


INDICE DELLE REVISIONI DELLE APPENDICI DEL PIR

APPENDICE	Rev.	Data	Motivo revisione / note
1.A – Glossario dei termini	00	28/06/2024	Format RNE
1.B - Abbreviazioni	00	28/06/2024	Format RNE
2.A - Caratteristiche generali della linea	00	28/06/2024	Format RNE
2.B - Registro dell'Infrastruttura nazionale (RINF)	00	28/06/2024	Format RNE
3.A - Contratto tipo di utilizzo infrastruttura	00	28/06/2024	Format RNE
3.B – Accordo Quadro tipo di utilizzo infrastruttura	00	01/12/2024	Format RNE/inserimento
5.A - Principi e logica del Performance Regime	01	01/12/2024	Format RNE/aggiornamento
5.B - Codifica cause di ritardo	01	01/12/2024	Format RNE/aggiornamento
6.A -Indicatori di qualità	00	28/06/2024	Format RNE
6.B - Procedura per la gestione dei reclami della clientela	00	28/06/2024	Format RNE/aggiornamento
6.C - Gestione economica del contratto di utilizzo	01	01/12/2024	Format RNE/aggiornamento
7.A - Località aperte ai servizi viaggiatori	00	28/06/2024	Format RNE
7.B - Impianto di Piove di Sacco	00	28/06/2024	Format RNE

	GLOSSARIO DEI TERMINI	Rev. 00
	APPENDICE 1.A AL CAPITOLO 1 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 28/06/2024
		PAGINA 1 di 5

ACCORDO QUADRO

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

ACCORDO QUADRO PER SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

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

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

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

AREA DI DEPOSITO

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

ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ

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

AUTORITÀ PREPOSTA AL RILASCIO DELLE LICENZE

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

AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

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

CANONE DI UTILIZZO (PEDAGGIO)

Il corrispettivo dovuto per l'utilizzo di ogni singola traccia e per i servizi ad essa connessi.

CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA

Il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo.

CAPACITÀ QUADRO

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


CARTA DEI SERVIZI DI INFRASTRUTTURE VENETE SRL

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

CAUSA DI RITARDO

Motivo che ha generato il ritardo, individuato da uno specifico codice.

CERTIFICATO DI SICUREZZA UNICO

	GLOSSARIO DEI TERMINI	Rev. 00
	APPENDICE 1.A AL CAPITOLO 1 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 28/06/2024
		PAGINA 2 di 5

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

CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA (di seguito "Contratto")

L'Atto in base al quale sono assegnate le tracce orarie a ciascuna IF e concesso l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. 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 fra loro.

DIRETTORE DEL GESTORE INFRASTRUTTURA

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

DIRIGENTE DEL POSTO DI COMANDO (DPC/IV)

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

EUROPEAN RAILWAY AGENCY (ERA)

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

FASCIA ORARIA

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

GESTIONE OPERATIVA

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

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

L'infrastruttura ferroviaria di rilevanza nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A

INFRASTRUTTURE VENETE SRL - GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (IV)

Divisione di Infrastrutture Venete incaricata di realizzazione, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi 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.

	GLOSSARIO DEI TERMINI	Rev. 00
	APPENDICE 1.A AL CAPITOLO 1 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 28/06/2024
		PAGINA 3 di 5

INFRASTRUTTURA SATURATA

Sezione della infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio

INTERRUZIONE PROGRAMMATA IN ORARIO (IPO)

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

LINEA FERROVIARIA

L'infrastruttura che collega almeno due località.

MODIFICA TRACCE

Variazione temporale della traccia originaria, mantenendo invariato il percorso.

MODULO DELLA LINEA

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

NORMATIVA D'ESERCIZIO VIGENTE

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

ONE STOP SHOP (OSS)

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

OPERATORE D'IMPIANTO

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

ORARIO DI SERVIZIO

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

ORGANISMO DI REGOLAZIONE (ART)

L'Autorità di regolazione dei trasporti istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che è anche l'organismo nazionale di regolazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio

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

PROGRAMMA DI MANOVRA

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


PROGRAMMA DI STAZIONE

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

PROGRAMMA GIORNALIERO

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

QUADRI ORARIO

	GLOSSARIO DEI TERMINI	Rev. 00
	APPENDICE 1.A AL CAPITOLO 1 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 28/06/2024
		PAGINA 4 di 5

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.

RAIL NET EUROPE (RNE)

Associazione internazionale dei gestori delle infrastrutture ferroviarie europee

RETE

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

REFERENTE ACCREDITATO

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

RICHIEDENTE

Un'Impresa Ferroviaria titolare di licenza o un gruppo Internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica, quali le regioni e le provincie autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario,

RICHIESTA DI CAPACITA' QUADRO

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

RICHIESTA IN CORSO D'ORARIO

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

RICHIESTA IN GESTIONE OPERATIVA

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

RICHIESTA PER ORARIO

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

RITARDO

Differenza, espressa in minuti o frazione di minuto, tra l'ora di passaggio reale del treno e l'orario programmato in un determinato punto di rilevamento.

SERVIZI REGIONALI

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

SISTEMA DI CONTROLLO DELLE PRESTAZIONI (*Performance Regime*)

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

SOPPRESSIONE

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

STAZIONAMENTO


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

STAZIONE DI COLLEGAMENTO CON RETI NAZIONALI

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

STAZIONE RILEVANTE INTERMEDIA

Stazione intermedia di rilevante importanza per la clientela, in termini di flussi di traffico passeggeri e/o di corrispondenze con altre modalità di trasporto.

	GLOSSARIO DEI TERMINI	Rev. 00
	APPENDICE 1.A AL CAPITOLO 1 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 28/06/2024
		PAGINA 5 di 5

TABELLONI ARRIVI E PARTENZE

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

TITOLO AUTORIZZATORIO

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

TRACCIA ORARIA o TRACCIA

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

TRATTA ELEMENTARE

Porzione di infrastruttura delimitata da due punti orario contigui.

TRATTA P.R.

Tratta considerata per il calcolo delle penali da Performance Regime, delimitata dal punto di confine giurisdizionale fra l'infrastruttura ferroviaria regionale e quella nazionale e dalla stazione rilevante intermedia.

TRENI CIRCOLATI

Treni effettuati sull'intero percorso programmato in orario

TRENO SPECIALE


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

VALIDAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE

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

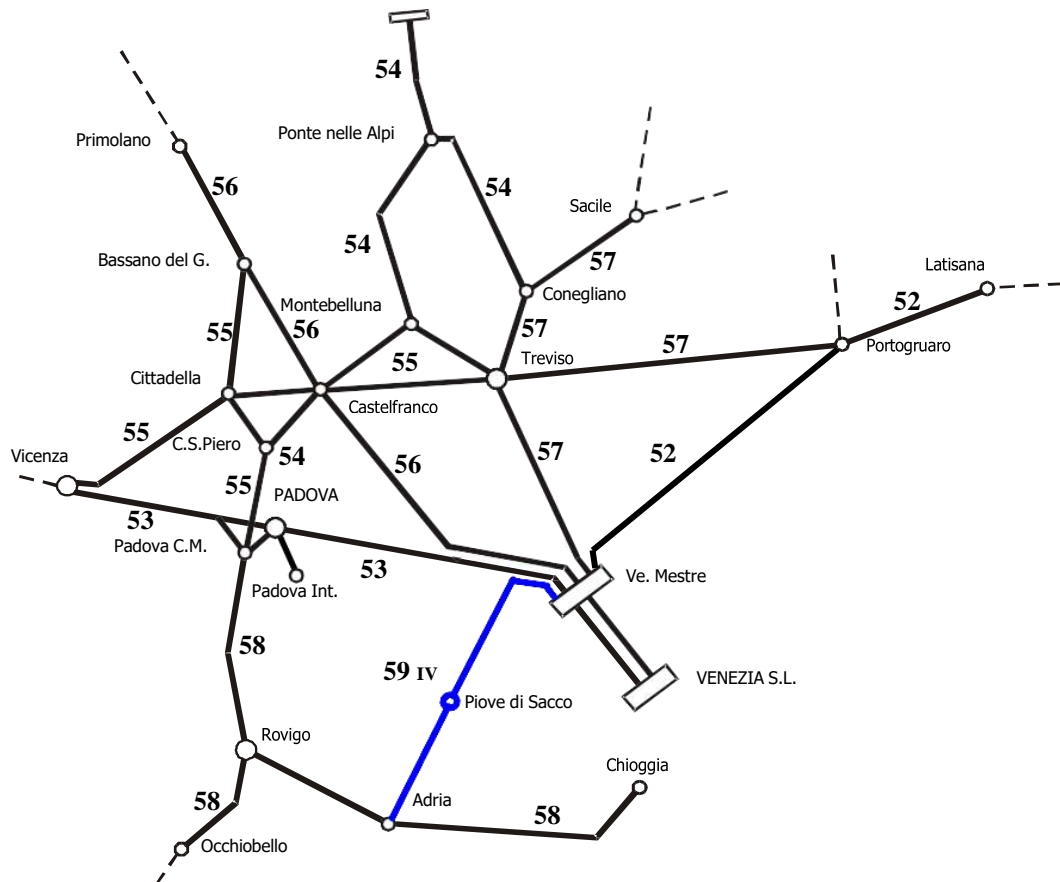
VALORE DEL CONTRATTO

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

	ABBREVIAZIONI	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 1.B AL CAPITOLO 1 DEL PIR 2026 PRIMA BOZZA	PAGINA 1 di 1

ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle infrastrutture Stradali e Autostradali
ART	Autorità di regolazione dei trasporti
AQ	Accordo Quadro
BDP	Banca Dati Pericoli
CCT	Controllo Centralizzato del Traffico
CdS	Contratto di Servizio
DD	Decisione Delegata
DGR	Delibera della Giunta Regionale
D.lgs.	Decreto Legislativo
DGI	Direttore Gestore Infrastruttura di IV
DET	Disposizioni per l'esercizio in telecomando in uso sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
DM	Dirigente Movimento
DPC/IV o DPC	Dirigente Posto Comando di IV che gestisce la circolazione sull'intera linea in regime di disconnessione del telecomando
ERA	European Railway Agency
GI	Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria
IF	Impresa Ferroviaria
IFN	Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
IPO	Interruzione Programmata in Orario
IV	Infrastrutture Venete Srl, GI dell'infrastruttura ferroviaria regionale del Veneto
IT	Impresa Terza
MIT	Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti
MSGGS	Manuale del Sistema di Gestione della Sicurezza
OI	Organismo Investigativo del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti
OSP	Obblighi di servizio pubblico
OSS	One Stop Shop
PIR	Prospetto Informativo Rete
PMR	Persone a mobilità ridotta
PR	Performance Regime
RFI	Rete Ferroviaria Italiana SpA, GI dell'infrastruttura ferroviaria nazionale italiana
RNE	Rail Net Europe, associazione internazionale dei GI europei
TPL	Trasporto Pubblico Locale
UIC	Unione Internationale des Chemins de Fer, associazione internazionale delle aziende ferroviarie

DISPOSIZIONI ESERCIZIO LINEA: Fascicolo Circolazione Linee



LINEE:

Piove di Sacco - Adria
Piove di Sacco – Mestre

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

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

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

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

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

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

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

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

° CAVARZERE, CONA VENETA, CAMPAGNALUPIA, MIRA BUSE

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

° Piove di Sacco

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

° Mira Buse

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

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

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

1) Circolazione dei mezzi di trazione nei binari di stazione

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

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

Per memoria

3) Emissione delle prescrizioni

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

PP Piove di Sacco (dalle ore 04.00 alle ore 22.20)			
Telefono	Fax	Cellulare	Email
049 5840562	049 0964906	313 8870750	capistazione@infrastrutturevenete.it

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

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

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

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

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

Località di servizio	Binari
Tutte	Tutti

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

SEZIONE 3.3 FL DISPOSIZIONI E INDICAZIONI PARTICOLARI

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

Documenti e attrezzature delle stazioni

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

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

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

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

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

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

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

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

I.M.D.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Azionamento tasto TIBca

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

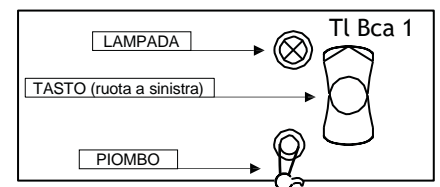
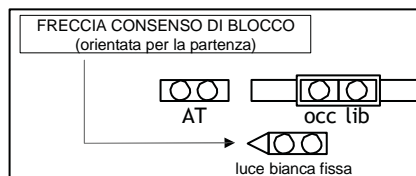
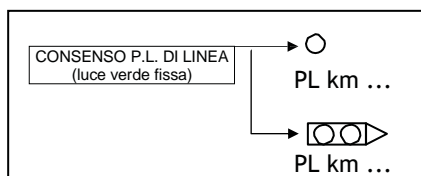
verticale, posizione normale di riposo

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

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

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

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



Elenco dei Passaggi a Livello PUBBLICI e PRIVATI

Tratto: Piove di Sacco – Ve. Mestre

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

Tratto: Piove di Sacco – Adria

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

VENEZIA MESTRE

Stazioni con segnalamento plurimo di protezione e/partenza

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

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

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

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

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

Composizione massima

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

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

Per memoria

SEZIONE 4.8 DISPOSIZIONI RESTRITTIVE PER I BREVI MOVIMENTI DI REGRESSO.

Adria – Ve. Mestre:

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

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

- Segnale ubicato a sinistra
- Segnale ubicato a destra

Per memoria

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

Linea di contatto T.E. a semplice filo

Sul seguente tratto di linea:

- Ve. Mestre – Mira Buse,

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

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

VE. MESTRE ↔ ADRIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nelle stazioni di Adria e Ve.Mestre, per i treni provenienti da Piove di Sacco, l'AdC o altro agente designato dall'IF deve trasmettere il "giunto" al regolatore della circolazione di Piove di Sacco.

