legale in Italia, con cui viene autorizzato lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale; per le imprese ferroviarie controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, da imprese aventi sede all'estero, si applicano i medesimi principi di reciprocità previsti per il rilascio del titolo autorizzatorio, la cui sussistenza nei paesi in cui hanno sede le imprese controllanti è tenuto ad attestare il richiedente.

LINEA FERROVIARIA

L'infrastruttura che collega almeno due località.

MANUALE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA (MSG)

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

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 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.

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.

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.

1.9. ABBREVIAZIONI

ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
BDP	Banca Dati Pericoli
CDS	Certificato di Sicurezza

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
GI	Gestore Infrastruttura
IF	Impresa Ferroviaria
IT	Impresa Terza
MSGs	Manuale del Sistema di Gestione della Sicurezza
OI	Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti
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 possono essere presentate:

- in termini di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro;
- in termini di tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura dai Richiedenti costituiti da:

- Imprese Ferroviarie titolari di licenza;
- 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 del certificato di sicurezza rilasciato da ANSF, idoneo allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
- essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente.

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF, all'atto della richiesta di capacità, deve dimostrare a GI 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

Se il Richiedente è un'IF all'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore, presentate entro la scadenza di avvio del processo di allocazione, deve:

- a) essere in possesso del certificato di sicurezza, rilasciato da ANSF, idoneo 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.

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

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF, all'atto della richiesta di capacità, 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 un'IF che effettuerà, per suo conto, il servizio sulla rete gestita da IV-GI, previa sottoscrizione del Contratto, solo se in possesso della documentazione sopracitata.

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 è rilasciato dall'ANSF- Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie; esso è il documento che attesta la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione; riguarda sia i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari sia i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria.

Contatti:

ANSF – AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
Piazza della Stazione, 2 - 50123 FIRENZE

sito web: www.ansf.it

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

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

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

Contatti:

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO FERROVIARIO
Via Caraci, 36
00157 ROMA

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

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

2.3 CONDIZIONI SPECIFICHE DI ACCESSO

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

2.3.1 CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

Le imprese ferroviarie titolari di licenza e Certificato di Sicurezza idonei ad effettuare il servizio passeggeri dovranno stipulare il contratto di servizio.

L'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. 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 dal 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 GI, incidenti di esercizio, sciopero, sgombero dell'infrastruttura, sistemi informativi, dislocazione dei mezzi di riserva/soccorso;
- Scheda dei Servizi;

Detta documentazione deve pervenire con un preavviso congruo all'attenzione del DGI di IV-GI, che provvederà a farli verificare dagli uffici designati.

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 ASSICURAZIONI

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 per danni o perdite di merci
 - € 2.500.000,00 per colaggio e contaminazione
 - € 100.000,00 per spese recupero e smaltimento
- Responsabilità Civile verso Terzi e/o prestatori di lavoro, a garanzia di tutte le attività svolte da IV 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 (trentamila/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.

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

2.3.3.1 *Obblighi Comuni*

Per la buona esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, le parti sono tenute a collaborare scambiandosi ogni informazione e ponendo in essere ogni iniziativa necessaria o utile a favorire la regolarità della circolazione.

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

Obblighi di GI

È obbligo di IV-GI:

- mettere a disposizione delle Associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, nei limiti ivi previsti, di cui al Capitolo 5 nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
- assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF 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

- assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri;
- mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni entro congruo termine prima della loro entrata in vigore;
- 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.

2.3.3.2 *Obblighi di IF*

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

- rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite da GI e dall'ANSF;
- 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 ANSF all'interno del processo di immatricolazione;
- svolgere il servizio sulla infrastruttura ferroviaria nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza rilasciato da ANSF;

- 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 ANSF e dalla STI-OPE 995;
- assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni;
- disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
- mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del certificato di sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
- comunicare a GI senza ritardo e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza o del titolo autorizzatorio;
- comunicare a GI senza ritardo ogni vicenda e circostanza idonea ad incidere sulla situazione accertata mediante il rilascio del certificato di sicurezza, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
- ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da GI all'atto della partenza dei treni ed in corso di viaggio;
- fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
- utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa, quali:
 - tipo locomotiva;
 - tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
 - massa rimorchiata;
 - massa assiale;
 - percentuale di massa frenata;
 - lunghezza del convoglio;
 - completa funzionalità dei sistemi tecnologici di bordo ridondati;
- consentire, senza oneri per il GI, l'accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale del GI preposto alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura;
- mettere, qualora strettamente necessario, a disposizione del GI e su richiesta motivata di quest'ultimo, i dati registrati dai dispositivi ZTE (zone tachigrafiche elettroniche) dei registratori cronologici degli eventi di condotta.

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

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

2.3.3.3 *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'ANSF;
- essere scortate da agenti di IV-GI o da personale abilitato da IV-GI secondo le previsioni del SAMAC PS_22_XX_GI.

2.3.3.4 *Informazione e cooperazione con il GI-IV*

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'ANSF.

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 ANSF. L'interlocutore per l'IF sarà il Legale Rappresentante/Alta Direzione ovvero il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, qualificato da ANSF ovvero il referente aziendale IF/IT appositamente incaricato ed indicato negli accordi verbali siglati.

2.3.3.5 *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 REGOLE DI ESERCIZIO

2.4.1 *INFORMAZIONI DATE DALLE IF PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE*

IF è tenuta a comunicare a 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 il 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 al 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 dal GI nei tempi necessari per la corretta informazione alla clientela.

2.4.2 INFORMAZIONI DATE DAL GI PRIMA E DURANTE LA CIRCOLAZIONE

GI è tenuto a fornire in caso di situazioni anomale le informazioni concernenti lo stato dell'infrastruttura ferroviaria e la situazione della circolazione sia alla partenza dei convogli dall'impianto/stazione, sia in corso di viaggio, nonché, a richiesta di IF e ove consentito dalla strumentazione in possesso di GI, la posizione dei convogli medesimi.

Il GI elabora l'elenco dei principali lavori di manutenzione o potenziamento che comportano importanti riduzioni di capacità per periodi di tempo prolungati:

- Chiusure di linea superiori a 14 giorni;
- Indisponibilità di stazione che ne inibiscano completamente una o più funzioni (attestamento, incroci, precedenza) per più di 21 giorni;
- Interruzioni programmate di linea di durata superiore alle 4 ore per periodi di almeno 60 giorni;

Il 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.

Il 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.

Il 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

2.4.3 PROCEDURE PER IL COORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

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, 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.

2.4.4 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.

2.4.4.1 Gestione della circolazione perturbata

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.

Il 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 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 GI potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative 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 degrading prestazionali di velocità

In caso di particolari condizioni climatiche per forti nevicate, trombe d'aria, incendi, esondazione di fiumi o altra calamità naturale ivi inclusi i terremoti, il 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, 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, GI e IF potranno definire congiuntamente i criteri e le modalità di riprogrammazione dei servizi.

