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	01	14/12/2025	Format RNE/aggiornamento
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	02	14/12/2025	Format RNE/aggiornamento
6.A -Indicatori di qualità	01	24/02/2025	Aggiornamento dati
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

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

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.

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 precedenze nei binari di circolazione delle località di servizio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

QUADRI ORARIO

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

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.

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.

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
MSGS	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

Tipo di Documento:		Procedura d'interfaccia: DEL.			
Revisione:	07	Data Rev.:	14/12/2025	Data Prima Emiss.:	11/10/2021

Redatto		Verificato		Approvato	
Fabris Nicola		Orfano Stefano		Coccato Antonio	

Cap. 1 FL	REGISTRAZIONE DELLE MODIFICHE AL FASCICOLO LINEA 59 IV

N° agg.	D.E.L.	Pagine modificate	In vigore dal
1	DEL n° 08/2021	6	30/09/2021
2	DEL n° 01/2022	6 - 12	19/01/2022
3	DEL n° 02/2022	24 - 25	12/06/2022
4	DEL n° 06/2023	17	09/09/2023
5	DEL n° 03/2024	6	01/09/2024
6	DEL n° 01/2025	5 - 7 - 8 - 12 - 18 - 23	27/06/2025
7	DEL n° 02/2025	5	14/12/2025

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	7-10
4	DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA	11
4.1	Tratti di linea sui quali è ammessa la marcia parallela *(per memoria)*	
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 *(per memoria)*	
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 *(per memoria)*	
4.4	Tratti di linea sui quali si possono omettere gli indicatori di velocità massima quando le variazioni di velocità sono riferite a punti singolari facilmente individuabili *(per memoria)*	
4.5	Ubicazione del mezzo di trazione nei convogli di Mezzi d'Opera circolanti su linee con pendenza maggiore del15‰ e tratti di linea sui quali è ammesso il dimezzamento dei convogli di Mezzi d'Opera *(per memoria)*	
4.6	Tratti di linea affiancati *(per memoria)*	
4.7	Tratti di linea per i quali la nebbia è considerata fenomeno eccezionale *(per memoria)*	
4.8	Disposizioni restrittive per i brevi movimenti di regresso	11
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 *(per memoria)*	
4.10	Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione elettrici	
4.11	Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione termici *(per memoria)*	
4.12	Norme particolari per l'esercizio con mezzi leggeri *(per memoria)*	
4.13	Norme particolari per l'esercizio delle linee o tratti di linea	12
4.14	Scambio materiali fra stazioni e fra queste e i raccordi *(per memoria)*	

Cap. Sez.		Pag.
4.15	Ubicazione, lunghezza ed attrezzaggio delle gallerie. *(per memoria)*	
4.16	Autorizzazione alla partenza con comunicazione registrata del regolatore della circolazione *(per memoria)*	
4.17	Disabilitazione dal servizio *(per memoria)*	
4.18	Linee sulle quali è ammesso affidare i mezzi di trazione, muniti di dispositivo vigilante, ad un solo agente di condotta *(per memoria)*	
4.19	Ubicazione posti telefonici in linea *(per memoria)*	
4.20	Principali utenze telefoniche	12
4.21	Linee sulle quali sono attivi particolari sistemi di collegamento terra-treno *(per memoria)*	
4.22	Norme particolari per il passaggio dei rotabili sulle navi traghetto *(per memoria)*	
4.23	Disposizioni e/o indicazioni particolari	14
4.24	Linee sulle quali è ammesso lo scambio di comunicazioni verbali registrate fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta *(per memoria)*	
5	GRAFICO SCHEMATICO DEI PRINCIPALI NODI	15
6.1	LINEA ADRIA - VE. MESTRE (senso pari)	16
6.1.1	Schema unifilare (senso pari)	16
6.1.2	Fiancata di linea (senso pari)	17
6.1.3	Fiancata principale (senso pari)	18-19
7.1	LINEA VE. MESTRE - ADRIA (senso dispari)	20
7.1.1	Schema unifilare (senso dispari)	20
7.1.2	Fiancata di linea (senso dispari)	21
7.1.3	Fiancata principale (senso dispari)	22-23
8	CIRCOLABILITÁ DEI ROTABILI *(per memoria)*	
9	VALORE MASSIMO DELLA MASSA RIMORCHIABILE ALLA PIÙ BASSA CATEGORIA DI VELOCITÁ *(per memoria)*	
	APPENDICE AL FL AD USO DEL PERSONALE DEI TRENI	24-27