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

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

SEZIONE 4.20 FL

PRINCIPALI UTENZE TELEFONICHE

Altre utenze telefoniche	Numero telefono	
	FS	GSM-R
DOTE Piove di Sacco (1) Adria – Ve. Mestre (e)	934 / 4413	71035103

(1) Linea elettrificata da Ve.Mestre a Mira Buse sede del DOTE di RFI Ve.Mestre

Linea Adria – Ve. Mestre

Località di servizio	Numero associato alla telefonia mobile GSM-R
Piove di Sacco	3138870750
Ve. Mestre	70300202
Adria	70037802

Altre utenze telefoniche	Numero telefono		
	RETE PUBBLICA	FS	GSM-R
RdC (DPC) Adria – Ve. Mestre.	049 5840562	Per memoria	3138870750

POLIZIA FERROVIARIA: Competenze Territoriali

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

SEZIONE 4.23 FL DISPOSIZIONI E/O INDICAZIONI PARTICOLARI

RICHIESTA DI SOCCORSO AI TRENI

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

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

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

MANOVRA A MANO DEVIATOI CON CASSA DI MANOVRA ELETTRICA

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

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



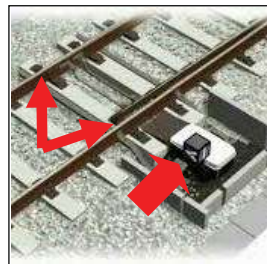
(figura 1)
Chiave FS



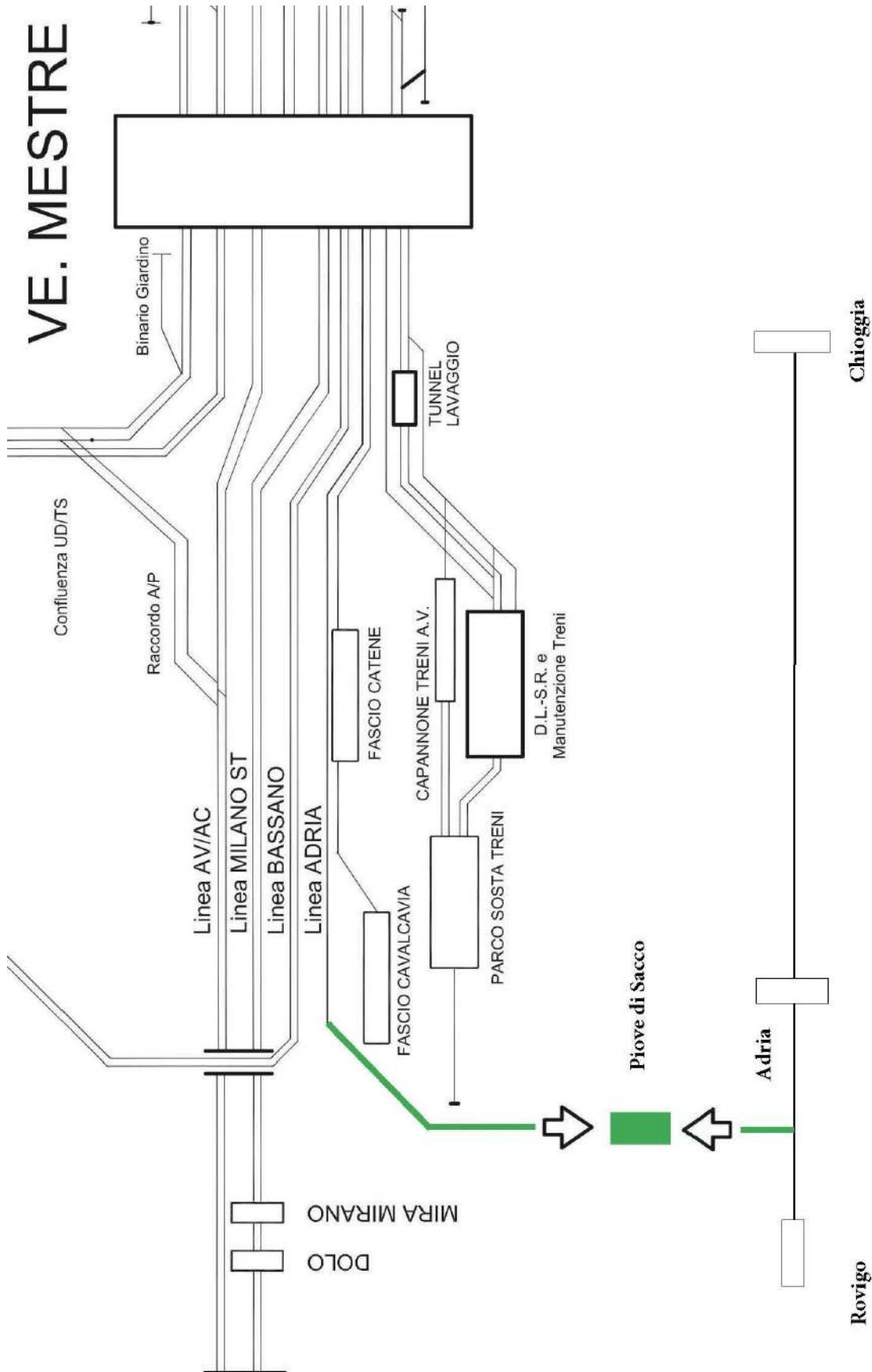
(figura 2)
**Coperchietto
chiave FS**



(figura 3)
Manovella



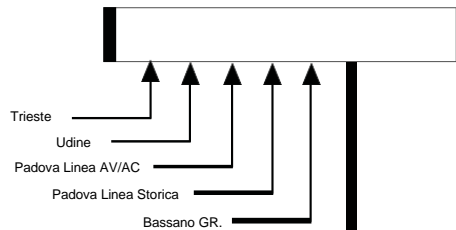
(figura 4)
**Indicatore
e punta deviatoio**



SEZIONE 6.1.1 FL

SCHEMA UNIFILARE ADRIA – VE. MESTRE

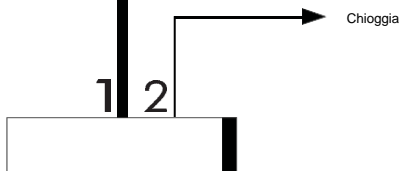
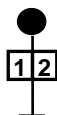
VE. MESTRE



PIOVE DI SACCO



ADRIA



SEZIONE 6.1.2 FL FIANCATA DI LINEA ADRIA – VE. MESTRE

Linea: ADRIA – VE. MESTRE

Grado di Frenatura	VELOCITÀ max km/h		Progressiva chilometrica	LOCALITÀ DI SERVIZIO
	A	B		
I ₄	50	80	29.234	ADRIA Limite giurisd. RFI e IV ■ PLA Km 22.239 ■ PLA Km 21.437 ■ PLA Km 21.398 ■ PLA Km 21.320
			19.929	<i>Cavarzere Centro</i>
IV			19.621	Ponte fiume Adige
			18.501	Cavarzere
I ₄				Cippo Km 18.000
			12.423	Cona Veneta
		60		Cippo Km 9.000
I _a				Cippo Km 8.000
		80		■ PLA Km 7.154
				Cippo Km 7.000
				■ PLA Km 6.322
				■ PLA Km 6.078
I ₃				Ex raccordo zuccherificio
V			5.451	Ponte fiume Bacchiglione
			5.383	<i>Pontelongo fermata</i>
I _a				Cippo Km 3.000
				■ PLA km 2.836
			2.267	<i>Arzergrande</i>
				■ PLA km 2.096
I ₃			0.000	PIOVE DI SACCO
			2.848	<i>Campolongo</i>
				■ PLA Km 2.857
				■ PLA Km 3.119
				■ PLA Km 3.494
III				Ponte fiume Brenta
				■ Km 5.103
			5.754	<i>Bojon</i>
				■ PLA Km 5.809
				■ PLA Km 6.961
			8.130	<i>Casello 8</i>
				■ PLA Km 8.187
I _a			9.300	CampagnaLupia
				■ PLA Km 11.342
			11.351	<i>Casello 11</i>
				■ PLA Km 11.732
III				Cippo Km 12.000
				■ PLA Km 12.480
				■ PLA Km 15.497
				■ PLA Km 15.901
			17.108	Mira Buse
I _a			20.510	<i>Oriago</i>
				■ PLA Km 20.899
				■ PLA Km 21.106
				■ PLA Km 21.453
			22.530	Porta Ovest
				Cippo Km 23+000
				Limite giurisd. RFI e IV
	60	60	27.780	VE. MESTRE

SEZIONE 6.1.3

FIANCATA PRINCIPALE ADRIA – VE. MESTRE

Linea: ADRIA – VE. MESTRE

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

Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITÀ DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari				
3	4	29,234		(da Rovigo) ADRIA (per Chioggia)	8		 1 (c) (d)	Vari (321-518)			
		28,995	0,239	P.L. n° 52A ←					Segn. Partenza Adria		
		28,870	0,125	Limite Giurisdizione IV e RFI							
		28,662	0,333	P.L. n° 52 ←					Segn. Partenza Adria		
		23,144	5,518	P.L.A. n° 50A					Segn. Partenza Adria		
		23,137	0,007	Ponte fiume BOTTA							
		23,121	0,016	P.L.A. n° 50					Segn. Partenza Adria		
		22,239	0,882	P.L.A. n° 49A					Seg. Km. 22,297 - Disp. Com. km 24,719 (b)		
		21,437	0,802	P.L.A. n° 49					Seg. Km. 22,297 - Disp. Com. km 24,719 (b)		
		21,398	0,039	P.L.A. n° 48					Seg. Km. 22,297 - Disp. Com. km 24,719 (b)		
		7	13	21,320					0,078	P.L.A. n° 47	Seg. Km. 22,297 - Disp. Com. km 24,719 (b)
				19,929					1,391	Cavarzere centro	
				19,685					0,244	P.L. n° 46 ←	Segn. Protezione Cavarzere (b)
				19,621					0,064	Ponte fiume ADIGE	
				19,544					0,077	P.L. n° 45 ←	Segn. Protezione Cavarzere (b)
				19,147					0,397	Ponte fiume GORZONE	
				19,112					0,035	P.L. n° 44 ←	Segn. Protezione Cavarzere (b)
3	8	18,501	0,611	Cavarzere	7		(a) 1 (349)				
		12,423	6,078	Cona Veneta				6		(a) 1 (196)	
1	2	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						
		3	1	10,308	0,008	Ex F.V. Villa del Bosco					
				9,202	1,106	Ponte fiume BARBEGARA					
				9,185	0,017	P.L.A. n° 40	Segn. Partenza Cona Veneta				
				7,154	2,031	P.L.A. n° 39	Seg. Km. 7,314 - Disp. Com. km 9,636 (b)				
		7	13	6,417	0,737	Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO					
				6,322	0,095	P.L.A. n° 38	Seg. Km. 7,314 - Disp. Com. km 9,636 (b)				
				6,078	0,244	P.L.A. n° 37A	Seg. Km. 7,314 - Disp. Com. km 9,636 (b)				
5,985	0,093			Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO							
1	0	5,451	0,534	Ponte fiume BACCHIGLIONE							
		5,406	0,045	P.L.A. n° 37	Segn. Partenza Cona Veneta						
		5,383	0,023	Pontelongo fermata							
		4,733	0,650	Ex F.V. Pontelongo							
		4,267	0,466	P.L.A. n° 36	Segn. Partenza Cona Veneta						
		2,836	1,431	P.L.A. n° 35	Segn. Km 2,890 Disp. Com. Km 5,420						
		1	1	2,267	0,569	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. Protezione Piove di Sacco (b)				
				1,068	0,260	P.L. n° 31 ←	Segn. Protezione Piove di Sacco (b)				
0,578	0,490			P.L. n° 30 ←	Segn. Protezione Piove di Sacco (b)						
0,233	0,345			P.L. n° 30A ←	Segn. Protezione Piove di Sacco (b)						
2	0,000			0,578	PIOVE DI SACCO	5	 G TH 60	(a) 2 (85-120)			



















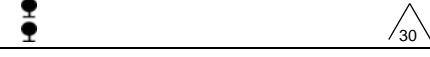




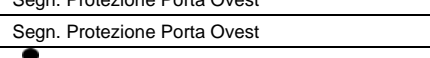

- (a) Segnali di Partenza con Vril ridotta a 10 Km/h.
- (b) Segnali per i quali è stata applicata la Vril ridotta a 10 Km/h.
- (c) **Fine attrezzaggio SSC:** dal cippo Km 26.000.
- (d) **Inizio attrezzaggio SCMT:** dal cippo Km 26.000.

SEZIONE 6.1.3

FIANCATA PRINCIPALE ADRIA – VE. MESTRE

Linea: **ADRIA – VE. MESTRE**

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

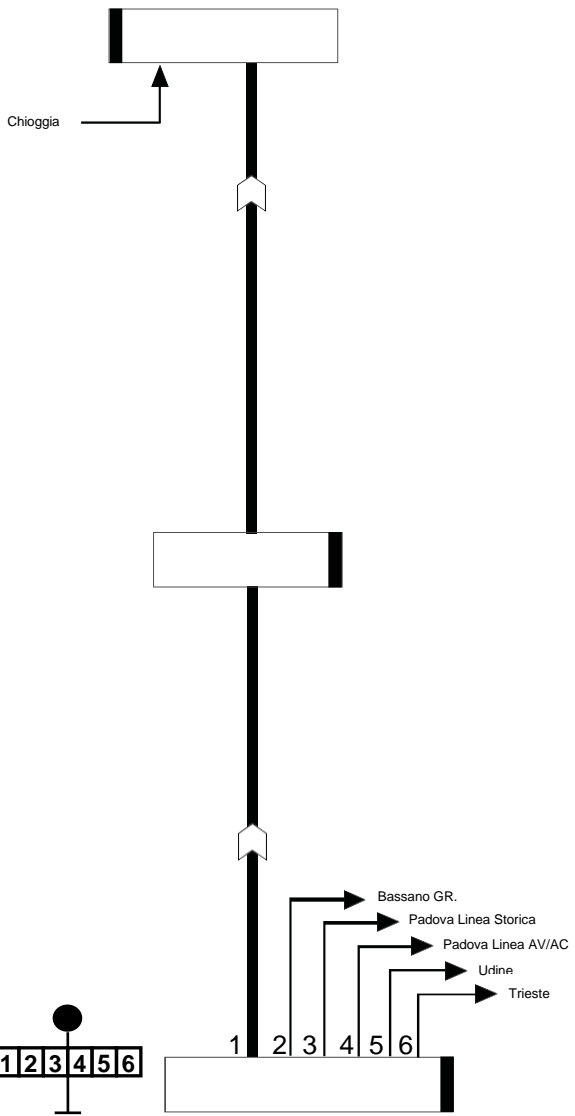
Grado di prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITÀ DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONE DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari
1	2	0,000		PIOVE DI SACCO	5	 (a)	Vari (321-518)
		0,460	0,460	P.L. n° 29A ←		Segn. Partenza Piove di Sacco	
		0,487	0,027	P.L.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