2.4.4.2 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 sarà attivata la:

- 1) **Fase di allertamento:** caratterizzata da condizioni meteo che, normalmente, non comportano alcuna soggezione della circolazione dei treni, essendo le attrezzature e le risorse disponibili sufficienti al mantenimento della piena potenzialità degli impianti e della linea.
- 2) **Fase emergenza lieve:** caratterizzata da condizioni meteo che potrebbero comportare limitate 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 emergenza grave:** caratterizzata da condizioni meteo che non consentono di mantenere in efficienza tutti i binari ed i deviatori della fase di cui al precedente punto. Le risorse disponibili saranno pertanto orientate al mantenimento in esercizio dell'infrastrutture individuate prioritarie per la circolazione dei treni.

Alle fasi di emergenza lieve e grave sono associati specifici piani di riduzione dell'offerta, in modo da permettere la concentrazione delle risorse nelle stazioni particolarmente critiche e garantire in ogni circostanza la mobilità dei passeggeri, che saranno informati in maniera preventiva circa i servizi che saranno garantiti.

2.4.5 *Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio*

2.4.5.1 *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 (ANSF, Gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dal Dlgs. 50/2019, al quale si fa espresso rinvio.

2.4.5.2 *Indagini dell'ANSF*

Fermo restando che la competenza a seguito di incidenti/inconvenienti o specifica catena di essi competono all'OI, l'ANSF, 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'ANSF 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.

2.4.5.3 *Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e delle IF*

Il GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSF 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'ANSF ed

agli altri operatori coinvolti. In base ai rispettivi processi di analisi, ciascun operatore dovrà valutare la possibilità di riaprire la propria indagine allo scopo di “affinarla” ulteriormente. L’ANSF, 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’ANSF in materia di incidenti/inconvenienti che hanno o che avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell’esercizio ferroviario e della successiva formalizzazione da parte del GI della relativa procedura d’attuazione prevista dal punto 5.4.2 dell’Allegato A del Decreto ANSF n.4/2012- il GI dispone, a seconda della tipologia di evento verificatisi, i previsti accertamenti.

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

Il GI, a seguito di un processo di valutazione delle risultanze dell’accertamento, provvede a rendere disponibili le indagini all’ANSF 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.

2.4.6 SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA

2.4.6.1 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 il 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.

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.

2.4.6.2 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 (carri gru, carri 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 il 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.

2.4.6.3 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/convogli di riserva, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo o di stazione, deve dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, e fornire le informazioni disponibili sul tipo di anomalità che ha determinato la fermata.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.6.4 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.

VARIAZIONI AL PROGRAMMA GIORNALIERO

Le tracce oggetto del contratto e le eventuali variazioni in corso d'orario possono subire modifiche che recepiscono:

- Specifiche richieste dell'IF
- Specifiche esigenze del Gestore Infrastruttura;
- Necessità dovute a causa di Forza Maggiore.

2.4.7 *Variazioni richieste dall'IF*

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata, presentata sino a 15 giorni dall'orario programmato di partenza del treno dalla stazione di origine, non dettate da necessità di gestione della circolazione perturbata ed effettuazione di lavori sull'infrastruttura viene, nei termini del relativo accoglimento, formalizzata con la predisposizione a cura del GI di un provvedimento di variazione in corso d'orario.

Le richieste per corse prova finalizzate ai processi omologativi ovvero a sperimentazioni in linea devono essere presentate dalle imprese inderogabilmente con un anticipo di almeno 5 giorni solari dalla data prevista di inizio attività fatto salva disponibilità.

• **Differimento in partenza**

Qualora il referente accreditato di IF, in previsione di ritardo in partenza dalla stazione di origine, intenda comunque utilizzare la traccia assegnata, dovrà comunicare la propria volontà al Regolatore Circolazione, che potrà accettare la richiesta o rigettare la stessa, proponendo eventualmente una nuova traccia. Il Regolatore Circolazione potrà accogliere la richiesta solamente nel caso essa non implichi una riprogrammazione di altri servizi. Il rigetto sarà sempre motivato da parte del Regolatore Circolazione.

Qualora il treno non parta entro 30 minuti dall'orario programmato, il Regolatore Circolazione considera la traccia soppressa di fatto per responsabilità dell'IF.

In tal caso, qualora il referente dell'IF manifesti la volontà di effettuare comunque il servizio, il Regolatore Circolazione potrà formulare l'ipotesi di una nuova traccia, con caratteristiche simili o uguali a quella soppressa. Dopo la definitiva conferma di IF, il Regolatore Circolazione procede alla formale assegnazione della nuova traccia concordata.

• **Variazione della composizione**

IF ha facoltà di variare la composizione del treno. Le variazioni alla composizione devono essere conformi a quanto stabilito dalla normativa di esercizio vigente.

Nel caso di non conformità tecniche di parte del materiale, riscontrate nel corso delle operazioni accessorie precedenti la partenza del treno o lungo il percorso, il Regolatore Circolazione ricevuta in tempo reale la comunicazione del referente di IF, verificherà che si provveda tempestivamente alla risoluzione delle anomalie. In caso di ritardo nella risoluzione dell'inconveniente il referente di GI si atterrà a quanto previsto al punto precedente.

2.4.8 *Variazioni richieste per esigenze del Gestore dell'Infrastruttura*

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.

2.4.9 *Variazioni per causa di forza maggiore*

Qualora le variazioni siano dovute a cause non riconducibili alla responsabilità di IF o di GI, le stesse si ritengono dovute a causa di forza maggiore previo certificazione da parte del GI.

2.5 TRASPORTI ECCEZIONALI

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

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

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

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

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

2.6 PROCESSO DI ACCETTAZIONE DEL MATERIALE ROTABILE- CIRCOLABILITÀ

Ai fini delle presenti condizioni generali, per processo di accettazione del materiale rotabile, si intendono le attività finalizzate alla messa in servizio dello stesso sulla infrastruttura IV-GI.

L'IF dovrà presentare la documentazione di verifica per la determinazione della circolabilità prevista dall'art. 23 del D.Lgs. n. 57 del 14 maggio 2019.

Sarà cura del gestore IV-GI adempiere a quanto previsto dalle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative ai veicoli, tipo di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" n. 01/2019.

2.7 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 ANSF. Il personale con mansioni di sicurezza è tenuto a possedere ed esibire al personale di ANSF 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

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 Pieve 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 Pieve 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 "Fascicolo Linea "Mestre – Adria");
- Il sistema di alimentazione a corrente continua a 3000 V sulla tratta "Mestre - Mira Buse"
Attualmente la linea non è esercita con treni a trazione elettrica.

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

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

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

3.3.2 SISTEMI DI SICUREZZA E SISTEMI DI COMUNICAZIONE

Quadro normativo di riferimento

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

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

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

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

Sistema di Esercizio

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

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

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

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

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

Nelle stazioni capolinea RFI di Mestre e Adria il personale del treno trasmette direttamente il fonogramma del giunto telefonico al DPC/IV.

Tutte le stazioni di linea 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 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 poste all’esterno dell’UM e su marciapiedi.

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

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

Gli itinerari di partenza vengono comandati dal personale del treno con le apposite maniglie CLI (Comando Locale Itinerari) sulla base dell'orario di partenza riportato nella documentazione del treno e nel FO.

Il DPC/IV non può inibire l'apertura segnali dei Posti Periferici dal Posto di Centrale.

