

Prospetto Informativo Rete 2027

Seconda bozza settembre 2025

Relazione esplicativa

Premessa

Il PIR 2027 è stato predisposto in assenza di ritorni diretti di esperienza nella gestione dell'infrastruttura, a causa dell'interruzione totale della circolazione iniziata nel luglio 2024 e prolungata per tutto l'orario 2024-2025, dovuta ai lavori programmati di potenziamento tecnologico della linea (elettrificazione e controllo del traffico centralizzato).

Rispetto all'ultima versione del PIR 2026 (giugno 2025), oltre ai consueti aggiornamenti normativi, delle caratteristiche di linea e delle tempistiche, sono state introdotte alcune modifiche procedurali per allineare il documento alle prassi in uso sulla rete ferroviaria nazionale (IFN).

L'intero testo è stato rivisto per eliminare refusi e rendere omogenea la terminologia con quella adottata da RFI.

Nelle pagine iniziali una tabella espone nel dettaglio tutte le modifiche apportate, con riferimento ai paragrafi e alle appendici interessate.

Capitolo 1 - Informazioni Generali

Il Quadro Regolatorio è stato integrato con la Delibera ART 2/2025 che, a conclusione del procedimento avviato con Delibera 146/2024, introduce nuove misure di regolazione per le reti regionali interconnesse.

Il periodo di validità del PIR è stato allineato alle date di avvio e cessazione dell'orario 2026-2027.

Capitolo 2 (Caratteristiche dell'Infrastruttura)

Sono state aggiornate le caratteristiche tecniche della linea, con i nuovi sistemi tecnologici:

- Controllo del Traffico Centralizzato (CTC)
- Protezione Automatica Integrativa dei Passaggi a Livello (PAI PL)
- Rilevamento Temperatura Boccole (RTB)/Rilevamento Temperatura Freni (RTF)

Capitolo 3 (Condizioni di accesso all'infrastruttura)

I contenuti dell'Accordo Quadro sono stati implementati prevedendone come possibile oggetto anche la disponibilità di binari per ricovero di materiale rotabile.

È stata variata la modalità di presentazione della documentazione necessaria per richiedere e sottoscrivere il Contratto di Utilizzo, ora in forma digitale e non più cartacea con snellimento della relativa procedura.

Al fine di uniformare la disciplina sugli obblighi assicurativi dell'impresa ferroviaria con quanto in vigore sull'IFN, sono state integrate le stesse condizioni relative all'assicurazione dell'IF previste nel PIR di RFI.

Fra le cause di risoluzione dell'Accordo Quadro e del Contratto di Utilizzo è stata aggiunta la violazione delle disposizioni in materia di Codice Etico, Modello 231 e di Sicurezza Informatica, come sono descritte in dettaglio nei corrispondenti articoli dei Contratti/Accordi Tipo (Appendici 3.A e 3.B).

Capitolo 4 – Allocazione della capacità

Le scadenze del processo di allocazione di tracce e servizi per l'orario 2026/2027 e il suo adeguamento intermedio sono state ridefinite in funzione della data di rispettiva attivazione ed allineate a quelle fissate dal Gestore RFI dell'IFN.

La tempistica del processo di allocazione per l'orario è stata implementata con date specifiche per l'inizio della presentazione di richieste e per la trattazione delle richieste tardive, sanando indeterminanze presenti nei PIR precedenti.

La tempistica per la allocazione di tracce in gestione operativa è stata allineata a quella in vigore sull'IFN.

Capitolo 5 – Servizi e tariffe

È stato eliminato il servizio di assistenza alla circolazione dei treni speciali, non pertinente per la linea gestita.

L'introduzione al sistema tariffario riflette quanto prescritto da ART con Delibera 2/2025. In particolare è stato specificato che per la linea Adria-Mestre il 2026 sarà l'anno base da considerare per la formulazione della proposta tariffaria per il periodo quinquennale di regolazione (2028-2032).

I valori dei canoni per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura, così come quelli delle tariffe per i servizi, non sono stati riportati in questa edizione, in conformità a quanto prescritto da ART. Essi verranno pubblicati nell'edizione ordinaria del PIR di dicembre 2025.

Inoltre è stato precisato che il valore unitario da utilizzare per la fatturazione in acconto della fornitura di corrente di trazione sarà reso noto con un successivo aggiornamento straordinario del PIR.

Capitolo 6 – Esecuzione del contratto

Sono state introdotte deroghe alla tempistica di comunicazione da parte di IV alle IF in merito alle indisponibilità dell'infrastruttura, allineandola a quanto già previsto per l'IFN.

L'articolazione delle penali a carico delle IF in caso di mancata contrattualizzazione delle tracce richieste è stata rivista in senso più favorevole, in analogia con la disciplina applicata sull'IFN.

Capitolo 7 - Impianti di servizio

Nessuna variazione.

Appendici

L'Appendice 2.B (Registro dell'Infrastruttura Nazionale – RINF) è stata eliminata, in quanto il documento è disponibile sul sito aziendale.

Gli artt. 1, 2, 4 e 5 dell'Appendice 3.A sono stati integrati con i casi specifici già presenti nel PIR RFI; inoltre, all'art. 17 sono stati aggiunti i punti 5 e 6, a garanzia del Gestore, per eventuali modifiche normative da introdurre durante la vigenza contrattuale.

Gli artt. 9 e 10 delle Appendici 3.A (Contratto Tipo) e 3.B (Accordo Quadro Tipo) sono stati implementati in analogia con gli schemi adottati sull'IFN. In particolare, all'art. 9 è stata inserita la modalità di segnalazione relativa al Codice Etico e al Modello 231; all'art. 10 sono state riportate le disposizioni in materia di cybersicurezza da rispettare.

All'Appendice 3.B è stato aggiunto l'art. 13 – Spese dell'Accordo, precedentemente mancante.

Infine, una nuova Appendice 5.A raccoglie la procedura operativa di IV per l'attribuzione delle cause di ritardo, la loro codifica, la determinazione della puntualità e il Performance Regime, sostituendo integralmente le precedenti Appendici 5.A e 5.B.