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

SEZIONE 7.1.1 FL

SCHEMA UNIFILARE VE. MESTRE - ADRIA

ADRIA



PIOVE DI SACCO

VE. MESTRE

SEZIONE 7.1.2 FL FIANCATA DI LINEA VE. MESTRE - ADRIA

Linea: VE. MESTRE - ADRIA

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

SEZIONE 7.1.3 FL

FIANCATA PRINCIPALE VE. MESTRE - ADRIA

Linea: VE. MESTRE - ADRIA

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

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

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

APPENDICE AL FL 59 IV AD USO DEL PERSONALE DEI TRENI

TABELLA DI ACCESSO ALLE SIGLE COMPLEMENTARI
SIGLE COMPLEMENTARI SENSO DISPARI
SIGLE COMPLEMENTARI SENSO PARI

Aggiornamenti all'Appendice FL 59 IV			
App. (n° agg.)	Circ. Comp.	Pagine modificate	In vigore dal

SIGLE DI COMPOSIZIONE COMPLEMENTARI

ACCESSO ALLE SIGLE

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

◇ Mezzo di trazione ammesso ad utilizzare la sigla corrispondente


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

Linea: ADRIA – VENEZIA MESTRE											FL: 59 IV		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250C 125%	*200C 120%	*160C 105%	*140C 90%	*160B 115%	*140B 105%	*130B 75%	*120A 90%	*100A 70%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
Località	Km												

ADRIA - Ve. MESTRE														
1	ADRIA	29.234	80	80	80	80	80	80	80	50	50	50	50	50
	Limite giurisd. RFI e IV	28.870	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 22.239	22.239	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.437	21.437	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.398	21.398	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.320	21.320	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cavarzere Centro</i>	19.929	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Adige	19.621	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Cavarzere	18.501	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 18.000	18.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Cona Veneta	12.423	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 9.000	9.000	60	60	60	60	60	60	60	.	.	.	.	.
	Cippo Km 8.000	8.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 7.154	7.154	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 7.000	7.000	80	80	80	80	80	80	80	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.322	6.322	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.078	6.078	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ex raccordo zuccherificio	5985	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Bacchiglione	5.451	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Pontelongo fermata</i>	5.383	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 3.000	3.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 2.836	2.836	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Arzergrande</i>	2.267	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 2.096	2.096	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°PIOVE DI SACCO	0.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Campolongo</i>	2.848	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 2.857	2.857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 3.119	3.119	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 3.494	3.494	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Brenta	4.235	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 5.103	5.103	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bojon</i>	5.754	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 5.809	5.809	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.961	6.961	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Casello 8</i>	8.130	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 8.187	8.187	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°CampagnaLupia	9.300	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 11.342	11.342	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Casello 11</i>	11.351	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 11.732	11.732	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 12.000	12.000	80	80	80	80	80	80	80	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 12.480	12.480	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 15.497	15.497	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 15.901	15.901	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Mira Buse	17.108	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Oriago</i>	20.510	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 20.899	20.899	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.106	21.106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.453	21.453	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Porta Ovest	22.530	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 23.000	23.000	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	Limite giurisd. RFI e IV	24.106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	VE. MESTRE	27.780	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: VENEZIA MESTRE – ADRIA											FL: 59 IV		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250C 125%	*200C 120%	*160C 105%	*140C 90%	*160B 115%	*140B 105%	*130B 75%	*120A 90%	*100A 70%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
Località	Km												

Ve. MESTRE - ADRIA													
1	VE. MESTRE	27.787	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	Limite giurisd. RFI e IV	24.106	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 23.000	23.000	80	80	80	80	80	80	80	50	50	50	50
	°Porta Ovest	22.530	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Oriago</i>	20.510	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Mira Buse	17.108	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 12.480	12.480	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 12.000	12.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 11.732	11.732	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Casello 11</i>	11.351	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 11.342	11.342	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 10.621	10.621	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°CampagnaLupia	9.303	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Casello 8</i>	7.154	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.961	6.961	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 5.809	5.809	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Bojon</i>	5.754	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 5.103	5.103	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Brenta	4.235	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 3.494	3.494	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 3.119	3.119	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 2.857	2.857	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Campolongo</i>	2.848	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°PIOVE DI SACCO	0.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Arzerggrande</i>	2.267	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ex F.V. Pontelongo	4.733	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Pontelongo Fermata	5.383	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Bacchiglione	5.451	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.078	6.078	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 6.322	6.322	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 7.000	7.000	60	60	60	60	60	60	.	.	.	.
	▣ PLA Km 7.154	7.154	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 8.000	8.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 9.000	9.000	80	80	80	80	80	80	.	.	.	.
	▣ PLA Km 9.185	9.185	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 10.316	10.316	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Cona Veneta	12.423	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km 18.000	18.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Cavarzere	18.501	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte fiume Adige	19.621	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Cavarzere Centro</i>	19.929	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.320	21.320	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.398	21.398	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 21.437	21.437	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ PLA Km 22.239	22.239	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Limite giurisd. RFI e IV	28.870	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	ADRIA	29.234	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 1 di 15

1. ACRONIMI

RSGS Responsabile Sistema Gestione Sicurezza

RUTFR Responsabile Ufficio Tecnico e Formazione 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.

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 2 di 15


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: 50 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: 80 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	

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 3 di 15


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 deviatoio 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	Solo con autorizzazione	

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 4 di 15


Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
	condizioni/autorizzato solo 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	NO	

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 5 di 15


Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
	frenatura a recupero (S/N)		
1.1.1.2.2.5	Altezza massima del filo di contatto (m)	5.20	
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	

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 6 di 15


Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
1.1.1.3.2	Sistemi di protezione del treno (ETCS) conforme alla STI		
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,	S	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 7 di 15


Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
	controllo e allerta della marcia del treno (S/N)		risposto "N"
1.1.1.3.5.2	Necessità di disporre a bordo di più sistemi di protezione, controllo e allerta della marcia del treno (S/N)	N	Indicare se al punto 1.1.1.3.2.1 si è 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"

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 8 di 15


Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
			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"
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"

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 9 di 15


Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
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 bordo (S/N)	S	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è 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		

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 10 di 15

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
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		
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/altro)	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	3000	Conforme alla STI

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 11 di 15


Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
	verticale (m)		(§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	
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	

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 12 di 15


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

3.2.1 SOTTOSISTEMA INFRASTRUTTURA


Elemento /Parametro	Valore rete IV	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 IV: <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 • D1A, D1B su legno; • D2A, D2B su cap Stazione di Mira Buse <ul style="list-style-type: none"> • N° 1 60UNI/250/0.092 sim • N° 1 60UNI/170/0.012 sx Tipo: <ul style="list-style-type: none"> • Cuore al manganese aghi elastici Tipo di posa: <ul style="list-style-type: none"> • Su cap 	

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 13 di 15

Elemento /Parametro	Valore rete IV	Note
	<p>Stazione di Campagna Lupia</p> <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 <p>Tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuore di rotaie aghi elastici D1 e D2 • Cuore di rotaie aghi articolati D 101 da 46 <p>Tipo di posa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Su legno <p>Stazione di Piove di Sacco con manovre elettriche</p> <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 <p>Tipo:</p> <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- D3 A <p>Tipo di posa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Su cemento D4 B – D3 B – D3 A <p>Stazione di Cona Veneta</p> <p>Tangenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • N° 1 60UNI/250/0.092 dx; • N° 1 60UNI/250/0.092 sx; <p>Tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuore al manganese aghi elastici <p>Tipo di posa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • su cap; <p>Stazione di Cavarzere</p> <p>Tangenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • N° 1 60UNI/250/0.092 dx; • N° 1 60UNI/250/0.092 sx; <p>Tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuore al manganese aghi elastici <p>Tipo di posa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • su cap; 	
Manovre deviatori	Elettriche	
Massicciata	Formata da pietrisco pezzatura 30-60 (calcareo-porfidico)	
Accessibilità delle stazioni ai disabili	<p>Stazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Porta Ovest ACCESSIBILE • Mira Buse NON ACCESSIBILE • Campagna Lupia-C.nog. NON ACCESSIBILE 	

	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 14 di 15

Elemento /Parametro	Valore rete IV	Note
	<ul style="list-style-type: none"> • Piove di Sacco ACCESSIBILE • Cona Veneta NON ACCESSIBILE • Cavarzere NON ACCESSIBILE Fermate: <ul style="list-style-type: none"> • Oriago ACCESSIBILE • Casello 11 NON ACCESSIBILE • Casello 8 ACCESSIBILE • Bojon NON ACCESSIBILE • Campolongo Maggiore NON ACCESSIBILE • Arzergrande NON ACCESSIBILE • Pontelongo NON ACCESSIBILE • Cavarzere Centro NON ACCESSIBILE 	
Impianti fissi per la manutenzione dei treni (per pulizie, trattamento toilette, lavaggio, manutenzione, con fossa, etc.)	SI	


	REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 2.B AL CAPITOLO 2 DEL PIR 2026	PAGINA 15 di 15

3.2.2 SOTTOSISTEMA CCS

Elemento /Parametro	Valore rete IV	Note
Circuiti di binario	A corrente alternata 50 Hz	
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 IV	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	
Regolamento Segnali	RS	
Stazioni comuni IV – RFI	Adria – Venezia Mestre	

	CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA	Rev. 00 del 28/06/2024
	APPENDICE 3.A AL CAPITOLO 3 DEL PIR 2026	PAGINA 1 di 4

TRA

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

E

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

PREMESSO

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

Le parti convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1 - Premesse e allegati

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


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

ARTICOLO 2 - Oggetto

1) L'utilizzo delle tracce orarie e dei servizi elencati rispettivamente negli Allegati 1 e 2, nonché delle variazioni di cui al successivo comma 3, costituisce l'oggetto del presente contratto.

2) IF potrà avanzare in corso di validità del presente contratto richieste di variazioni e/o integrazioni rispetto agli Allegati 1 e/o 2, che saranno trattate secondo quanto indicato in proposito in PIR. Gli Allegati potranno essere oggetto di aggiornamento, che dovrà essere datato e sottoscritto dalle Parti e diverrà efficace dalla data di sottoscrizione.

3) IF dichiara che utilizzerà le tracce orarie ed i servizi oggetto del presente contratto ai fini dell'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di(passeggeri a mercato, Tpl regionale a Contratto di Servizio stipulato con la Regione Veneto)

	CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA	Rev. 00
	APPENDICE 3.A AL CAPITOLO 3 DEL PIR 2026	del 28/06/2024
		PAGINA 2 di 4

ARTICOLO 3 - Corrispettivi e modalità di pagamento

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

ARTICOLO 4 - Stima economica e importo presunto del contratto

- 1) L'importo presunto del contratto ammonta complessivamente a Euro ...allegato 3)
- 2) L'importo dell'acconto mensile da corrispondere per il canone di utilizzo delle tracce in Allegato 1 ammonta a Euro ..., pari all'85% di 1/12 del relativo importo presunto indicato al comma 1, da corrispondere con le modalità di cui al capitolo 5.8 del PIR;
- 3) Il valore della franchigia da applicare alle penali a carico di IF ammonta a Euro ..., pari al 5% dell'importo presunto del canone di utilizzo delle tracce indicato al comma 1.

ARTICOLO 5 -Certificato di sicurezza, Licenza e Titolo Autorizzatorio

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

ARTICOLO 6 - Assicurazione

- 1) IV dichiara di avere in corso coperture per Responsabilità Civile verso terzi, a garanzia di tutte le attività svolte, e per gli eventuali danni eventualmente sofferti da IF, dai loro clienti e da terzi, per il massimale previsto dal PIR, e si impegna a mantenere l'efficacia della stessa per tutto il periodo di vigenza del presente contratto.
- 2) IF dichiara di avere in corso e si obbliga a mantenere in vigore senza soluzione di continuità fino alla scadenza del presente contratto le polizze assicurative per Responsabilità Civile verso terzi, a garanzia dei danni subiti da IV, da altre IF, dei rispettivi clienti e da terzi, con un massimale di € per sinistro e per anno, congruente con quanto previsto dal PIR; le polizze sono acquisite agli atti di IV.
- 3) IF è tenuta ad informare tempestivamente IV del verificarsi di qualsiasi evento che possa comunque determinare il venir meno dell'efficacia/operatività delle citate polizze, provvedendo comunque a sospendere immediatamente di propria iniziativa le attività di trasporto, ferme le ulteriori conseguenze previste dal PIR.

ARTICOLO 7 - Referenti


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

ARTICOLO 8 - Responsabilità

- 1) Per tutto quanto concerne ritardi, disdette e soppressioni, nonché con riferimento a tutti gli eventi che comportino un non ottimale utilizzo delle tracce e dei servizi oggetto del presente contratto, IV ed IF reciprocamente rispondono nei soli limiti degli indennizzi e delle penalità previsti dal PIR
- 2) IF si impegna a sollevare e tenere indenne IV da ogni eventuale richiesta o pretesa di clienti e terzi comunque connessa alle attività di trasporto esercitate da IF medesima.

ARTICOLO 9 - Codice etico Modelli 231

- 1) Le Parti dichiarano di conoscere il contenuto del Decreto Legislativo 231/2001 in materia di responsabilità amministrativa degli enti e di adottare e attuare i modelli di organizzazione, gestione e controllo e codici etici in ottemperanza alle linee guida del suddetto D. Lgs. n. 231/2001.
- 2) Le Parti, nello svolgimento dell'attività oggetto del presente Contratto si impegnano altresì al rispetto dei principi:
 - a) contenuti nel Codice Etico rispettivamente adottato, che per I.V.-GI è pubblicato sul sito internet aziendale, sezione "Società Trasparente"
 - b) cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001;
- 3) Rimane inteso che, in caso di violazione del proprio Codice Etico e/o dei principi cui sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, riconducibile alla responsabilità di una delle Parti,

	CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA	Rev. 00
	APPENDICE 3.A AL CAPITOLO 3 DEL PIR 2026	del 28/06/2024
		PAGINA 3 di 4

sarà facoltà della Parte non inadempiente risolvere, di diritto e con effetto immediato ex art. 1456 c.c., il presente Contratto mediante dichiarazione unilaterale, da comunicare a mezzo PEC ovvero lettera raccomandata A.R., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

ARTICOLO 10 - Clausola di sicurezza informatica

1) Le Parti garantiscono la sicurezza dei sistemi informatici utilizzati per l'esecuzione delle prestazioni oggetto del presente contratto, ivi comprese le relative attività di trasmissione, ricezione, conservazione e condivisione telematica di tutta la documentazione necessaria.

2) A tal fine, si obbligano a:

- a) rispettare i controlli essenziali di sicurezza informatica;
- b) segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico;
- c) effettuare un back-up della documentazione informatica su un sistema off-line
- d) in caso di incidente di sicurezza informatica, rendersi disponibili ad effettuare le verifiche necessarie circa le misure minime adottate ai sensi della precedente lettera a), nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali.