Il DPC/IV non avendo a disposizione i comandi di inibizione apertura segnali delle stazioni impresenziate e disconnesse, deve sostituirli con un dispaccio di vincolo 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

Il grado di utilizzo dell'infrastruttura è deducibile dal grafico orario standard (Allegato 2).

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 può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito accordo quadro tra il soggetto Richiedente e il GI. La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata, esclusivamente alle IF per l'orario di servizio successivo a quello in corso di validità ovvero per l'orario in corso di validità. L'assegnazione delle tracce si concretizza mediante la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.

La capacità dell'infrastruttura, in termini di tracce orarie, può altresì essere richiesta e assegnata in "gestione operativa", per l'orario di servizio in corso di validità e solo per la tipologia di servizio indicato in Contratto, 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.

Il Richiedente deve presentare le richieste presso la struttura indicata dal 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.

Il Gestore Infrastruttura 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 del 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

4.2.1 *TEMPISTICA PER RICHIEDERE CAPACITÀ AI FINI DELL'ACCORDO QUADRO*

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'accordo quadro può essere inoltrata al IV-GI senza scadenze predeterminate. Il Gestore Infrastruttura è tenuto a fornire risposta entro quattro mesi dalla data di ricevimento della richiesta. Ove il Richiedente apporti modifiche alle caratteristiche della richiesta, i termini per tale risposta ricominceranno a decorrere dalla data di comunicazione di tali modifiche da parte IF.

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

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

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

Le Imprese Ferroviarie 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:

- il Gestore Infrastruttura si pronuncia sulle richieste entro 2 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- entro i 4 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione, il GI predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni lavorativi per far pervenire eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della assegnazione delle tracce orarie. In mancanza di osservazioni il progetto orario si intende accettato.

Le richieste di tracce orarie, presentate dalle IF oltre la data di avvio del processo di allocazione e fino a 2 mesi prima del giorno di attivazione dell'orario, sono trattate dal GI, dopo la conclusione dell'esame delle richieste pervenute prima della data anzidetta. In questo caso la definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte del GI avverrà al più tardi entro 1 mese dalla data di attivazione dell'orario.

Le richieste di tracce presentate a meno di 2 mesi dal giorno di attivazione dell'orario saranno trattate successivamente all'attivazione dell'orario, alla stregua delle richieste in corso d'orario.

4.2.3 *TEMPISTICA PER RICHIEDERE TRACCE PER L'ADEGUAMENTO INTERMEDIO*

Il calendario delle attività specifico di ciascun adeguamento è pubblicato sul sito internet di IV-GI.

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

- la scadenza per la richiesta di tracce è fissata con anticipo di almeno 5 mesi rispetto alla data di adeguamento;
- il Gestore Infrastruttura si pronuncia sulle richieste entro 2 mesi dalla scadenza anzidetta. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;

- entro i 3 mesi dalla scadenza per la richiesta di tracce il IV-GI predispone un progetto orario, previa consultazione delle parti interessate, e concede alle IF un termine di 30 giorni solari per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità specifica di infrastruttura.

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

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

4.2.4 TEMPISTICA PER RICHIESTE IN CORSO D'ORARIO

Salvo quanto indicato per il caso di adeguamento intermedio, le richieste di tracce in corso d'orario debbono essere avanzate con un anticipo di almeno 30 giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione; per le sole IF titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e per tracce singole tale anticipo è riducibile a 7 giorni lavorativi compreso quello della richiesta. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte 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.

Le richieste di tracce in gestione operativa sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace, in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza. Tali richieste devono essere avanzate dai referenti dell'IF titolare di contratto presso i referenti del GI, da 4 giorni lavorativi a 5 ore ante partenza treno per le tracce ordinarie e la risposta del GI avverrà entro 2 ore ante partenza treno.

Nei casi di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico) la richiesta di IF e la risposta del GI avverranno in tempo reale.

4.2.5 ORDINE DI TRATTAZIONE DELLE RICHIESTE

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

Tutte le richieste relative ad un orario di servizio o ad un adeguamento intermedio, pervenute entro la scadenza, vengono trattate da IV a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa.

Le richieste presentate successivamente alla scadenza di cui sopra sono trattate secondo l'ordine cronologico di presentazione, solo dopo la definizione di tutte le richieste presentate nel rispetto della scadenza stessa.

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

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'accordo quadro può essere inoltrata a IV-GI senza scadenze predeterminate. Il Gestore Infrastruttura IV-GI è tenuto a fornire risposta entro quattro mesi dalla data di ricevimento della richiesta. Ove il Richiedente apporti modifiche alle caratteristiche della richiesta, i termini per tale risposta ricominceranno a decorrere dalla data di comunicazione di tali modifiche da parte IF.

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

4.2.6 RICHIESTE IN GESTIONE OPERATIVA

Le richieste di tracce in gestione operativa (assegnazione di nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie 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 dai referenti accreditati dell'IF titolare del contratto presso i referenti accreditati di GI, rispettando la seguente tempistica:

- 5 giorni non in caso di emergenza;
- in tempo reale in caso di emergenza (comprese quelle di ordine pubblico).

La risposta del GI avverrà rispettando la seguente tempistica:

- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 2 ore prima dell'orario della partenza del treno (non in caso di emergenza);
- tempestivamente per richieste in gestione operativa di tracce in tempo reale.

4.2.7 ALLOCAZIONE DI CAPACITA' PER MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

Per le esigenze manutentive dell'infrastruttura la capacità è allocata prevedendo opportune finestre temporali, di norma di circa un'ora nel periodo diurno.

La scelta sul periodo diurno, viene effettuata da GI in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale).

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.

Le finestre temporali disponibili sono deducibili dal grafico orario standard (Allegato 2).

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.

Attualmente il servizio   ad uso esclusivo dell'IF ST.

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.

Attualmente il servizio   ad uso esclusivo dell'IF ST.

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 dovrà 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.

Attualmente il servizio è ad uso esclusivo dell'IF ST.

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.

Attualmente il servizio è ad uso esclusivo dell'IF ST.

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).

Attualmente il servizio è ad uso esclusivo dell'IF ST.

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.

Attualmente il servizio è ad uso esclusivo dell'IF ST.

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'installazione 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.

Attualmente il servizio è ad uso esclusivo dell'IF ST.

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.

TARIFFE

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.

5.6 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.

La determinazione dei canoni per l'utilizzo delle tracce orarie e dei corrispettivi per i servizi sono definiti dal Contratto di Servizio che IV-GI ha sottoscritto con la Regione Veneto.

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'anno 2022 è pari a:

LINEA Adria - Mestre	2022 TMU
gg feriali	1,894 €
gg Festivi	1,630 €
invii	1,603 €

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

5.7 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.

5.8 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.

5.8.1 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.

*5.8.2 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.

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

5.9 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.