Cap. 3 FL	DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO

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, Piove di Sacco, Campagnalupia, Mira Buse

Maniglia R.A.R.

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

°Campagnalupia, Cona Veneta

Deviatoi manovrati a mano muniti di fermascambio a chiave bloccabile

Sul binario n° 1 è installata una comunicazione denominata 101a/b atta a realizzare l'indipendenza tra zona "Non Centralizzata" e zona "Centralizzata", munita dei fermascambi a chiave con controllo elettrico di posizione e di efficienza. Nei pressi della comunicazione 101a/b esiste un'unità bloccabile, vedi "Allegato 9" delle Norme per il Servizio Deviatori, costituita da un contenitore stagno analogo a quello dei telefoni, protetto da apposito coperchio con chiusura a chiave Tripla di tipo telefonico (FS 47/1) ove è normalmente vincolata la chiave per la manovra a mano del deviatoio non centralizzato.

°Cona Veneta

Tasto Soppressione Boccole Calde (RTB)

Il tasto "TSBC", relativo all'RTB ubicato al km 6,295, è inserito in apposita cassetta stagna situata in prossimità del segnale di partenza del binario 2° di corretto tracciato lato Adria ed individuato dall'apposito cartello indicatore. Il dispositivo consente la disposizione a via libera del segnale, da azionare nei casi previsti e a seguito dell'autorizzazione registrata da parte del DCO con la formula:

"*Autorizzo l'azionamento del dispositivo di esclusione dell'allarme dell'impianto di RTB/RTF per la disposizione a via libera del segnale di ..... di ....."*

°Piove di Sacco

Servizio viaggiatori

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

Stazionamento veicoli

Per consentire lo stazionamento di rotabili non presenziati dall'Agente di Condotta con stazione in regime di comando a distanza con DCO/CTC, nel Posto Centrale è previsto uno specifico comando che rende indipendenti, per disposizione di deviatoi, alcuni binari di circolazione telecomandati.

In tale situazione lo stazionamento fa carico al personale dell'Impresa Ferroviaria. Nella stazione di Piove di Sacco lo stazionamento dei rotabili è ammesso sul binario n° 3.

Tasto Soppressione Boccole Calde (RTB)

Il tasto "TSBC", relativo all'RTB ubicato al km 6,295, è inserito in apposita cassetta stagna situata in prossimità del segnale di partenza dai binari 1° e 2° di corretto tracciato lato Adria ed individuato dall'apposito cartello indicatore. Il dispositivo consente la disposizione a via libera del segnale, da azionare nei casi previsti e a seguito dell'autorizzazione registrata da parte del DCO con la formula:

"*Autorizzo l'azionamento del dispositivo di esclusione dell'allarme dell'impianto di RTB/RTF per la disposizione a via libera del segnale di ..... di ....."*

°Mira Buse

Servizio viaggiatori

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

°Porta Ovest

Stazionamento veicoli

Per consentire lo stazionamento di rotabili non presenziati dall'Agente di Condotta con stazione in regime di comando a distanza con DCO/CTC, nel Posto Centrale è previsto uno specifico comando che rende indipendenti, per disposizione di deviatoi, alcuni binari di circolazione telecomandati.

In tale situazione lo stazionamento fa carico al personale dell'Impresa Ferroviaria. Nella stazione di Porta Ovest lo stazionamento dei rotabili è ammesso sul binario n° 2.