Articolo 11 – Privacy

1) Ai sensi e nel rispetto della disciplina contenuta nel GDPR 679/2016 le Parti, preso atto vicendevolmente

dell'informativa di cui all'art. 13 del citato regolamento, si autorizzano al trattamento reciproco dei dati personali forniti nell'ambito del presente atto, ivi compresa la comunicazione ai sensi degli obblighi di legge e contrattuali per lo svolgimento di attività e per fini strumentali a quello concernente l'esecuzione e la conclusione del presente atto.

2) Nel caso in cui per lo svolgimento di attività strumentali all'esecuzione e conclusione del presente atto fosse necessario acquisire dati o informazioni da terzi, anche sensibili, sarà cura di ciascuna delle Parti provvedere all'invio dell'informativa nonché alla raccolta del consenso, ove dovuto, fermo restando che la comunicazione di dati di terzi sarà considerata da ciascuna Parte quale presunzione juris et de jure dell'avvenuto adempimento degli obblighi.

ARTICOLO 12 - Durata del Contratto - Risoluzione

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

ARTICOLO 13 -Cessione del Contratto

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

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

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

ARTICOLO 14 - Spese del Contratto


La presente scrittura privata, avendo per oggetto prestazioni di servizio soggette all'imposta sul valore

aggiunto, non è soggetta all'obbligo di registrazione, salvo in caso d'uso, ai sensi di quanto stabilito dal D.P.R.

26 aprile 1986, n°131 e s.m.i. In ogni caso, l'imposta di registro eventualmente dovuta sarà a carico di IF.

ARTICOLO 15 -Foro competente - Legislazione applicabile

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

	CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 3.A AL CAPITOLO 3 DEL PIR 2026	PAGINA 4 di 4

ARTICOLO 16 - Tracciabilità dei flussi finanziari

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

Articolo 17 - Disposizioni finali

1) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale del contratto stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.

2) Nel caso una o più disposizioni del presente contratto divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali il contratto è stato stipulato.


3) Eventuali modifiche ed integrazioni, previo accordo tra le parti, verranno apportate per iscritto.

4) Per quanto non espressamente disciplinato dal presente contratto, si dovrà fare riferimento a tutto quanto disposto nel PIR e a tutta la documentazione in esso richiamata, nonché alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia.

Padova;

Firme

.....

	ACCORDO QUADRO TIPO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA	Rev. 00 del 01/12/2024
	APPENDICE 3.B AL CAPITOLO 3 DEL PIR 2026	PAGINA 1 di 4

TRA

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

E

....., -di seguito denominato Richiedente-, con sede in via....., CAP....., iscritta al n. del Registro delle Imprese di, cod. fiscale....., partita IVA, licenza n. (solo se *Impresa Ferroviaria*) rappresentata da nato a..... il in qualità di in virtù dei poteri attribuitigli dalla..... del come da autocertificazione acquisita agli atti

PREMESSO

- a. Che il Decreto Legislativo n. 112/15, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2015 prevede, all'art. 22.5, che il Gestore dell'Infrastruttura e un Richiedente possano concludere un Accordo Quadro per l'utilizzo di capacità di infrastruttura per un periodo superiore a quello di un orario di servizio; indica nell'art. 23.1 che l'Accordo Quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente; definisce nell'art. 3.1 come Richiedente, oltre alle imprese ferroviarie (*di seguito denominate IF*), anche persone fisiche o giuridiche con interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, nonché le regioni e le province autonome limitatamente ai servizi di propria competenza;
- b. Che con Legge Regionale numero 40 del 14 novembre 2018 la Regione Veneto ha affidato la gestione della infrastruttura della linea Adria-Mestre a IV, che ne espleta le funzioni di cui al Decreto Legislativo 112/2015;
- c. Che in data il Richiedente ha manifestato l'interesse ad acquisire la disponibilità di capacità dell'infrastruttura;
- d. Che IV ha comunicato al Richiedente la disponibilità della capacità nei limiti di cui all'Allegato A al presente Accordo;
- e. Che il Richiedente dichiara di avere ricevuto copia, di aver preso piena conoscenza e di accettare integralmente, obbligandosi alla relativa osservanza, quanto contenuto nel Prospetto Informativo della Rete (nel seguito denominato PIR), elaborato e pubblicato da IV secondo quanto disposto dall'art. 14 del D.Lgs. n. 112/15;

le parti convengono quanto segue:

ARTICOLO 1 Premesse e Allegati


Le premesse fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo Quadro (d'ora in poi Accordo). Sono allegati al presente Accordo, del quale fanno parte integrante:

- a) Allegato A – Parametri caratteristici della capacità di infrastruttura
- b) Allegato B – Servizi forniti da IV su richiesta di IF
- c) Allegato C – Stima dei pedaggi medi
- d) Allegato D (*eventuale*) – Linee guida per aggiornamento degli Allegati A e B

ARTICOLO 2 Oggetto

L'oggetto del presente Accordo è costituito dalla capacità di infrastruttura ferroviaria specificamente individuata nell'Allegato A, espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

- I. Tipologia del servizio di trasporto;
- II. Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- III. Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza;
- IV. Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione;
- V. Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (espressi in trkm);
- VI. Valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'Accordo (secondo le regole e i prezzi vigenti al momento della sua sottoscrizione suscettibile di aggiornamento nel periodo di validità dell'Accordo).

	ACCORDO QUADRO TIPO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA	Rev. 00 del 01/12/2024
	APPENDICE 3.B AL CAPITOLO 3 DEL PIR 2026	PAGINA 2 di 4

La capacità sarà assegnata annualmente da IV, in termini di tracce orarie per ciascun orario di servizio, al Richiedente (se IF) o all'IF da costui designata, attraverso la stipula del contratto di utilizzo, nel rispetto delle procedure e delle scadenze previste in PIR.

ARTICOLO 3

Flessibilità

Al fine di assicurare un flessibile adeguamento dei servizi alla domanda, il Richiedente (se IF) o l'IF designata potrà presentare a IV, nel rispetto delle scadenze indicate nel PIR, richieste di variazioni di periodicità rispetto alla capacità indicata nell'Allegato A nei limiti del $\pm 10\%$ dei trkm. Qualora l'IF designata si avvalga di tale facoltà si presume che agisca con il consenso del Richiedente.

Nel caso in cui nuova capacità consenta una significativa variazione dell'offerta, ovvero a seguito di maggiori esigenze di capacità oltre il limite precedentemente indicato manifestate dal Richiedente, dovrà provvedersi, previa verifica della capacità disponibile, ad un aggiornamento concordato dell'Allegato A che avrà efficacia dal primo orario di servizio utile. A tal fine nell'Allegato D sono riportate le linee guida di riferimento per l'aggiornamento dell'Allegato A.

ARTICOLO 4

Durata - Periodo di disponibilità della capacità

Il presente Accordo decorre dal giorno della sottoscrizione sino al..... ed è rinnovabile una sola volta, previa autorizzazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

La disponibilità della capacità oggetto del Accordo è assicurata per una durata di anni....., pari a orari di servizio a decorrere dal (data di attivazione del primo orario di servizio utile) fino al (ultimo giorno di validità dell'ultimo orario di servizio utile).

ARTICOLO 5

Obblighi di IV

IV, nel rispetto di quanto stabilito in PIR, si impegna a rendere concretamente disponibile al Richiedente la capacità indicata in Allegato A, che assicura essere compatibile con il livello quantitativo previsto dalla regolamentazione vigente.

Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, IV si impegna a comunicare al Richiedente la data di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un'informativa di massima 24 mesi prima della medesima data.

In caso di indifferibili lavori di manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura IV, fermo restando quanto previsto in PIR nei riguardi dell'IF designata, darà contestuale informazione al Richiedente, se non IF, delle variazioni dei parametri di cui all'Allegato A, senza che ciò dia luogo a indennizzi/risarcimenti di qualsivoglia natura.

In caso di eventi di forza maggiore, le conseguenti variazioni dei parametri di cui all'Allegato A, definite da IV di volta in volta, saranno comunicate al Richiedente senza che IV sia tenuto a corrispondere alcuna forma di indennizzo/risarcimento.

ARTICOLO 6

Obblighi del Richiedente


Il Richiedente si impegna ad utilizzare la capacità indicata in Allegato A in termini di tracce orarie, direttamente se IF o, qualora non IF, dalla IF alla quale affiderà l'effettuazione dei servizi di trasporto.

Il Richiedente (non IF) si impegna a designare formalmente a IV entro il (9 mesi prima dell'attivazione del primo orario di servizio oggetto dell'Accordo) l'IF avente titolo ad utilizzare –in termini di tracce orarie - la capacità oggetto del presente Accordo per il periodo (validità del 1° orario di servizio oggetto dell'Accordo) e a confermare formalmente a IV tale nominativo, ovvero comunicarne formalmente la variazione, almeno 9 mesi prima dell'attivazione di ciascuno degli orari di servizio successivi al primo.

Se Il Richiedente (non IF), in alternativa a quanto sopra fissato, richiedesse direttamente ogni anno le tracce coerentemente alla capacità oggetto dell'Accordo, si impegna a designare formalmente a IV, entro 30 giorni prima dell'avvio dei servizi, IF che per suo conto effettuerà detti servizi previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura.

Per ogni anno di vigenza del presente Accordo, il Richiedente (se IF) o l'IF designata dovranno:

- procedere a richiedere tracce corrispondenti alla capacità di cui all'Allegato A nonché i servizi di cui all'Allegato B nel rispetto dei termini e di quant'altro previsto in PIR;

	ACCORDO QUADRO TIPO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA	Rev. 00 del 01/12/2024
	APPENDICE 3.B AL CAPITOLO 3 DEL PIR 2026	PAGINA 3 di 4

- successivamente procedere alla stipula di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura avente come oggetto le tracce comunicate da IV ai sensi di quanto previsto in PIR

Il Richiedente sarà comunque responsabile del mancato rispetto di tali obblighi da parte di IF designata. - -

Il Richiedente, consapevole che lo strumento dell'Accordo Quadro non deve ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti, accetta sin d'ora che, nel corso di esecuzione del presente Accordo, tale ultimo potrà subire modifiche anche con riferimento alla capacità pluriennale con esso assegnata, anche in termini di variazione dei volumi in applicazione della normativa vigente o di quella che dovesse successivamente intervenire, ovvero in caso di adozione di provvedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti o di provvedimenti giudiziari. Il Richiedente non potrà invocare pretesa alcuna nei confronti di IV a condizione che dette modifiche siano effettuate nel pieno rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione.

Il Richiedente si impegna a prestare garanzia per un importo di € ... sulla base dei requisiti ed entro i termini previsti in PIR.

ARTICOLO 7

Risoluzione

L'Accordo si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 codice civile in tutte le ipotesi di risoluzione previste in PIR. Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'Accordo si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di IV da inoltrarsi a mezzo di lettera raccomandata A.R. ovvero tramite PEC.

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, IV acquisirà l'importo della Garanzia di cui al precedente articolo 6 a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

ARTICOLO 8

Trattamento dei dati personali

Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell'ambito e per le finalità connesse alla stipula e all'esecuzione del presente Accordo, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza previsti dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali. In particolare, nonché a garantirne l'integrità e la riservatezza.

È fermo l'obbligo di ciascuna delle Parti, in qualità di Titolari autonomi del trattamento, di fornire l'informativa sul trattamento dei dati personali alle persone fisiche della propria organizzazione e a quelle dell'altra Parte i cui dati siano trattati per le finalità di cui al primo paragrafo del presente articolo e garantire l'esercizio dei diritti degli interessati.

Ciascuna Parte risponde delle contestazioni, azioni o pretese avanzate da parte degli interessati e/o di qualsiasi altro soggetto e/o Autorità in merito alla inosservanza alla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali ad essa ascrivibili.

ARTICOLO 9

Codice etico e modelli 231


Le Parti dichiarano di conoscere il contenuto del Decreto Legislativo 231/2001 in materia di responsabilità amministrativa degli enti e di adottare e attuare i modelli di organizzazione, gestione e controllo e codici etici in ottemperanza alle linee guida del suddetto D. Lgs. n. 231/2001.

Le Parti, nello svolgimento dell'attività oggetto del presente Contratto si impegnano altresì al rispetto dei principi contenuti nel Codice Etico rispettivamente adottato, che:

- per IV è pubblicato sul sito internet aziendale, sezione "Società Trasparente", e ai quali sono ispirati i modelli di gestione, organizzazione e controllo, volti a prevenire i reati previsti dal D. Lgs n. 231/2001;
- Per il Richiedente

Ciascuna Parte si impegna a informare l'altra di qualunque fatto o circostanza potenzialmente in contrasto con i valori, principi e regole di condotta indicati nei sopra citati documenti di cui siano venute a conoscenza in ragione del rapporto contrattuale in essere.

Rimane inteso che, in caso di violazione del proprio Codice Etico e/o dei principi cui sono ispirati sarà facoltà della Parte non inadempiente risolvere, di diritto e con effetto immediato ex art. 1456 c.c., il presente Accordo mediante dichiarazione unilaterale, da comunicare a mezzo PEC ovvero lettera raccomandata A.R., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

	ACCORDO QUADRO TIPO DI UTILIZZO INFRASTRUTTURA	Rev. 00 del 01/12/2024
	APPENDICE 3.B AL CAPITOLO 3 DEL PIR 2026	PAGINA 4 di 4

ARTICOLO 10

Clausola di sicurezza informatica

Le Parti garantiscono la sicurezza dei sistemi informatici utilizzati per l'esecuzione del presente Accordo, ivi comprese le relative attività di trasmissione, ricezione, conservazione e condivisione telematica di tutta la documentazione necessaria.

A tal fine, si obbligano a:

- rispettare i controlli essenziali di sicurezza informatica;
- segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico;
- effettuare un back-up della documentazione informatica su un sistema off-line
- rendersi disponibili, in caso di incidente di sicurezza informatica, a effettuare le verifiche necessarie circa le misure minime adottate, nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali.

ARTICOLO 11

Disposizioni finali

Qualora i servizi relativi alla capacità di cui all'allegato A venissero affidati dal Richiedente a più IF, quanto regolamentato nel presente Accordo troverà applicazione nei confronti di ciascuna delle anzidette IF.

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo dovessero divenire invalide o inapplicabili, senza che lo scopo principale dell'Accordo stesso venga ad essere variato, le restanti disposizioni non ne subiranno gli effetti.

Nel caso una o più disposizioni del presente Accordo divengano invalide o inapplicabili, verranno sostituite con altre nel rispetto degli scopi per i quali l'Accordo è stato stipulato.

Eventuali modifiche ed integrazioni, previa intesa tra le parti, verranno apportate per iscritto.