5.10 ALLEGATI

ALLEGATO 01 – CARATTERISTICHE GENERALI DELLA LINEA

ALLEGATO 02 – TRACCE ORARIE

ALLEGATO 03 – REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)

FERROVIA ADRIA - VE.MESTRE

ORARIO GENERALE DI SERVIZIO

N° 47

**VALIDO DAL 15 DICEMBRE 2019
AL 12 DICEMBRE 2020**

INDICE

Sez.		Pag.
1	DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA	5
	SISTEMI PARTICOLARI DI ESERCIZIO DELLA LINEA	5
	Tratto Ve.Mestre - Adria	5
	Tratto Ve.Mestre - Mira Buse	6
2	DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO Per memoria	6
3	ORDINE DI PARTENZA DATO DAL CAPOTRENO Per memoria	7 - 8
4	NORME PARTICOLARI CHE INTERESSANO I TRENI VIAGGIATORI DA OSSERVARSI IN DETERMINATE LOCALITA' DI SERVIZIO Per memoria	9
5	FERMATE FACOLTATIVE Per memoria	10
6	NORME PER IL SERVIZIO DEI MEZZI DI TRAZIONE Per memoria	10
7	LIMITI DI VELOCITA' Velocità Massima Ammessa dalla Linea Per memoria Altre limitazioni di velocità Per memoria	10 10
8	RICHIAMI CONVENZIONALI NELLA TESTATA DELLA COLONNA ORARIO DEL TRENO	11
9	INDICAZIONI E SEGNI CONVENZIONALI RIPORTATI IN ORARIO	12 - 14
10	CLASSIFICAZIONE TRENI Treni ordinari - straordinari Treni ordinari periodici Treni in vietata contemporanea effettuazione per tutto o parte del percorso con treni straordinari Treni in vietata contemporanea effettuazione per tutto o parte del percorso con treni ordinari Treni ordinari soppressi	14 15 16 16

Sez.		Pag.
11	INTERRUZIONI PROGRAMMATE DA ORARIO (IPO)	17 - 18
12	TRENI PARI	19
	Fiancata di Linea ed Orari Treni	.
	Tratto ADRIA - PIOVE DI SACCO	20 - 25
	Tratto PIOVE DI SACCO - VE. MESTRE	26 - 30
	Fiancata Principale ADRIA - PIOVE DI SACCO	32 - 33
	Fiancata Principale PIOVE DI SACCO - VE. MESTRE	34 - 35
13	TRENI DISPARI	37
	Fiancata di Linea ed Orari Treni	.
	Tratto VE. MESTRE - PIOVE DI SACCO	38 - 42
	Tratto PIOVE DI SACCO - ADRIA	44 - 48
	Fiancata Principale VE.MESTRE - PIOVE DI SACCO	50 - 51
	Fiancata Principale PIOVE DI SACCO - ADRIA	52 - 53
14	ELENCO DEI PASSAGGI A LIVELLO PUBBLICI E PRIVATI	54 - 57
15	ALTRE UTENZE TELEFONICHE	58

Sez. 1 DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA

SISTEMI PARTICOLARI DI ESERCIZIO DELLA LINEA

TRATTO VE. MESTRE - ADRIA

"Sulla linea "Mestre – Adria" è attivato il sistema di esercizio con Dirigente Centrale Operativo.

Il regolatore della circolazione è tuttavia denominato "DPC/ST". 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, che ha sede a Piove di Sacco, con norme analoghe a quelle stabilite dalle Disposizioni Esercizio in Telecomando (DET) di RFI e delle Istruzioni Esercizio con Sistemi di Blocco Elettrico Conta-assi (IESBE) di RFI per le linee a semplice binario in telecomando e tuttavia con particolari limitazioni di esercizio e peculiarità.

Dette limitazioni, 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 un Dirigente Movimento (DM).

Il DM che presenzia la stazione di Piove di Sacco assume, di norma, anche il ruolo di DPC/ST 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/ST, in quanto egli stesso ne riveste il ruolo.

La stazione di Piove di Sacco che è sempre esercita in modalità Esclusione DCO (EDPC/ST), cioè presenziata e disconnessa. Le restanti stazioni della linea sono normalmente impresenziate, ma presenziabili, e munite di apparati atti all'effettuazione di incroci anche durante l'impresenziamento.

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/ST ed il personale del treno, ai fini della regolarità della circolazione.

Qualora risulti conveniente spostare l'incrocio il DPC/ST deve darne avviso verbale al personale dei treni.

Il DPC/ST richiede telefonicamente (G-SMR) al personale del treno che deve attendere di non azionare ad orario la CLI per la sua partenza.

In caso di necessità il DPC/ST 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."

TRATTO VE.MESTRE - MIRA BUSE

Il tratto di linea Ve. Mestre – Mira Buse è elettrificato con tensione 3000 V corrente continua.

Sez. 2 DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO

Per memoria

Sez. 3 ORDINE DI PARTENZA DATO DAL CAPOTRENO

Per memoria

Per memoria

**Sez. 4 NORME PARTICOLARI CHE INTERESSANO I
TRENI VIAGGIATORI, DA OSSERVARSI IN
DETERMINATE LOCALITA' DI SERVIZIO IN CASO DI
MASSIMA COMPOSIZIONE**

Per memoria

Sez. 5 FERMATE FACOLTATIVE

Per memoria

Sez. 6 NORME PER IL SERVIZIO DEI MEZZI DI TRAZIONE

Per memoria

Sez. 7 LIMITI DI VELOCITA'

VELOCITA' MASSIMA AMMESSA DALLA LINEA

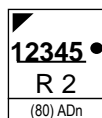
Per memoria.

ALTRE LIMITAZIONI DI VELOCITA'

Per memoria.

Sez. 8 RICHIAMI CONVENZIONALI NELLA TESTATA DELLA COLONNA

Si precisa che per la consultazione dell'Orario di Servizio si deve ritenere valida la simbologia di seguito riportata.



I segni ricorrenti che possono essere indicati nella testata del treno sono quelli dell'esempio a fianco riprodotto.

Ogni segno definisce l'oggetto relativo ad una o più prescrizioni omogenee, la cui specificazione, per ciascun treno, è riportata nei prospetti che seguono.

- Treno ordinario soppresso in determinati giorni della settimana o dell'anno.
- ▼ Treno ordinario periodico.
- R Treno classificato regionale.
- D Treno classificato diretto.
- XXX Fermata facoltativa.
- 2 Classe di viaggio 2^a.

- (80) Il numero in parentesi è riferito alla velocità di impostazione d'orario.

- ALn Treno effettuato con automotrici termiche.
- ALe Treno effettuato con automotrici elettriche.
- de Treno effettuato con locomotori diesel-elettrici.

- 12345 •** Sottolineatura del numero e segno • : treno la cui effettuazione è incompatibile per tutto o parte del percorso con treni ordinari. I treni così contraddistinti possono essere effettuati solo se autorizzati dagli Uffici Superiori.

- 12345 +** Treno la cui circolazione è incompatibile per tutto o parte del percorso con treni straordinari. Se l'incompatibilità interessa due treni entrambi straordinari, ed uno di essi è già stato effettuato, l'altro può essere a sua volta effettuato solo con autorizzazione analoga a quella prevista per il precedente contrassegno.

Sez. 9 INDICAZIONI E SEGNI CONVENZIONALI RIPORTATI IN ORARIO

Si precisa che per la consultazione dell'Orario di Servizio si deve ritenere valida la simbologia di seguito riportata.

FIANCATE PRINCIPALI

Colonna "Località di servizio".

MAIUSCOLO (neretto sottolineato): stazione capotronco.


Minuscolo (neretto): stazioni rette normalmente da dirigente di movimento.


Corsivo (chiaro grande): impianti provvisti di binari d'incrocio o precedenza, o, sul doppio binario, di collegamento fra i binari di corsa, ma gestiti come fermate.


Corsivo (chiaro piccolo): fermate sprovviste di binari d'incrocio o precedenza, o, sul doppio binario, di collegamento fra i binari di corsa.

Minuscolo (chiaro): altre località ad uso esclusivo di servizio per le quali non siano riportate in colonna orario le ore.

MAIUSCOLETTA (chiaro): località ad uso esclusivo di servizio per le quali siano riportate in colonna orario le ore.

 P.L. senza barriere munito di segnali luminosi lato strada, protetto lato ferrovia con apposito segnale.


 P.L. con semibarriere o barriere complete protetto da proprio segnale.


 P.L. con barriere complete protetto da proprio segnale di 1ª categoria con avviso accoppiato.


Colonna " Velocità massima".


 Rallentamenti compresi in orario.

Colonna "Indicazioni di servizio e protezione P.L.".


 Stazioni e fermate munite di doppio segnalamento di protezione e partenza.

 Stazioni e fermate munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, quando al segnale di partenza è accoppiato un segnale di avviso.

 Stazioni e fermate munite di solo segnalamento di protezione di 1ª categoria.

 Segnale fisso di protezione normalmente disposto a via libera.

 Località sprovviste di segnali fissi di protezione.


 Località che manovra il passaggio a livello.


P.L.A. Passaggio a livello automatico.


Segn. part. Seguito dalla indicazione della località che protegge il passaggio a livello.
o
Segn. prot.


Disp. Com. Seguito dalla progressiva chilometrica del dispositivo di comando.
Km

In corrispondenza delle stazioni nelle quali non esiste un binario che possa essere percorso senza limitazioni di velocità, rispetto a quella massima ammessa dalla linea, il segno:

 indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, nel tratto fra gli scambi estremi d'ingresso e l'asse del F.V., non deve essere superiore ad x (1).

 indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, nel tratto fra l'asse del F.V. e gli scambi estremi di uscita, non deve essere superiore ad x (1).

 indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, sia nel tratto fra gli scambi estremi d'ingresso e l'asse del F.V., sia fra questo e gli scambi estremi di uscita, non deve essere superiore ad x (1).

 indica che la velocità massima ammessa sul binario destinato al transito dei treni, nel tratto tra gli scambi estremi d'ingresso e l'asse del F.V., non deve essere superiore ad x e che la velocità massima ammessa sullo stesso binario tra l'asse del F.V. e gli scambi estremi di uscita, non deve essere superiore a y (1)



Località con presa d'acqua.



Località con sede di officina carica accumulatori.



Località sede di verifica.



Stazioni con ponte a bilico; il numero di sopra indica la portata in tonnellate e quello di sotto la lunghezza in metri.



Stazioni con rifornitore d'acqua.



Stazione con sagoma limite per materiale mobile.



Località con posti di distribuzione gasolio.



Località sede di ambulatorio medico o posto di soccorso F.S..



Località sede di Polizia Ferroviaria o Comando Carabinieri.



Stazioni di diramazione, con linee divergenti incontrate di punta dal treno, munite di segnale di partenza integrato da indicatore di direzione: X indica il numero esposto dall'indicatore per la direzione di partenza del treno.



Località con posti di distribuzione carbone.



Tratto di linea attrezzato con SCMT

(1) - Ai treni che dovessero essere ricevuti in binari che impongono maggiori limitazioni di velocità dovrà farsi, occorrendo, opportuna prescrizione.



Stazioni con piattaforma atta al giro delle locomotive; il numero indica il diametro della piattaforma in metri.

Stazioni atte al giro delle locomotive di qualunque lunghezza, aventi binari raccordati a triangolo o a stella.

Tratto di linea con blocco elettrico conta-assi.

Località di servizio, posto di comando di altra località limitrofa.

Località di servizio, posto satellite telecomandato.

Sez. 10 CLASSIFICAZIONE DEI TRENI

ORDINARI			STRAORDINARI	
VIAGGIATORI	INVIO MATERIALE	MERCI	VIAGGIATORI	MERCI
91560 - 91562	91541	29054	PER MEMORIA	63733 - 63734
91563 - 91564	91542	29055		63735 - 63736
91565 - 91566	91544	29056		63737 - 63738
91567 - 91568	91545	29057		63739 - 63740
91569 - 91570	91546	29058		63741 - 63742
91571 - 91572	91547	29059		63743 - 63744
91573	91549	29060		63746
91575 - 91576	91551	29061		
91577 - 91578	91600	29071		
91579 - 91580		29073		
91581 - 91582				
91583 - 91584				
91585 - 91586				
91587 - 91588				
91589 - 91590				
91591 - 91592				
91593 - 91594				
91595 - 91596				
91597 - 91598				
91599				

TRENI ORDINARI PERIODICI		
TRENO	TRATTO	PERIODICITA'
91541	Piove di Sacco - Adria	Circola nei giorni festivi
91545	Venezia SL - Adria	Circola nei giorni festivi
91546	Adria - Piove di Sacco	Circola nei giorni festivi
91547	Venezia SL - Adria	Circola nei giorni festivi
91549	Venezia SL - Adria	Circola nei giorni festivi
91551	Venezia SL - Adria	Circola nei giorni festivi
91572	Adria - Venezia SL	Circola nei giorni festivi
91573	Piove di Sacco - Adria	Circola nei giorni festivi
91578	Adria - Venezia SL	Circola nei giorni festivi
91583	Venezia SL - Adria	Circola nei giorni feriali dal 23.12.2019 al 04.01.2020 e dal 15.06.20 al 12.09.20
91584	Adria - Venezia SL	Circola nei giorni festivi
91585	Venezia SL - Adria	Circola nei giorni feriali dal 16.12.2019 al 21.12.19, dal 07.01.2020 al 13.06.20 e dal 14.09.20 al 12.12.20
29054	Adria - Piove di Sacco	Circola nei giorni festivi
29056	Adria - Piove di Sacco	Circola il sabato feriale dal 23.12.2019 al 04.01.2020 e dal 15.06.20 al 12.09.20
29057	Piove di Sacco - Adria	Circola nei giorni festivi
29059	Piove di Sacco - Adria	Circola nei giorni feriali dal 23.12.2019 al 04.01.2020 e dal 15.06.20 al 12.09.20
29060	Adria - Piove di Sacco	Circola nei giorni festivi dal 23.12.2019 al 06.01.2020 e dal 14.06.20 al 12.09.20
29061	Piove di Sacco - Adria	Circola nei giorni festivi
29071	Piove di Sacco - Adria	Circola nei giorni feriali escluso il sabato dal 16.12.2019 al 13.06.2020 e dal 14.09.20 al 12.12.20
29073	Piove di Sacco - Adria	Circola nei giorni festivi dal 23.12.2019 al 06.01.2020 e dal 14.06.20 al 12.09.20