Per quanto non espressamente disciplinato dal presente Accordo, le Parti fanno concordemente riferimento a quanto disposto PIR, alle vigenti disposizioni nazionali, nonché alla documentazione in allegato. A tal fine, le Parti si danno reciprocamente atto che, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 14, comma 1, del D.Lgs. n. 112/15, IV, nel corso della vigenza del presente Accordo, potrà apportare al PIR modifiche, integrazioni ed aggiornamenti. Tali modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR, previa adeguata pubblicazione o comunicazione al Richiedente, troveranno applicazione anche ai fini del presente Accordo. Il testo del presente Accordo sarà, pertanto, automaticamente adeguato in relazione alle modifiche, integrazioni ed aggiornamenti del PIR cui sopra si è fatto riferimento.

ARTICOLO 12


Foro Competente

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

Padova,

Per Infrastrutture Venete s.r.l.

Per il Richiedente

	PRINCIPI E LOGICA DEL PERFORMANCE REGIME	Rev. 01
	APPENDICE 5.A AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 1 di 4

1. Principi del sistema

Ai fini del Performance Regime di IV la linea Adria-Mestre è considerata suddivisa in due tratte dalla stazione di Piove di Sacco, considerata come rilevante intermedia per i treni che effettuano l'intero percorso Adria-Mestre (e viceversa).

Le penali sono applicate ai minuti di ritardo maturati dal segnale di protezione di Adria a quello di Mestre. Non sono presi in considerazione quelli maturati nell'ambito delle stazioni di Adria e di Mestre, compresi quelli dovuti alle soste ai rispettivi segnali di protezione, in quanto facenti parte della infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI e già soggetti al Performance Regime su di essa vigente.

Gli indicatori di puntualità sono calcolati sull'arrivo a destino (a Adria, Mestre e Piove di Sacco, per i treni ivi aventi termine di corsa).

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

Il sistema di Performance Regime di IV:

- E' relativo alla puntualità dei treni
- Rileva tutti i minuti di ritardo maturati da ciascun treno e, per ciascuno di essi, la causa e il soggetto responsabile dell'evento che li ha provocati
- Non prevede soglie di tolleranza (tutti i minuti di ritardo rientrano nel calcolo delle penali)
- Applica ai minuti di ritardo penali unitarie €/minuto crescenti per fasce di ritardo in arrivo a fine tratta
- Calcola le penali a carico del soggetto responsabile e a favore del soggetto danneggiato
- Assicura visibilità dei dati alle IF e, per i servizi TPL a Contratto di Servizio, alla Regione Veneto

2. Logica delle penali; penali unitarie

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


Sono soggetti a penale i minuti attribuiti a responsabilità di IV, di IF titolare del treno e di altre IF; i minuti per i quali a sistema non risultano attribuite responsabilità sono considerati a responsabilità IV, in quanto gestore dei sistemi informatici. Non sono soggetti a penale tutti i minuti attribuiti a cause esterne, alle quali sono ricondotti anche quelli maturati nell'ambito delle stazioni di Adria e Mestre gestite da RFI.

Per ogni treno è applicata a ciascun soggetto responsabile dei ritardi una penale pari al prodotto di una penale unitaria €/minuto, esposta nel **capitolo 5.7** ~~6.5~~ del PIR e valida per tutti i tipi di traffico, per i minuti di ritardo ad esso ascrivibili, secondo la logica seguente:

- Ai minuti maturati da treni giunti a fine tratta entro i 5' di ritardo si applicano penali unitarie ridotte come ulteriore incentivo a raggiungere lo standard minimo di puntualità ex Delibera ART 16/2018.
- Ai minuti maturati da treni giunti a fine tratta oltre i 5' di ritardo si applicano penali unitarie crescenti per fasce di ritardo.
- Le penali unitarie da applicare ai treni che effettuano l'intero percorso Adria- Mestre (e viceversa) assumono valori differenti nelle due tratte, in funzione del ritardo in arrivo non solo a destino ma anche a Piove di Sacco, limite di tratta e stazione rilevante intermedia.
- I ritardi inferiori al minuto non sono considerati nella applicazione delle penali.
- Ai treni soppressi, totalmente o su percorso parziale, non sono applicate penali da Performance Regime in quanto penalizzerebbero doppiamente il medesimo evento, in quanto aggiuntive a quelle già applicate per mancata utilizzazione delle tracce assegnate.

3. Definizioni

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

	PRINCIPI E LOGICA DEL PERFORMANCE REGIME	Rev. 01
	APPENDICE 5.A AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 2 di 4

Causa di ritardo: motivo che ha generato il ritardo, codificato secondo la procedura operativa RFI di giugno 2021 integrata in relazione a specifiche esigenze di IV

Soggetto responsabile: il soggetto responsabile dell'evento che ha generato il ritardo, individuato da un codice attribuito da IV

Penale unitaria di Performance Regime (Pu): valore economico unitario (€/minuto) per il calcolo delle penali a carico dei soggetti responsabili dei ritardi.

4. Attività

Il sistema è articolato sulla successione di quattro attività:

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

5. Rilevazione dei dati di circolazione

Il Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) è attivo fra il segnale di protezione di Adria e quello di Mestre. I passaggi effettivi dei treni in ogni stazione/fermata sono registrati automaticamente in tempo reale dal sistema informatico, che calcola gli eventuali minuti di ritardo maturati in stazione e in tratta, e quelli in arrivo a fine tratta.

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

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

Per i ritardi maturati fra Adria e Cavarzere e fra Porta Ovest e Mestre, all'interno delle quali ricadono i limiti di giurisdizione fra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e quella regionale veneta:

- a) per i treni inoltrati dalle stazioni RFI verso la linea IV il Regolatore della Circolazione di RFI comunicherà al Regolatore della Circolazione di IV il ritardo in partenza; la responsabilità del ritardo maturato in linea oltre il segnale di protezione della stazione RFI è attribuita da IV;
- b) per i treni inoltrati dalla linea IV verso le stazioni di RFI il Regolatore della Circolazione di IV comunicherà il ritardo in partenza dalle stazioni di Cavarzere (verso Adria) e Porta Ovest (verso Mestre). La responsabilità dei ritardi maturati in linea, fino al segnale di protezione di Adria o Mestre, sono attribuite da IV; i ritardi per anomalie al binario nel tratto di RFI o per guasto al segnale di avviso delle stazioni di Adria e Mestre, saranno attribuiti a RFI.

In ogni caso, sia RFI che IV dovranno comunicare giornalmente eventuali assegnazioni di cause di ritardo alla responsabilità dell'altro gestore.

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


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

6. Modalità di scambio delle informazioni fra RFI e IV

Lo scambio delle informazioni correnti fra RFI e IV nella regolazione della circolazione avviene in tempo reale utilizzando la rete GSM-R. Tale modalità, oltre alla tracciatura delle comunicazioni, ne consente anche l'eventuale riascolto qualora necessari in caso di avanzate contestazioni.

Lo scambio di informazioni in merito all'attribuzione delle cause e delle responsabilità dei ritardi avviene a mezzo mail.

7. Validazione dei dati

	PRINCIPI E LOGICA DEL PERFORMANCE REGIME	Rev. 01
	APPENDICE 5.A AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 3 di 4

Il processo di validazione consiste nella condivisione tra IV e IF dei dati a sistema, anche a seguito di confronto come di seguito specificato, e nella condivisione fra IV e RFI dell'attribuzione delle responsabilità dei ritardi maturati nelle tratte terminali nell'ambito delle quali ricade il confine di giurisdizione fra i due GI.

7.1. Validazione fra IV e IF

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

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

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

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

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

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

7.2. Validazione fra IV e RFI

In caso di disaccordo per ritardi attribuiti da IV a RFI fra il segnale di Protezione di Adria e Cavarzere e fra Porta Ovest e il segnale di Protezione di Mestre per anomalità al binario nel tratto di RFI o per guasto al segnale di avviso delle stazioni di Adria e Mestre, entro 10 giorni RFI dovrà evidenziare a IV gli eventuali elementi a proprio favore, per consentirne la corretta attribuzione e, al caso, apportare eventuali modifiche.

Il termine di cui sopra è elevato a 60 giorni in caso di nomina di commissioni di indagine, salvo ulteriori richieste di proroga per la conclusione degli accertamenti.

7. Elaborazioni e calcolo delle penali

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


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

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

8. Elaborazioni e calcolo delle penali

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

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

	PRINCIPI E LOGICA DEL PERFORMANCE REGIME	Rev. 01
	APPENDICE 5.A AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 4 di 4

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


9. Rendicontazione e Contabilizzazione

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

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

Entro il 28 febbraio dell'anno successivo, IV rendiconta per ciascuna IF il flusso finanziario netto delle penali a saldo annuale, e procede all'emissione delle relative fatture, comprensive degli importi conseguenti ad eventuali rettifiche intervenute in sede di tavolo tecnico.


Il flusso finanziario netto annuo fra IV e ogni singola IF non potrà superare il valore del 10% del pedaggio consuntivato nel corso dell'anno

	CODIFICA RITARDI	Rev. 01
	APPENDICE 5.B AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 1 di 8

(Fonte: Circolare giugno 2021 RFI integrata con esigenze specifiche di IV)

I codici derivano dalla procedura operativa RFI (giugno 2021), a sua volta derivata dalla Fiche UIC 450-2 dell'UIC, integrati in relazione a esigenze specifiche di I.V.-GI. Nella tabella sono evidenziati sia i codici specifici per esigenza I.V.-GI sia, *in corsivo*, quelli ricompresi nella codifica RFI ma non applicabili a I.V.-GI. I “vuoti” nella numerazione sono presenti anche nella codifica RFI.

- PARTE PRIMA - Soppressioni: pagina 2
- PARTE SECONDA – Ritardi: pagine da 3 a 8
 - Ritardi a responsabilità GI: pagine da 3 a 5
 - Ritardi a responsabilità IF: pagine da 6 a 7
 - Ritardi non ascrivibili a responsabilità GI o IF (esterne e indotte): pagina 8


	CODIFICA RITARDI	Rev. 01
	APPENDICE 5.B AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 2 di 8

PARTE I – SOPPRESSIONI

SOPPRESSIONI PER IL GESTORE INFRASTRUTTURA	CODICE 4...
Soppressioni per esigenze del Gestore Infrastruttura Guasti, manutenzione programmata con inadempienza degli obblighi informativi verso IF, indisponibilità di personale di circolazione	40
Soppressioni per forza maggiore Manutenzione straordinaria a seguito di smottamenti, frane, e/o altre calamità naturali (inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario)	41
<i>Per memoria (Sistema automatico di attribuzione GI)</i>	<i>43 e 44</i>
Soppressioni indotte (causa secondaria) Tardato arrivo per causa primaria a responsabilità GI di treno corrispondente per turno di materiale o personale	48 (specifico IV)
Programmazione Indisponibilità infrastruttura comunicata a IF prima del giorno di interesse nel rispetto degli obblighi informativi di GI	49 (specifico IV)

SOPPRESSIONI PER IMPRESA FERROVIARIA	CODICE 7...
Soppressioni per richiesta Impresa Ferroviaria Con disdetta formale di IF nel giorno di interesse prima dell'ora di partenza (tutte le motivazioni)	70
Soppressioni di fatto Senza disdetta formale di IF (tutte le motivazioni)	71
<i>Per memoria (Sistema automatico di attribuzione IF)</i>	<i>73</i>
Soppressioni indotte (causa secondaria) Tardato arrivo per causa primaria a responsabilità IF di treno corrispondente per turno di materiale o personale	78 (specifico IV-GI)
Programmazione Con comunicazione formale a GI prima del giorno di interesse (tutte le motivazioni)	79 (specifico IV-GI)


SOPPRESSIONI PER CAUSE NON RICONDUCEBILI A RESPONSABILITA' GI o IF	CODICI 8... e 9...
Scioperi tutti Disposizioni di Autorità Inconvenienti di esercizio Eventi accidentali Eventi meteo e ambientali Investimenti di persone, ecc.	80 e seguenti (v. codici di ritardo)

	CODIFICA RITARDI	Rev. 01
	APPENDICE 5.B AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 3 di 8

PARTE II- RITARDI


1. RESPONSABILITA' GESTORE INFRASTRUTTURA

CIRCOLAZIONE	CODICE 1...
Programmazione orario Difformità dalle specifiche tecniche	10
Regolazione della circolazione Scelta di circolazione differente dai criteri dichiarati da PIR	11
<i>Per memoria (Manovra a cura Gestore Infrastruttura)</i>	12
<i>Per memoria (Navigazione)</i>	13
Esercizio Itinerario non corretto Errata manovra apparati	14
Assistenza Persone a Ridotta Mobilità Guasto o indisponibilità del carrello elevatore Tardato arrivo degli operatori Difficoltà nello svolgimento del servizio	15
Personale Attesa del personale di circolazione Attesa consegne prescrizioni ai treni Imprevista disabilitazione di impianto	18

	CODIFICA RITARDI	Rev. 01
	APPENDICE 5.B AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 4 di 8

1 - RESPONSABILITA' GESTORE INFRASTRUTTURA (segue)


IMPIANTI	CODICE 2...
Impianti di sicurezza Guasto o malfunzionamento del controllo centralizzato del traffico (CTC) Guasto o malfunzionamento del sistema di blocco Guasto o malfunzionamento apparati di stazione Mancata o anomala alimentazione (escluso se ascrivibile al gestore elettrico) Guasto o malfunzionamento dei segnali Guasto o malfunzionamento dei deviatori	20
Passaggi a livello Guasto o malfunzionamento di segnali/apparecchiature del PL Guasto o malfunzionamento delle barriere del PL (escluso tallonamento)	21
Telecomunicazioni Disconnessioni sistemi di telecomando Guasto o malfunzionamento delle telecomunicazioni e dei sistemi IT	22
<i>Per memoria (Impianti di alimentazione elettrica per trazione)</i>	23
Armamento e sede Difetti del corpo stradale Rottura rotaia; slineamento del binario; difetti di geometria del binario e dei deviatori Usura	24
Opere d'arte Difetti delle gallerie Difetti a ponti Difetti ai sottopassi	25
<i>Per memoria (rilevatori Temperatura Boccole - RTB)</i>	26
<i>Per memoria (RBC)</i>	27
Personale Attesa del personale di manutenzione Mancato intervento del personale di manutenzione	28
<i>Per memoria (SCMT/SSC)</i>	29

	CODIFICA RITARDI	Rev. 01
	APPENDICE 5.B AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 5 di 8

1 - RESPONSABILITA' GESTORE INFRASTRUTTURA (segue)