+ TRENI IN VIETATA CONTEMPORANEA EFFETTUAZIONE PER TUTTO O PARTE DEL PERCORSO CON TRENI STRAORDINARI

Per memoria

12345 • TRENI IN VIETATA CONTEMPORANEA EFFETTUAZIONE PER TUTTO O PARTE DEL PERCORSO CON TRENI ORDINARI

Per memoria

■ TRENI ORDINARI SOPPRESSI

TRENO	TRATTO	PERIODICITA'
91542	Piove di S. - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91544	Adria - Piove di S.	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91560	Piove di S. - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91562	Adria - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91563	Piove di S. - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91564	Adria - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91565	Piove di S. - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91566	Piove di S. - VE. Mestre	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91567	Piove di S. - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91569	Venezia SL - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91570	Adria - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91571	Venezia SL - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91575	Venezia SL - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91576	Adria - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91577	VE. Mestre - Piove di S.	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91579	Venezia SL - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91580	Adria - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91581	Venezia SL - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91582	Adria - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91586	Piove di S. - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91587	Venezia SL - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91588	Adria - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91589	Venezia SL - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91591	Venezia SL - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91592	Adria - Venezia SL	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91593	Venezia SL - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91594	Adria - Piove di S.	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91595	Venezia SL - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91596	Adria - Piove di S.	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91598	Adria - Piove di S.	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
91599	Venezia SL - Piove di S.	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
29055	Piove di S. - Adria	Giorni festivi dal 15.12.2019 al 12.12.2020
29058	Adria - Piove di S.	Il sabato feriale dal 15.12.2019 al 12.12.2020

Sez. 11 INTERRUZIONI PROGRAMMATE DA ORARIO (IPO)

Per memoria

Per memoria

ADRIA - MESTRE - VENEZIA S.L.

TRENI PARI

FIANCATE DI LINEA E QUADRI ORARIO

FIANCATE PRINCIPALI









Grado di frenatura	Velocità max Km/h		LOCALITA' DI SERVIZIO	Progr. chilom.
	A	B		
I ₄	50	80	<u>ADRIA</u>	29,23
			P. scolo Fossona dei Ferri	24,65
			P. Botta	23,14
			<i>Cavarzere centro</i>	19,92
IV			P. fiume Adige	19,62
			P. fiume Gorzone	19,15
			<i>Cavarzere</i>	18,50
I ₄			Cippo	18,00
			<i>Cona Veneta</i>	12,42
			P. Barbegara	9,20
	60		Cippo	9,00
I _a			Cippo	8,00
	80		Cippo	7,00
I ₃			RACCORDO ZUCCHERIFICIO	6,42
			P. sottovia	5,49
V			P. fiume Bacchiglione	5,45
			<i>Pontelongo fermata</i>	5,38
			Ex F.V. Pontelongo	4,73
I _a			Cippo	3,00
			<i>Arzergrande</i>	2,26
I ₃			<u>PIOVE DI SACCO</u>	0,00

Grado di frenatura	Velocità max Km/h		LOCALITA' DI SERVIZIO	Progr. chilom.
	A	B		
I ₃	50	80	<u>PIOVE DI SACCO</u>	0,00
			<i>Campolongo Maggiore</i>	2,84
III			P. fiume Brenta	4,24
			<i>Bojon</i>	5,81
			<i>Casello 8</i>	8,13
I _a			<i>Campagnalupia Camponogara</i>	9,30
	40	40	<i>Casello 11</i>	11,35
III	50	80	Cippo	12,00
			<i>Mira Buse</i>	17,10
			P. Strada Statale 11	19,58
I _a			<i>Oriago</i>	20,51
			<i>Porta Ovest</i>	22,53
	60	60	Cippo	23,00
			Limite FS	24,10
			Cippo	25,00
			<u>VE. MESTRE</u>	27,78
			<i>Ve. Porto Marghera</i>	
			<u>VENEZIA S.L.</u>	

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero		
							Lunghezza binari in metri		
3	4	29,234		(da e per Chioggia) ADRIA (da e per Rovigo)	8		Vari		
		28,995	0,239	P.L. n° 52A ←		Segn.Partenza Adria			
		28,870	0,125	Limite Giurisdizione RFI e ST-GI					
		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 BOTTA					
		23,121	0,016	P.L.A. n° 50		Segn.Partenza Adria			
		22,239	0,882	P.L.A. n° 49A		Segn. Km. 22,297 - (b) Disp. Com. Km. 24,719			
		21,437	0,802	P.L.A. n° 49		Segn. Km. 22,297 - Disp. Com. Km. 24,719			
		21,398	0,039	P.L.A. n° 48		Segn. Km. 22,297 - Disp. Com. Km. 24,719			
		7	13	21,320		0,078	P.L.A. n° 47	Segn. Km. 22,297 - Disp. Com. Km. 24,719	
				19,929		1,391	<i>Cavarzere centro</i>		
				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	
				19,147		0,397	Ponte fiume GORZONE		
19,112	0,035			P.L. n° 44 ←	Segn. Protezione Cavarzere				
3	8			18,501	0,611	<i>Cavarzere</i>	7	(a) (a)	$\frac{1}{(349)}$
		1	2	12,423	6,078	<i>Cona Veneta</i>	6	(a) 	$\frac{1}{(196)}$
12,293	0,130			P.L. n° 43 ←	Segn. Partenza Cona Veneta				
12,235	0,058			P.L. n° 42B ←	Segn. Partenza Cona Veneta				
10,316	1,919			P.L.A. n° 42	Segn. Partenza Cona Veneta				
1	10,308			0,008	<i>Villa del Bosco</i>				

(a) Segnali di partenza con Vril ridotta a 10 Km/ora





















(b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/ora

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero
							Lunghezza binari in metri
1	1	10,308	0,008	Villa del Bosco			
		9,202	1,106	Ponte BARBEGARA			
		9,185	0,017	P.L.A. n° 40		Segn. Partenza Cona Veneta	
3	13	7,154	2,031	P.L.A. n° 39		 Segn. Km. 7,314 - Disp.Com. Km. 9,636	
		6,417	0,737	Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO			
		6,322	0,095	P.L.A. n° 38		 Segn. Km. 7,314 - Disp.Com. Km. 9,636	
		6,078	0,244	P.L.A. n° 37A		 Segn. Km. 7,314 - Disp.Com. Km. 9,636	
		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	
7	1	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 - (b) Disp. Com. Km. 5,420	
		2,267	0,569	Arzergrande			
		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. Protez. di Piove di Sacco (b)	
		1,068	0,260	P.L. n° 31 ←		Segn. Protezione di Piove di Sacco	
		0,578	0,490	P.L. n° 30 ←		Segn. Protezione di Piove di Sacco	
		0,233	0,345	P.L. n° 30A ←		Segn. Protezione di Piove di Sacco	
2	0,000	0,578	PIOVE DI S. (3)	5	 (a)	Vari	

(3) Segnale di protezione di Piove di Sacco (S2), preceduto da segnale (S2A) di protezione dei P.P.L.L. progressiva km 2,836 e km 2,096 con accoppiato segnale di avviso rispetto segnale (S2).


















(a) Segnali di partenza con Vril ridotta a 10 Km/ora

(b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/ora

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero	
							Lunghezza binari in metri	
1	2	0,000		<u>PIOVE DI SACCO</u>	5		Vari	
		0,460	0,460	P.L. n° 29A ←			Segn. Partenza di Piove di Sacco	
		0,487	0,027	P.L. n° 29 ←			Segn. Partenza di Piove di Sacco	
		2,848	2,361	<i>Campolongo Maggiore</i>				
		2,857	0,009	P.L.A. n° 25			Segn. Km 2,755 (b) Disp. Com.Km 1,678	
		3,119	0,262	P.L.A. n° 24			Segn. Km 2,755 Disp. Com.Km 1,678	
		3,494	0,375	P.L.A. n° 23			Segn. Km 2,755 Disp. Com.Km 1,678	
7	10	4,167	0,673	P.L.A. n° 22		Segn. Part. Piove di Sacco		
		4,235	0,068	Ponte fiume BRENTA				
		4,304	0,069	P.L.A. n° 21		Segn. Part. Piove di Sacco		
		5,103	0,799	P.L.A. n° 20		Segn. Km 5,040 (b) Disp. Com.Km 2,510		
		5,754	0,651	<i>Bojon</i>				
		5,809	0,055	P.L.A. n° 19		Segn. Km 5,040 Disp. Com.Km 2,510		
		6,961	1,152	P.L.A. n° 18		Segn. Km 5,040 Disp. Com.Km 2,510		
1	-----	8,132	1,171	<i>Casello 8</i>				
		8,187	0,055	P.L.A. n° 17		Segn. Km 7,738 Disp. Com.Km 4,888		
		9,303	1,116	<i>Campagna Lupia Camponogara</i>	4		(a)	$\frac{1}{(338)}$
		9,514	0,211	P.L. n° 16 ←			Segn. part. Campagnalupia - C.	
		9,916	0,402	P.L. n° 15B ←			Segn. part. Campagnalupia - C.	
		10,621	0,705	P.L.A. n° 15A			Segn. part. Campagnalupia - C.	

(a) Segnali di partenza con Vril ridotta a 10 Km/ora

(b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/ora

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero
							Lunghezza binari in metri
		11,342		P.L.A. n° 15		 Segn. Km 11,280 (b) Disp. Com.Km 9,623	
2	11	11,351	0,255	Casello 11			
		11,732	0,381	P.L.A. n° 14		 Segn. Km 11,280 Disp. Com.Km 9,623	
7	11	12,480	0,748	P.L.A. n° 13		 Segn. Km 11,280 Disp. Com.Km 9,623	
		15,497	3,017	P.L.A. n° 11		 Segn. Km 15,441 (b) Disp. Com.Km 12,423	
		15,901	0,404	P.L.A. n° 10		 Segn. Km 15,441 Disp. Com. Km 12,423	
1	-----	17,108	1,207	Mira Buse	3	 (a)	$\frac{1}{(279)}$
7	10	17,342	0,234	P.L. n° 9	←	Segn. partenza Mira Buse	
		19,578	2,236	Ponte Strada Statale 11			
1	-----	20,510	0,932	Oriago			
		20,899	0,389	P.L.A. n° 4A		 Segn. Km 20,618 Disp. Comando Km 18,088	
		21,106	0,207	P.L.A. n° 4		 Segn. Km 20,618 Disp. Comando Km 18,088	
		21,453	0,347	P.L.A. n° 3		 Segn. Km 20,618 Disp. Comando 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 ⁽³⁾	2	 (a)	$\frac{1}{(115)}$
		23,745	1,215	P.L. n° 1		Segn. Partenza Porta Ovest	
		24,106	0,361	Limite Giurisdizione RFI e ST-GI			
		24,781	0,675	Segnale Protezione Esterno			
		26,261	2,155	G.S. Mestre			
		27,787	1,526	(da Trento, Milano, Udine e Trieste) VENEZIA MESTRE ⁽⁴⁾ Per Venezia S.L. e Ve. Marghera Scalo	1	     $\frac{80}{20}$	(565-220)

(3) Segnale di protezione di Porta Ovest (S2), preceduto da segnale (S2A) di protezione dei P.P.L.L. progressiva km 20,899, km 21,106 e km 21,453 con accoppiato segnale di avviso rispetto segnale (S2).

(4) 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'intero "INT.1".

(a) Segnali di partenza con Vril ridotta a 10 Km/ora

(b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/ora

Grado di frenatura	Velocità max Km/h		LOCALITA' DI SERVIZIO	Progr. chilom.
	A	B		
			<u>VENEZIA S.L.</u>	
			<i>Ve. Porto Marghera</i>	
I_a	60	60	<u>VE. MESTRE</u>	27,78
			Cippo	25,00
			Limite FS	24,10
	50	80	Cippo	23,00
			<i>Porta Ovest</i>	22,53
III			<i>Oriago</i>	20,51
			P. Strada Statale 11	19,58
			<i>Mira Buse</i>	17,10
I_a			Cippo	12,00
			<i>Casello 11</i>	11,35
I₃			<i>Campagnalupia Camponogara</i>	9,30
			<i>Casello 8</i>	8,13
			<i>Bojon</i>	5,81
III			P. fiume Brenta	4,24
I_a			<i>Campolongo Maggiore</i>	2,84
			<u>PIOVE DI SACCO</u>	0,00

Grado di frenatura	Velocità max Km/h		LOCALITA' DI SERVIZIO	Progr. chilom.
	A	B		
			<u>VENEZIA S.L.</u>	
			<i>Ve. Porto Marghera</i>	
I_a	60	60	<u>VE. MESTRE</u>	27,78
			Cippo	25,00
			Limite FS	24,10
	50	80	Cippo	23,00
			<i>Porta Ovest</i>	22,53
III			<i>Oriago</i>	20,51
			P. Strada Statale 11	19,58
			<i>Mira Buse</i>	17,10
I_a			Cippo	12,00
			<i>Casello 11</i>	11,35
I₃			<i>Campagnalupia Camponogara</i>	9,30
			<i>Casello 8</i>	8,13
			<i>Bojon</i>	5,81
III			P. fiume Brenta	4,24
I_a			<i>Campolongo Maggiore</i>	2,84
			<u>PIOVE DI SACCO</u>	0,00

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero		
							Lunghezza binari in metri		
1	1	27,787	-	(da Venezia S.L. e Ve Marghera Scalo) VENEZIA MESTRE (per Trento, Milano, Udine e Trieste)	1		(565-220)		
		26,515	1,272	Segnale partenza Esterno					
		26,261	0,254	G.S. Mestre					
		24,106	2,155	Limite Giurisdizione RFI e ST-GI					
		23,745	0,361	P.L. n° 1					
		22,530	1,215	<i>Porta Ovest</i>		2			1 (115)
		22,285	0,245	P.L. n° 2 ←					
		21,997	0,288	P.L. n° 2A ←					
		21,453	0,544	P.L.A. n° 3					
		21,106	0,347	P.L.A. n° 4					
20,899	0,207	P.L.A. n° 4A							
6	9	20,510	0,389	<i>Oriago</i>					
		19,578	0,932	Ponte Strada Statale 11					
		17,342	2,236	P.L. n° 9 ←					
7	11	17,108	0,234	<i>Mira Buse</i>	3		1 (279)		
		15,901	1,207	P.L. n° 10					
		15,497	0,404	P.L. n° 11					
		12,480	3,017	P.L.A. n° 13					
		11,732	0,748	P.L.A. n° 14					
1	-----	11,351	0,381	<i>Casello 11</i>					
		11,342	0,009	P.L.A. n° 15					
		10,621	0,721	P.L.A. n° 15A					

(1) La stazione di Ve. Mestre è munita di due successivi segnali di partenza. Quello interno porta accoppiato l'avviso di quello esterno.