LAVORI ALL'INFRASTRUTTURA	CODICE 3...
Pianificazione dei lavori Rallentamenti programmati e comunicati a IF nella tempistica prescritta a PIR Provvedimenti di circolazione per interruzioni programmate (non pubblicizzate) Ritardi per interruzioni programmate che eccedono quanto pubblicizzato	30
Gestione dei lavori Tardata riattivazione	31
Limitazioni prestazionali Rallentamenti non programmati e comunque non comunicati a IF nella tempistica prescritta a PIR	32
Ritardo per lavori comunicato preventivamente alle IF Maggiore tempo di viaggio comunicato alle IF nella tempistica prescritta a PIR e pubblicizzato ai viaggiatori	33
Personale Attesa del personale addetto alle lavorazioni Mancato intervento del personale addetto alle lavorazioni	38

INDOTTE (cause secondarie: propagazione di ritardi dovuti a causa primaria a responsabilità GI)	CODICE 9...
Perdita traccia a seguito ritardo stesso treno Ritardi per conflitti di circolazione a seguito di un ritardo precedente del treno stesso	91
Perdita traccia a seguito ritardo di altro treno Ritardi per conflitti di circolazione a seguito di un ritardo di altro treno, applicabile anche al caso di propagazione per tardato arrivo del treno corrispondente per turno di materiale o personale di bordo	92

	CODIFICA RITARDI	Rev. 01
		del 01/12/2024
	APPENDICE 5.B AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	PAGINA 6 di 8

2. RESPONSABILITA' IMPRESA FERROVIARIA


COMMERCIALE	codice 5...
Sosta in stazione Prolungato servizio viaggiatori Richiesta di un maggiore tempo di fermata Assistenza a Persone a Ridotta Mobilità	50
Fermata straordinaria Fermata straordinaria per servizio viaggiatori Fermata straordinaria per esigenze di produzione	51
Servizi accessori Attesa per rifornimenti, pulizia veicoli, pulizia vetri, ecc. Prolungato carico o scarico (biciclette, bagagli, ...)	52
Irregolarità Segnalazione di porta aperta	53
Predisposizione treno Attesa documenti treno	54
Personale Attesa del personale di bordo Attesa ricezione "treno pronto"	58

	CODIFICA RITARDI	Rev. 01
	APPENDICE 5.B AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 7 di 8

2. RESPONSABILITA' IMPRESA FERROVIARIA (segue)


PRODUZIONE	CODICE 6...
Composizione treno Variazione rispetto composizione programmata	60
Formazione treno Tardata messa a disposizione del treno Regolarizzazioni di documentazioni Attesa verifica tecnica del treno	61
Materiale Rotabile Limitazioni di velocità Guasto porte Guasto al sistema frenante Spezzamenti in linea Ricarica accumulatori	62
<i>Per memoria (veicoli merci)</i>	63
<i>Per memoria (mezzi di trazione)</i>	64
Soccorso in linea Accudienza Richiesta di soccorso	65
<i>Per memoria (rivelatori temperatura boccole)</i>	66
Personale Attesa degli agenti di condotta Attesa del personale di verifica Fermata o sosta prolungata per termine prestazione lavorativa agenti di condotta	68
Sottosistemi di bordo Guasto o malfunzionamento	69

INDOTTE (cause secondarie: propagazione di ritardi dovuti a causa primaria a responsabilità IF)	CODICE 9...
Corrispondenze Ritardo conseguente a tardato arrivo del treno corrispondente per turno materiale o personale di bordo	93
Coincidenza non programmata Posticipo in partenza a seguito richiesta di IF per attesa viaggiatori da altro treno	94

	CODIFICA RITARDI	Rev. 00
	APPENDICE 5.D AL CAPITOLO 5 DEL PIR 2026 PRIMA BOZZA	del 28/06/2024
		PAGINA 8 di 8

3 - CAUSE NON RICONDUCEBILI A RESPONSABILITA' DI GI o IF

ESTERNE e INDOTTE	codici 8... e 9...
Scioperi Sciopero generale Sciopero personale di GI, di IF e delle ditte appaltate	80
Ritardo da RFI Ritardi nelle stazioni di Mestre e Adria	81
Autorità Interventi di Polizia o Carabinieri Interventi dell'Autorità Giudiziaria	82
Eventi accidentali Interventi di Vigili del Fuoco, incendi Segnalazioni comunicate da Autorità Occupazione binari da parte di estranei Tallonamento barriere PL Malore viaggiatore Investimento automezzi/animali su sede ferroviaria Caduta di alberi o coperture da aree esterne alla sede ferroviaria Mancata alimentazione ascrivibile al gestore elettrico	83
Eventi meteo e ambientali Nebbia, neve Allagamenti o esondazioni, frane, movimenti tellurici Attivazione di rallentamenti per allarmi meteo	84
Eventi dolosi Atti vandalici Sabotaggi all'Infrastruttura Furti a bordo treno o danneggiamenti (anche lancio sassi)	86
Investimenti di persone Investimento di persone Suicidi	87
Eventi autocertificati da IF Azionamento freno di emergenza/spiombamento porte Intemperanze o cadute di viaggiatori Slittamenti per fogliame su rotaie Presenza di estranei lungo linea Presenza di ostacoli lungo linea	89
Inconvenienti di servizio Collisione tra treni Svio di treno SPAD	90

	INDICATORI DI QUALITÀ	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 6.A AL CAPITOLO 6 DEL PIR 2026	PAGINA 1 di 4

Generalità

L'allegato contiene i valori degli indicatori di qualità consuntivati nell'anno solare 2023 e quelli obiettivo attesi per il 2025, anno di riferimento del presente PIR. Sono suddivisi in due categorie: di circolazione (qualità del servizio ferroviario, numero progressivo da 1 a 7 nella tabella a seguire) e di impianto (qualità dei servizi offerti nelle stazioni e nelle fermate, progressivi da 8 a 17).

Gli indicatori di circolazione rappresentano il dato complessivo nell'anno solare; i consuntivi sono tratti da elaborazione dei dati consolidati nei sistemi informatici a supporto della circolazione. Gli indicatori di impianto sono riferiti alla situazione al 31 dicembre.

Per entrambe le categorie gli obiettivi 2025 sono definiti in base agli effetti attesi dalle azioni organizzative e tecniche che è previsto si concretizzeranno negli anni 2024 e 2025.

Come fattori di qualità della circolazione sono considerati la puntualità e la regolarità dei servizi.

La puntualità dei treni TPL a contribuzione pubblica è quella definita e valorizzata nel Contratto di Servizio con la Regione Veneto. I sistemi di rilevazione di I.V. consentono di valorizzare l'indicatore di puntualità di cui al punto 13 della misura 7 dell'Allegato A alla Delibera ART 16/2018, tenendo conto non solo delle stazioni di termine corsa ma anche di quella intermedia rilevante di Piove di Sacco. Per la qualità complessiva della circolazione (puntualità e regolarità) sono considerate tutte le circolazioni commerciali e tecniche (treni Regionali e Invii), distintamente in "Qualità Assoluta" e in "Qualità GI".


La "Qualità Assoluta" è indicativa della performance complessiva del servizio ferroviario: tiene conto di tutte le cause generatrici di degrado (ritardi e soppressioni), comprese quelle esterne.

La "Qualità GI" è indicativa della performance di IV nel duplice ruolo di gestore dell'infrastruttura e di gestore del sistema informatico di supporto alla circolazione: tiene conto pertanto, oltre che dei degni attribuiti a responsabilità di IV, anche di quelli per i quali cause e responsabilità non risultano a sistema (in quanto omissioni di I.V. quale gestore del sistema informatico). Nell'indicatore di regolarità GI non sono considerate come degni le soppressioni programmate per lavori quando comunicate da IV a IF e al pubblico nel rispetto della tempistica indicata a PIR (causa di soppressione codificata come 49).

Gli indicatori di qualità degli impianti sono riferiti al comfort e l'informazione della clientela, alle condizioni igieniche, all'interscambio modale con il trasporto su strada, all'accessibilità per le PMR, alla sicurezza del viaggiatore in stazione.

Descrizione degli indicatori

Di puntualità: si considerano "puntuali" le circolazioni giunte con ritardo inferiore o uguale a 5'

	INDICATORI DI QUALITÀ	Rev. 00
		del 28/06/2024
	APPENDICE 6.A AL CAPITOLO 6 DEL PIR 2026	PAGINA 2 di 4

1. Da Contratto di Servizio: l'indicatore è dato dal rapporto percentuale fra le circolazioni "puntuali" e quelle effettuate, relativamente ai treni Regionali ricompresi nel Contratto.
2. Assoluta: l'indicatore è dato dal rapporto percentuale fra le circolazioni "puntuali" e quelle effettuate, relativamente a tutti i treni (Regionali e Invii).
3. GI intera giornata: l'indicatore è dato dal rapporto percentuale fra le circolazioni "puntuali" al netto di quelle in ritardo per responsabilità ascritta a GI o non risultante a sistema e le circolazioni effettuate tutte, nell'intero arco di servizio giornaliero e relativamente a tutti i treni (Regionali e Invii).
4. GI in fascia oraria di punta: come il precedente, ma riferito alle sole circolazioni con arrivo a termine corsa programmato in orario fra le 6 e le 9.

Di regolarità: si considerano "regolari" le circolazioni effettuate sull'intero percorso programmato.

5. Assoluta: l'indicatore è dato dal rapporto percentuale fra le circolazioni effettuate sull'intero percorso e quelle programmate
6. GI intera giornata: l'indicatore è dato dal rapporto percentuale fra le circolazioni effettuate sull'intero percorso al netto di quelle sopresse (totalmente o parzialmente) per responsabilità ascritta a GI o non risultante a sistema e le circolazioni programmate nell'intero arco di servizio giornaliero.
7. GI in fascia oraria di punta: come il precedente, ma riferito alle sole circolazioni con arrivo a termine corsa programmato in orario fra le 6 e le 9.

Di impianto: si considerano in qualità gli impianti dotati di organizzazione/strumenti necessari ad assicurare ciascun fattore di qualità.


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

14. Interscambio modale con mezzi privati: l'indicatore è dato dal rapporto percentuale fra il numero degli impianti che sono dotati di parcheggi e quello degli impianti tutti
15. Accessibilità in autonomia alle PMR: l'indicatore è dato dal rapporto tra le stazioni nelle quali le persone con mobilità ridotta possono accedere in piena autonomia ai servizi senza la necessità di richiedere assistenza specifica, e le stazioni tutte (indicatore %AAPMR ex Delibera ART 16.2018)
16. Servizi di assistenza alle PMR: l'indicatore è dato dal rapporto tra le stazioni per le quali è possibile richiedere assistenza per servizi PMR e le stazioni tutte (indicatore %APMR ex Delibera ART 16.2018).
17. Sicurezza del viaggiatore in stazione (soddisfazione dei viaggiatori per la percezione delle stazioni come luoghi sicuri): l'indicatore è costituito dal risultato di interviste mirate

Fattori di qualità, tipologia degli indicatori, modalità di calcolo e valori numerici

PROGR.	FATTORI DI QUALITÀ	INDICATORI DI QUALITÀ			VALORI	
		Tipologia	Modalità di calcolo	UM	Consuntivo 2023	Obiettivo 2025
1	Puntualità treni a Contratto di Servizio (ritardi cause tutte)	Intero arco giornaliero di servizio	$(n^{\circ} \text{ treni circolati} - n^{\circ} \text{ treni con ritardo } >5') / (n^{\circ} \text{ treni circolati})$	%	88,0%	93,0%
2	Puntualità assoluta (treni tutti, ritardi cause tutte)	Intero arco giornaliero di servizio	$(n^{\circ} \text{ treni circolati} - n^{\circ} \text{ treni con ritardo } >5') / (n^{\circ} \text{ treni circolati})$	%	80,7%	93,0%
3	Puntualità GI (treni tutti, ritardi a responsabilità GI o non indicata)	Intero arco giornaliero di servizio	$(n^{\circ} \text{ treni circolati} - n^{\circ} \text{ treni con ritardo } >5' \text{ causa GI o non inserita a sistema}) / (n^{\circ} \text{ treni circolati})$	%	95,0%	96,0%
4		In fascia oraria di punta (6-9)	$(n^{\circ} \text{ treni circolati} - n^{\circ} \text{ treni con ritardo } >5' \text{ causa GI o non inserita a sistema}) / (n^{\circ} \text{ treni circolati})$	%	95,9%	96,2%
5	Regolarità assoluta (treni tutti, soppressioni cause tutte)	Intero arco giornaliero di servizio	$(n^{\circ} \text{ treni programmati} - n^{\circ} \text{ treni soppressi}) / (n^{\circ} \text{ treni programmati})$	%	94,0%	97,0%
6	Regolarità GI (treni tutti, soppressioni a responsabilità GI o non indicata)	Intero arco giornaliero di servizio	$(n^{\circ} \text{ treni programmati} - n^{\circ} \text{ treni soppressi causa GI o non inserita a sistema}) / (n^{\circ} \text{ treni programmati})$	%	99,2%	99,3%
7		In fascia oraria di punta (6-9)	$(n^{\circ} \text{ treni programmati} - n^{\circ} \text{ treni soppressi causa GI o non inserita a sistema}) / (n^{\circ} \text{ treni programmati})$	%	98,7%	98,9%
8		Disponibilità sale attesa	$(n^{\circ} \text{ impianti muniti}) / (n^{\circ} \text{ totale impianti})$	%	84,0%	84,0%

9	Confort nelle stazioni e fermate	Disponibilità pensiline	$(n^\circ \text{ impianti muniti}) / (n^\circ \text{ totale impianti})$	%	71,4%	71,4%
10	Informazioni all'utenza nelle stazioni e fermate	Statica: relativa ai servizi programmati	$(n^\circ \text{ impianti muniti}) / (n^\circ \text{ totale impianti})$	%	100,0%	100,0%
11		Dinamica, (visiva e vocale): relativa alla circolazione reale	$(n^\circ \text{ impianti attrezzati}) / (n^\circ \text{ totale impianti})$	%	85,7%	100,0%
12	Pulizia e condizioni igieniche di stazioni e fermate	Frequenza degli interventi di pulizia su spazi pubblici	$n^\circ \text{ minimo di interventi a settimana programmati}$	n.ro	7	7
13	Interscambio modale nelle stazioni e fermate	Presenza di stalli per interscambio con servizi pubblici extraurbani su gomma	$(n^\circ \text{ impianti attrezzati}) / (n^\circ \text{ totale impianti})$	%	42,8%	42,8%
14		Presenza di parcheggi per interscambio con mezzi privati	$(n^\circ \text{ impianti dotati}) / (n^\circ \text{ totale impianti})$	%	85,7%	85,7%
15	Accessibilità e servizi alle PMR	Accessibilità in autonomia	$(n^\circ \text{ stazioni con accesso in autonomia per PMR}) / (n^\circ \text{ totale stazioni})$	%	33,0%	33,0%
16		Servizi di assistenza PMR	$(n^\circ \text{ stazioni con possibilità di richiedere servizi alle PMR}) / (n^\circ \text{ totale stazioni})$	%	67,0%	67,0%
17	Sicurezza del viaggiatore in stazione	Percezione della sicurezza nelle stazioni (intervista mirata)*	$(n^\circ \text{ persone soddisfatte}) / (n^\circ \text{ persone intervistate})$	%	60,0%	60,0%

	PROCEDURA PER LA GESTIONE DEI RECLAMI DELLA CLIENTELA	Rev. 00 del 28/06/2024
	APPENDICE 6.B AL CAPITOLO 6 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	PAGINA 1 di 2

Con decorrenza 01 gennaio 2022, in ottemperanza alla Delibera 28/2021 ART che definisce le *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto ferroviario e con autobus possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle relative infrastrutture con riguardo al trattamento dei reclami”*, Infrastrutture Venete S.r.l. dispone quanto segue per la presentazione e gestione dei reclami.

Un reclamo è una comunicazione scritta con la quale l’utente, o per suo conto un rappresentante o un’associazione di utenti, esprime lamentele circa la non coerenza del servizio con uno o più requisiti definiti dalle norme europee e nazionali in materia di Diritti degli Utenti o dalla Carta dei Servizi.

Gli utenti possono presentare reclami, oltre che in italiano, anche in lingua inglese utilizzando uno dei seguenti canali di contatto:

- tramite il “WEBFORM” disponibile nella sezione “RECLAMI” del sito di Infrastrutture Venete S.r.l.;
- compilando l'apposito MODULO STAMPABILE scaricabile dalla sezione “RECLAMI” del sito; in tal caso, il modulo può essere trasmesso con:
 - posta elettronica esclusivamente all’indirizzo email:
reclami@infrastrutturevenete.it
 - posta elettronica certificata all’indirizzo PEC: info@pec.infrastrutturevenete.it
 - posta raccomandata A/R. all’indirizzo:

Infrastrutture Venete S.r.l.
Piazza G. Zanellato, 5
35131 PADOVA


L’utente delle stazioni può inviare, tramite posta raccomandata A/R o email, il **reclamo in forma scritta anche senza supporto del suddetto modulo dedicato**, purché contenente almeno i seguenti **elementi minimi**:

- i riferimenti identificativi dell’utente/i (nome, cognome, recapito), e dell’eventuale rappresentante, allegando in tal caso la delega e un documento di identità dell’utente;
- i riferimenti identificativi del viaggio effettuato o programmato (data, ora di partenza, origine e destinazione) e del contratto di trasporto (codice prenotazione o numero biglietto) o la copia del titolo di viaggio;
- la descrizione della non coerenza del servizio rilevata rispetto ad uno o più requisiti definiti dalla normativa europea o nazionale, o dalle condizioni previste dalla Carta dei Servizi.

Infrastrutture Venete S.r.l. fornisce risposta motivata al reclamo, indicando se il reclamo è accolto o respinto, entro 30 giorni o, in casi giustificati, informa l’utente che riceverà una risposta entro 90 giorni dalla data del ricevimento del reclamo.

Il reclamo si intende ricevuto, ai fini del decorso dei suddetti termini:

- il giorno dell’invio, se inoltrato tramite “WEBFORM”;
- il giorno dell’invio, se inoltrato all’indirizzo email reclami@infrastrutturevenete.it o all’indirizzo PEC info@pec.infrastrutturevenete.it
- il giorno della consegna a Infrastrutture Venete Srl, se inviato per posta raccomandata

	PROCEDURA PER LA GESTIONE DEI RECLAMI DELLA CLIENTELA	Rev. 00 del 28/06/2024
	APPENDICE 6.B AL CAPITOLO 6 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	PAGINA 2 di 2

A/R;

Trascorsi i termini di 30 giorni o, in casi giustificati, di 90 giorni, previsti dalla procedura avviata a seguito della presentazione di una segnalazione o in caso si ritenga insoddisfacente la risposta ricevuta, è possibile rivolgersi all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ai sensi del Regolamento (UE) 782/2021 relativo ai diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione del Regolamento CE n. 1371/2007), sia mediante il Sistema Telematico di Acquisizione Reclami (SiTe), accessibile dal sito www.autorita-trasporti.it sia compilando ed inviando l'apposito "Modulo di reclamo" - disponibile sullo stesso sito internet dell'ART - all'indirizzo di Via Nizza 230, 10126 Torino, oppure tramite posta elettronica certificata all'indirizzo: pec@pec.autorita-trasporti.it

Qualora il reclamo ricevuto non sia di competenza di Infrastrutture Venete S.r.l., quest'ultima provvederà a trasmetterlo, tempestivamente e comunque entro 30 giorni dal ricevimento e informando contestualmente l'utente:

- al gestore di stazione ritenuto competente, che provvederà a fornire risposta all'utente nei termini previsti;
- in presenza di un titolo di viaggio integrato, al gestore del servizio ritenuto competente, che provvederà a fornire risposta all'utente nei termini previsti.

In caso di risposta oltre i 90 giorni dal ricevimento del reclamo da parte di Infrastrutture Venete S.r.l. l'utente ha diritto a ricevere un indennizzo automatico commisurato al prezzo del titolo di viaggio riferibile al servizio di trasporto in misura pari al:


- 10% nel caso di risposta fornita tra il novantunesimo ed il centovesimo giorno dal ricevimento del reclamo;
- 20% nel caso di risposta non fornita entro il centovesimo giorno dal ricevimento del reclamo.

Per quanto riguarda i reclami riferiti agli abbonamenti, ove la risposta al reclamo sia fornita oltre i 90 giorni dal ricevimento dello stesso da parte di Infrastrutture Venete S.r.l., l'utente ha diritto a ricevere un indennizzo automatico commisurato al prezzo dell'abbonamento in misura pari al:

- 5% nel caso di risposta fornita tra il novantunesimo ed il centovesimo giorno dal ricevimento del reclamo;
- 10% nel caso di risposta non fornita entro il centovesimo giorno dal ricevimento del reclamo.

L'indennizzo per ritardo nella risposta non è riconosciuto se:

- l'importo dell'indennizzo è inferiore a 4 euro;
- il reclamo non è trasmesso con le modalità e gli elementi minimi necessari in precedenza indicati;
- l'utente ha già ricevuto un indennizzo automatico per risposta tardiva/mancata relativamente ad un reclamo avente ad oggetto il medesimo viaggio.
- il disservizio, inefficienza o criticità segnalata non rientra nella definizione di reclamo rispetto all'applicazione della Delibera 28/2021 ART.

	GESTIONE ECONOMICA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO	Rev. 01
	APPENDICE 6.C AL CAPITOLO 6 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 1 di 3

PREMESSA

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

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

RILEVAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE

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

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

ATTRIBUZIONE DELLE RESPONSABILITÀ DELLE SOPPRESSIONI E DESCRIZIONE DEGLI EVENTI

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

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


ELABORAZIONI DEL SISTEMA INFORMATICO DI I.V.

Dai dati di effettuazione/soppressione inseriti dai Dirigenti Movimento il sistema valorizza automaticamente per ogni treno i km effettivamente percorsi e il pedaggio in base ai valori unitari €/km tratti dal capitolo 5.2 del PIR, e i km soppressi con eventuale penale come % sul pedaggio da capitolo 5.5 del PIR. Codice e penale sono fra loro in corrispondenza biunivoca.

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

Dopo il decimo giorno successivo a quello di interesse non sarà consentito inserire modifiche. Il sistema fornisce inoltre report dei dati di circolazione ed economici, giornalieri e di periodo:

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

	GESTIONE ECONOMICA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO	Rev. 01
	APPENDICE 6.C AL CAPITOLO 6 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 2 di 3

VALIDAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE

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

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

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

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


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

CONTABILIZZAZIONE E VALIDAZIONE DEI DATI ECONOMICI

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

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

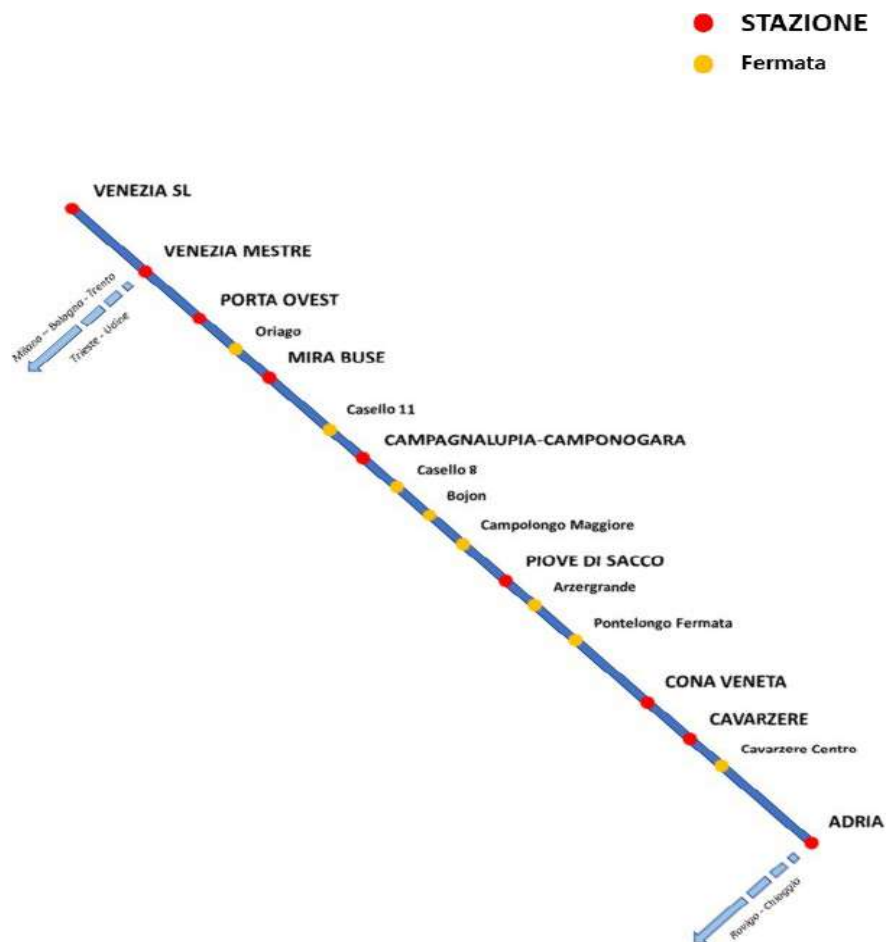
Il giorno 15 dei mesi di aprile, luglio, ottobre e gennaio il sistema informatico produce il Report Trimestrale contenente anche il riepilogo dei dati economici relativi al trimestre precedente (pedaggi, penali, franchigia), ai fini della fatturazione a conguaglio.

	GESTIONE ECONOMICA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO	Rev. 01
	APPENDICE 6.C AL CAPITOLO 6 DEL PIR 2026 EDIZIONE DICEMBRE 2024	del 01/12/2024
		PAGINA 3 di 3

TEMPISTICA

La tempistica delle attività è sintetizzata nella tabella a seguire.

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



Stazione di Mestre e Adria in gestione a RFI

LE STAZIONI	Pensilina	Sala di attesa	Sottopasso	Awiso sonoro	Teleindicatore	Parcheggio	Info programma circolazione (M53)	Info. circolazione reale tipo Display_Dinamico	Viaggiatori a Mobilità Ridotta (PMR)	STI PRM	Soggetto responsabile della fornitura del servizio di assistenza alle PMR
Porta Ovest	■	-	■	■	■	■	■	■	■	SI STI PRM 2008	IV
Mira Buse	-	■	-	■	■	■	■	■	-	NA	IV
Campagna Lupia-C. Nogara		■	-	■	■	■	■	■	-	NA	IV
Piove di Sacco	■	■	-	■	■	■	■	■	■	SI STI PRM 2008	IV
Cona Veneta		■	-	■	-	■	■	■	-	NA	IV
Cavarzere		■	-	■	-	■	■	■	-	NA	IV

LE FERMATE	Pensilina	Sala di attesa	Sottopasso	Avviso sonoro	Teleindicatore	Parcheggio	Info programma circolazione (M53)	Info. circolazione tipo Display_Dinamico	Viaggiatori a Mobilità Ridotta (PRM)	STI PRM	Soggetto responsabile della fornitura del servizio di assistenza alle PMR
Oriago	■	-	■	■	■	■	■	■	■	NA	IV
Casello 11	■	-	-	■	■	■	■	■	-	NA	IV
Casello 8	■	-	-	■	■	■	■	■	■	NA	IV
Bojon	■	-	-	■	■		■	■	-	NA	IV
Campolongo Maggiore	■	-	-	■	■	■	■	■	-	NA	IV
Arzergrande	■	■	-	■	■	■	■	■	-	NA	IV
Pontelongo	■	-	-	■	■		■	■	-	NA	IV
Cavarzere Centro	■	-	-	■	■		■	■	-	NA	IV

REGOLAMENTO (UE) N. 1300/2014 _ 4.2. Specifiche funzionali e tecniche _ 4.2.1. Sottosistema infrastruttura

Requisito	Stazioni		Fermate	
	Porta Ovest	Piove di Sacco	Oriago	Casello 8
Parcheggi per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta	SI	SI	SI	SI
Percorsi privi di ostacoli	SI	SI	SI	SI
Porte ed accessi	NA	SI	NA	NA
Rivestimenti dei pavimenti	SI	SI	SI	SI
Evidenziazione degli ostacoli trasparenti	NA	NA	NA	NA
Servizi igienici e nursery	NA	SI	NA	NA
Arredo ed elementi isolati	SI	SI	SI	SI
Biglietterie, uffici informazioni e punti di assistenza per i passeggeri	NA	NA	NA	NA
Illuminazione	NA	NA	NA	NA
Informazioni visive, segnaletica, pittogrammi, informazioni dinamiche o a stampa	SI	SI	SI	SI
Informazioni sonore	NA	NA	NA	NA
Larghezza e bordo dei marciapiedi	SI	SI	SI	SI
Estremità dei marciapiedi	SI	SI	SI	SI
Dispositivi di ausilio per la salita a bordo depositati sui marciapiedi	NA	NA	NA	NA
Attraversamenti a livello dei binari.	NA	SI	NA	NA