- (a) Segnali di partenza con Vril ridotta a 10 Km/ora
(b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/ora

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero
							Lunghezza binari in metri
1	---	9,916	0,705	P.L. n° 15B ←	4	Segn. Prot. Campagna L. (b)	1 (338)
		9,514	0,402	P.L. n° 16 ←		Segn. Prot. Campagna L.	
		9,303	0,211	<i>Campagna Lupia Camponogara</i>		Segn. Part. Campagna L. (a)	
		8,187	1,116	P.L.A. n° 17		Segn. Part. Campagna L.	
2	5	8,132	0,055	<i>Casello 8</i>		Segn. Km 7,120 Disp. Com. Km 8,832 (b)	
		6,961	1,171	P.L.A. n° 18		Segn. Km 7,120 Disp. Com. Km 8,832	
		5,809	1,152	P.L.A. n° 19		Segn. Km 7,120 Disp. Com. Km 8,832	
7	10	5,754	0,055	<i>Bojon</i>		Segn. Km 7.120 Disp. Com. Km 8,832	
		5,103	0,651	P.L.A. n° 20		Segn. part. Campagna Lupia	
		4,304	0,799	P.L.A. n° 21		Segn. part. Campagna Lupia	
		4,235	0,069	Ponte fiume BRENTA		Segn. Km 3,560 Disp. Com. Km 6,090 (b)	
		4,167	0,068	P.L.A. n° 22		Segn. Km 3,560 Disp. Com. Km 6,090	
		3,494	0,673	P.L.A. n° 23		Segn. Km 3,560 Disp. Com. Km 6,090	
		3,119	0,375	P.L.A. n° 24		Segn. Km 3,560 Disp. Com. Km 6,090	
		2,857	0,262	P.L.A. n° 25		Segn. Km 3,560 Disp. Com. Km 6,090	
		2,848	0,009	<i>Campolongo Maggiore</i>		Segn. Protezione di Piove di Sacco	
		0,487	2,361	P.L. n° 29 ←		Segn. Protezione di Piove di Sacco	
2		0,460	P.L. n° 29A ←	5	Segn. Protezione di Piove di Sacco	Vari	
		0,000	0,460		<u>PIOVE DI SACCO</u>		Segn. Part. Campagna L. (a)

(a) Segnali di partenza con Vril ridotta a 10 Km/ora
























(b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/ora

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero	
							Lunghezza binari in metri	
1	2	0,000		<u>PIOVE DI SACCO</u>	5		Vari	
		0,336	0,336	P.L. n° 30A ←		Segn. Part. Piove di Sacco		
		0,578	0,578	P.L. n° 30 ←		Segn. Part. Piove di Sacco		
		1,068	0,490	P.L. n° 31 ←		Segn. Part. Piove di Sacco		
		1,328	0,260	P.L. n° 32 ←		Segn. Part. Piove di Sacco		
		2,096	0,768	P.L.A. n° 33		Segn. Part. Piove di Sacco		
		2,267	0,171	<i>Arzergrande</i>				
		2,836	0,569	P.L.A. n° 35		Segn. Part. Piove di Sacco		
		4,267	1,431	P.L.A. n° 36		Segn. Part. Piove di Sacco		
		7	12	4,733		0,466	<i>Ex F.V. Pontelongo</i>	
5,383	0,650			<i>Pontelongo fermata</i>				
5,406	0,023			P.L.A. n° 37	Segn. Part. Piove di Sacco			
5,451	0,045			Ponte fiume BACCHIGLIONE				
5,985	0,534			EX RACCORDO ZUCCHERIFICIO				
6,078	0,093			P.L.A. n° 37A	Segn. Km. 5,965 - (b) Disp.Com. Km. 3,543			
6,322	0,244			P.L.A. n° 38	Segn. Km. 5,965 - Disp.Com. Km. 3,543			
1	2			6,417	0,095	EX RACCORDO ZUCCHERIFICIO		
				7,154	0,737	P.L.A. n° 39	Segn. Km. 5,965 - Disp.Com. Km. 3,543	
				9,185	2,031	P.L.A. n° 40	Segn. Km. 9,130 - (b) Disp.Com. Km. 6,708	
		9,202	0,017	Ponte BARBEGARA				
		-----	10,308	1,106	<i>Villa del Bosco</i>			

(a) Segnali di partenza con Vril ridotta a 10 Km/ora

(b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/ora

52 Orario n. 47 dal 15.12.2019 (Prescrizione di Eservizio n. xx/2019)

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero
							Lunghezza binari in metri
1	-----	10,308	1,123	Villa del Bosco			
		10,316	0,008	P.L.A. n° 42		 Segn. Km. 9,130 - Disp. Com. Km. 6,708	
		12,235	1,919	P.L. n° 42B ←		 Segn. Prot. Cona Veneta	
		12,293	0,058	P.L. n° 43 ←		 Segn. Prot. Cona Veneta	
		12,423	0,130	Cona Veneta	6	 (a) 	1 (196)
		18,501	6,078	Cavarzere	7	 (a) 	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			
1	-----	19,685	0,064	P.L. n° 46 ←		 Segn. Partenza Cavarzere	
		19,929	0,244	Cavarzere centro		 	
		21,320	1,391	P.L.A. n° 47		 Segn. Km. 21,265 - (b) Disp. Com. Km. 18,843	
		21,398	0,078	P.L.A. n° 48		 Segn. Km. 21,265 - Disp. Com. Km. 18,843	
		21,437	0,039	P.L.A. n° 49		 Segn. Km. 21,265 - Disp. Com. Km. 18,843	
		22,239	0,802	P.L.A. n° 49A		 Segn. Km. 21,265 - Disp. Com. Km. 18,843	
		23,121	0,882	P.L.A. n° 50		 Segn. Partenza Cavarzere	
		23,137	0,016	Ponte BOTTA			
		23,144	0,007	P.L.A. n° 50A		 Segn. Partenza Cavarzere	
		28,662	5,518	P.L. n° 52 ←		 Segn. Protezione Adria	
2	-----	28,870	0,125	Limite Giurisdizione RFI e ST-GI			
		28,995	0,333	P.L. n° 52A ←		 Segn. Protezione Adria	
		29,234	0,239	(da e per Chioggia) ADRIA (da e per Rovigo)	8	  	Vari

(a) Segnali di partenza con Vril ridotta a 10 Km/ora

(b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/ora

**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	