N. par.	Titolo	Note di compilazione
	Versione	Versione 01 del 26/09/2024
	Tabella dei contenuti	Per memoria
PIOVE DI SACCO		
1. Informazioni generali		
1.1	Introduzione	<ul style="list-style-type: none"> Le informazioni di cui al presente documento sono pubblicate, in conformità con la Delibera ART n. 130/2019, al fine di garantire trasparenza sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari e alle informazioni sui canoni. Dette informazioni sono il presupposto per consentire a tutti i richiedenti di accedere agli impianti di servizio e ai servizi prestati in tali impianti in maniera non discriminatoria. L'impianto di Piove di Sacco suddivide la linea Adria-Mestre nelle due tratte Piove di Sacco – Mestre e Piove di Sacco – Adria; Il presente documento descrive l'impianto e i servizi di infrastruttura ivi forniti Il presente documento è pubblicato sul sito di Infrastrutture Venete Srl https://www.infrastrutturevenete.it
1.2	Operatore dell'impianto di servizio	Infrastrutture Venete Srl – Gestore Infrastruttura (IV) 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
1.3	Periodo di validità e aggiornamento	<ul style="list-style-type: none"> Il presente documento è aggiornato ogni qualvolta intervengano modifiche alle caratteristiche dell'impianto di servizio o alle condizioni di accesso allo stesso
2. Servizi		
2.1	Denominazione dei servizi	<ul style="list-style-type: none"> Lavaggio veicoli ferroviari, rifornimento carburante, rifornimento acqua, manutenzione rotabili ferroviari, parking dei veicoli ferroviari
3. Descrizione dell'impianto di servizio		

3.1	Elenco delle zone/servizi (riferimento al piano schematico punto 7)	<ul style="list-style-type: none"> • Zona Stazione: circolazione, servizio viaggiatori, sosta breve • Zona Officina: Lavaggio veicoli ferroviari, Rifornimento carburante, Rifornimento acqua, Manutenzione rotabili ferroviari • Zona Deposito: Parking veicoli ferroviari
-----	---	--

N. par.	Titolo	Note di compilazione
3.2	Posizione	<ul style="list-style-type: none"> • Posizione dell'impianto: Latitudine: 45.294808 | Longitudine: 12.041939 • Stazione sita nel Comune di Piove di sacco (Padova) Via degli Alpini, 35028 Piove di Sacco PD, Italia
3.3	Orari di apertura	<ul style="list-style-type: none"> • Giorni feriali dalle 04.00 alle 22,20 • Giorni festivi dalle 06,00 alle 22,00
3.4	Caratteristiche tecniche	<ul style="list-style-type: none"> • Binari di circolazione: Linea Mestre – Adria entrambe le provenienze: <ul style="list-style-type: none"> ○ Binario 1 di 150 m.: Accesso lato Adria ai binari di Deposito tramite comunicazione ○ Binario 2 di 150 m. ○ Binario 3 di 110 m: Accesso lato Mestre ai binari di Officina tramite comunicazione • Binari di deposito: Raggiungibili da 1° binario si procede verso sud, fino al deviatoio 2, che dà accesso al deposito • Dal binario 3 è possibile avere accesso all'impianto di rifornimento carburante, è possibile avere accesso all'officina/sosta ed è possibile avere accesso al lavaggio veicoli • Dal binario di circolazione lato Adria è possibile avere accesso al deposito per sosta veicoli
3.5	Variazioni programmate delle caratteristiche tecniche	<ul style="list-style-type: none"> ○ IV-GI pubblica le informazioni su eventuali variazioni alle caratteristiche tecniche e restrizioni temporanee di capacità dell'impianto che potrebbero avere un'incidenza rilevante sulle attività svolte all'interno dello stesso

4. Tariffe

4.1	Informazioni sulle tariffe	<ul style="list-style-type: none"> • Sono disciplinate dal contratto di comodato d'uso
4.2	Informazioni su sconti	<ul style="list-style-type: none"> • P.m.

5. Condizioni di accesso

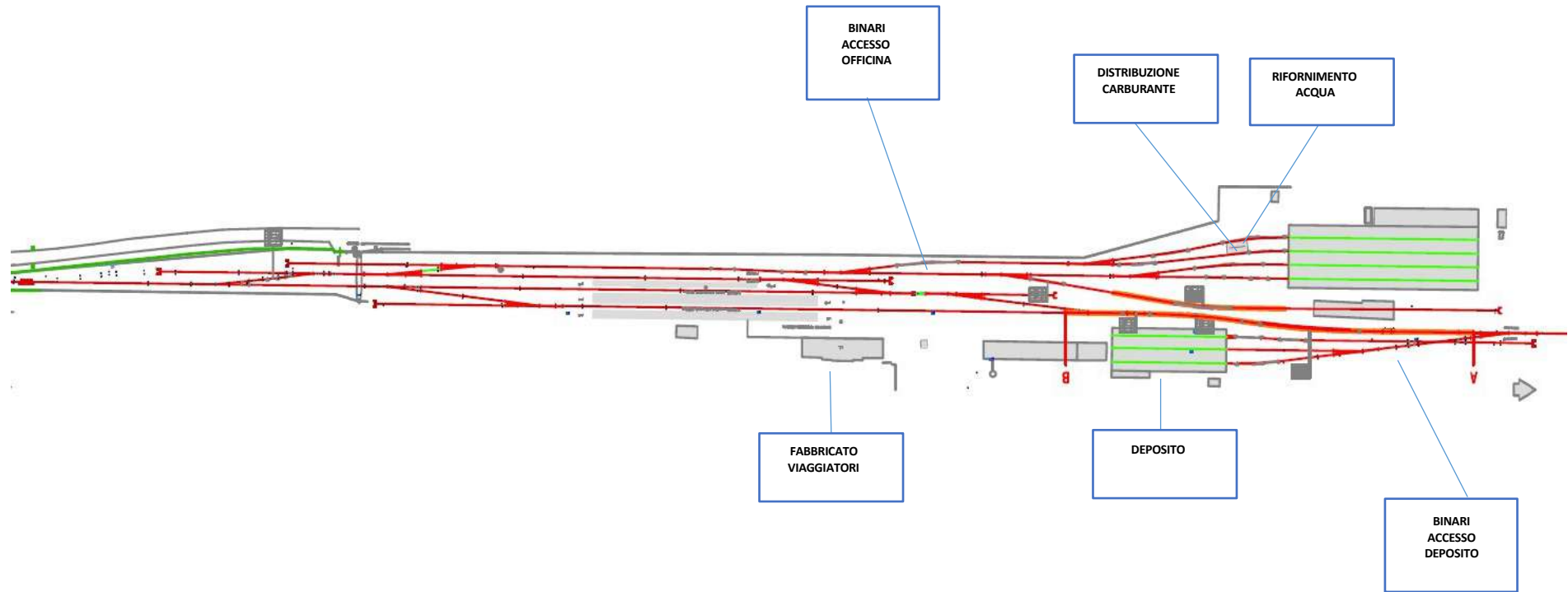
5.1	Condizioni tecniche	<ul style="list-style-type: none"> • Il materiale rotabile può accedere se rispondente alle seguenti condizioni: trazione diesel, bidirezionale, lunghezza massima del convoglio 100 metri lineari, massa assiale non superiore a 20 t/asse, scartamento 1435 mm.
5.2	Tempi di sosta	<ul style="list-style-type: none"> • Sosta breve (standard 10'): binari 1, 2 e 3 di stazione; allacciamenti in turno, piazzamenti, attesa ricovero • Sosta lunga (massimo 6 ore): binari zona Deposito (3 binari), tempo di istradamento 2')

5.3	Manovre	<ul style="list-style-type: none"> Le manovre vengono eseguite in autoproduzione dalla IF. L'impianto non dispone di segnali bassi di manovra.
5.4	Sistemi IT	<ul style="list-style-type: none"> Per memoria

6. Allocazione della capacità

6.1	Richieste di accesso all'impianto o ai servizi	<ul style="list-style-type: none"> Richieste di accesso collegate a tracce per il nuovo orario, per un adeguamento intermedio o in corso d'orario: IF deve presentarle contestualmente alla richiesta delle tracce medesime. Richieste che non rientrino nelle casistiche precedenti: possono essere inviate in corso di validità dell'orario cui si riferiscono tramite PEC a : info@pec.infrastrutturevenete.it;
6.2	Risposta alle richieste	<ul style="list-style-type: none"> Richieste relative al nuovo orario, a un adeguamento intermedio o in corso d'orario: IV-GI fornirà risposta con le tempistiche e le procedure già indicate in merito all'allocazione delle tracce a secondo della casistica di interesse Richieste che non rientrino nelle casistiche precedenti: IV-GI fornirà risposta, ai sensi della misura 7.2 della Delibera ART n. 130/2019, comunicando entro i termini massimi di: <ul style="list-style-type: none"> 30 giorni, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute; 45 giorni, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento; 90 giorni, nel caso in cui non sia stato possibile soddisfare una richiesta attraverso la procedura di coordinamento, l'esito della successiva procedura di individuazione e valutazione delle alternative valide, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento.
6.3	Informazioni sulla capacità disponibile e sulle restrizioni temporanee di capacità	In caso di eventuali restrizioni dovute a manutenzione straordinaria sull'armamento ferroviario sarà cura di IV-GI dare tempestiva comunicazione.

7. Piano schematico



CAMPAGNA LUPIA
1. Informazioni generali

1.1	Introduzione	<ul style="list-style-type: none"> Le informazioni di cui al presente documento sono pubblicate, in conformità con la Delibera ART n. 130/2019, al fine di garantire trasparenza sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari e alle informazioni sui canoni. Dette informazioni sono il presupposto per consentire a tutti i richiedenti di accedere agli impianti di servizio e ai servizi prestati in tali impianti in maniera non discriminatoria. L'impianto di Campagna Lupia fa parte della stazione di Campagna Lupia – Camponogara che si trova tra la fermata di Casello 8 e Casello 11. Il presente documento descrive l'impianto e i servizi di infrastruttura ivi forniti Il presente documento è pubblicato sul sito di Infrastrutture Venete Srl https://www.infrastrutturevenete.it
1.2	Operatore dell'impianto di servizio	Infrastrutture Venete Srl – Gestore Infrastruttura (IV) 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
1.3	Periodo di validità e aggiornamento	<ul style="list-style-type: none"> Il presente documento è aggiornato ogni qualvolta intervengano modifiche alle caratteristiche dell'impianto di servizio o alle condizioni di accesso allo stesso

2. Servizi

2.1	Denominazione dei servizi	<ul style="list-style-type: none"> rifornimento carburante veicoli ferroviari, rifornimento acqua, piccole manutenzione rotabili ferroviari, sosta dei veicoli ferroviari
-----	---------------------------	--

3. Descrizione dell'impianto di servizio

3.1	Elenco delle zone/servizi (riferimento al piano schematico punto 7)	<ul style="list-style-type: none"> • Area Stazione: circolazione, servizio viaggiatori, sosta breve • Area "A": Rifornimento carburante, rifornimento acqua, piccole manutenzione rotabili ferroviari
-----	---	---

N. par.	Titolo	Note di compilazione
3.2	Posizione	<ul style="list-style-type: none"> • Posizione dell'impianto: Latitudine: 45.36685 | Longitudine: 12.09356 • Stazione sita nel Comune di Campagna Lupia (Venezia) Via della Resistenza n.2, 30010 Camponogara (VE), Italia
3.3	Orari di apertura	<ul style="list-style-type: none"> • Normalmente impresenziata, nel caso di puntuali richieste: <ul style="list-style-type: none"> • Giorni feriali dalle 04.00 alle 22,20 • Giorni festivi dalle 06,00 alle 22,00
3.4	Caratteristiche tecniche	<ul style="list-style-type: none"> • Binari di circolazione: Linea Mestre – Adria entrambe le provenienze: <ul style="list-style-type: none"> • Binario 1 di 375 m. • Binario 2 di 375 m. • Binario secondario di ricovero: Raggiungibile dal 1° binario, previo sblocco chiave inserita nell' U.B. che permette di liberare il fermascambio della comunicazione 101 con manovra a mano
3.5	Variazioni programmate delle caratteristiche tecniche	<ul style="list-style-type: none"> ○ IV pubblica le informazioni su eventuali variazioni alle caratteristiche tecniche e restrizioni temporanee di capacità dell'impianto che potrebbero avere un'incidenza rilevante sulle attività svolte all'interno dello stesso

4. Tariffe

4.1	Informazioni sulle tariffe	<ul style="list-style-type: none"> • A titolo di promozione le aree e i binari saranno rese disponibili a IF a corrispettivo zero
4.2	Informazioni su sconti	<ul style="list-style-type: none"> • P.m.

5. Condizioni di accesso

5.1	Condizioni tecniche	<ul style="list-style-type: none"> • Il materiale rotabile può accedere se rispondente alle seguenti condizioni: trazione diesel, bidirezionale, lunghezza massima del convoglio 100 metri lineari, massa assiale non superiore a 20 t/asse, scartamento 1435 mm.
-----	---------------------	--

5.2	Tempi di sosta	<ul style="list-style-type: none"> Sosta breve (standard 10'): binari 1, 2 di stazione; allacciamenti in turno, piazzamenti, attesa ricovero
5.3	Manovre	<ul style="list-style-type: none"> Le manovre vengono eseguite in autoproduzione dalla IF. L'impianto non dispone di segnali bassi di manovra.
5.4	Sistemi IT	<ul style="list-style-type: none"> Per memoria

6. Allocazione della capacità

6.1	Richieste di accesso all'impianto o ai servizi	<ul style="list-style-type: none"> Richieste di accesso collegate a tracce per il nuovo orario, per un adeguamento intermedio o in corso d'orario: IF deve presentarle contestualmente alla richiesta delle tracce medesime. Richieste che non rientrino nelle casistiche precedenti: possono essere inviate in corso di validità dell'orario cui si riferiscono tramite PEC a : info@pec.infrastrutturevenete.it;
6.2	Risposta alle richieste	<ul style="list-style-type: none"> Richieste relative al nuovo orario, a un adeguamento intermedio o in corso d'orario: IV fornirà risposta con le tempistiche e le procedure già indicate in merito all'allocazione delle tracce a secondo della casistica di interesse Richieste che non rientrino nelle casistiche precedenti: IV fornirà risposta, ai sensi della misura 7.2 della Delibera ART n. 130/2019, comunicando entro i termini massimi di: <ul style="list-style-type: none"> 30 giorni, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute; 45 giorni, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento; 90 giorni, nel caso in cui non sia stato possibile soddisfare una richiesta attraverso la procedura di coordinamento, l'esito della successiva procedura di individuazione e valutazione delle alternative valide, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento.
6.3	Informazioni sulla capacità disponibile e sulle restrizioni temporanee di capacità	In caso di eventuali restrizioni dovute a manutenzione straordinaria sull'armamento ferroviario sarà cura di IV dare tempestiva comunicazione.

7. Piano schematico