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

Piove di Sacco
Ciascun movimento di manovra deve essere eseguito con pilotaggio (presenza del manovratore in cabina di guida con la possibilità di attivare la frenatura), il SSB in modalità manovra e la funzione vigilante del SSB attiva.

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 anormalità 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 sabbiere sul mezzo di trazione

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

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 sabbiere 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 cassettina 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 DCO, il quale fornirà le indicazioni sulla collocazione delle chiavi in caso di indisponibilità.

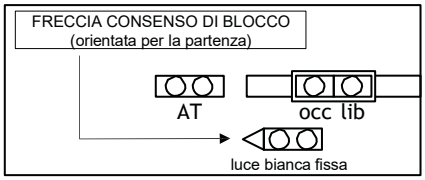
Ripetizioni nell'U.M. ad uso dell'Agente di condotta

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.

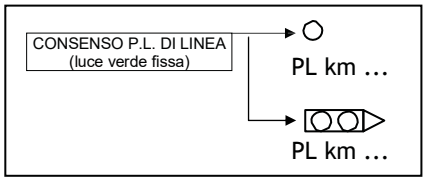
Alle estremità del Q.L. sono opportunamente evidenziate le ripetizioni ad uso dell'Agente di condotta. Le relative indicazioni devono essere attivate azionando il tasto "Acc. Linea" sul banco ACEI. Tale tasto è vicino a quello analogo denominato "Acc" che consente l'illuminazione completa del Q.L. e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



Le suddette condizioni devono essere verificate dall'AdC e comunicate al DCO con il seguente dispaccio:
"DCO Piove di Sacco, esiste (manca) consenso blocco elettrico, esiste (manca) consenso chiusura P.L. km..., km..."

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 deviatoi (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 DCO 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 DCO 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 DCO e la chiave dello sportello del quadro elettrico va riposta nell'armadietto.

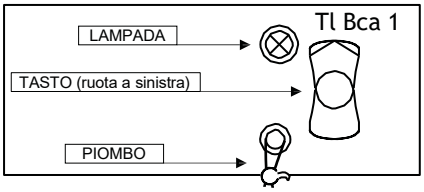
Azionamento tasto TlBca

Nei posti periferici ove è previsto, il tasto "TlBca" 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 (con sigillo);
- ruotata a sinistra, previa rimozione del sigillo e con ritorno a molla nella posizione normale, effettua la liberazione artificiale del blocco.

Il tasto è contraddistinto dalla sigla "TlBca" seguito dal numero del punto linea a cui si riferisce.

Il tasto "TlBca" 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, previa autorizzazione del DCO, occorre rimuovere il sigillo dal tastino e, tenendo premuto quest'ultimo, ruotare a sinistra la levetta mantenendola in tale posizione per **un tempo intermedio tra uno e dieci secondi.** La liberazione della sezione di blocco avviene con un ritardo di circa due secondi.

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.

Le casse stagne sono accessibili con chiave tripla di tipo telefonico (FS 47/1).

Con l'azionamento di tale dispositivo l'AdC conferma che il proprio treno è fermo e che l'eventuale attraversamento a raso è protetto e consente il comando dell'itinerario di arrivo per il treno incrociante.

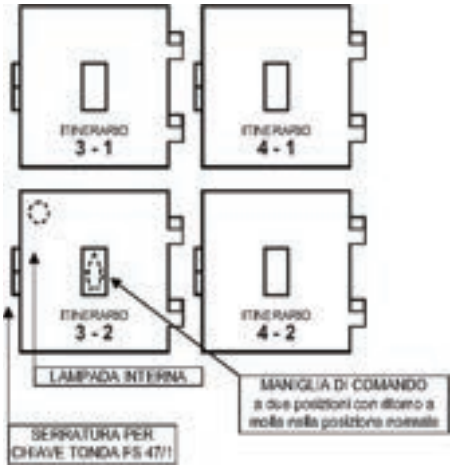
Per essere efficace, la maniglia dovrà essere ruotata a destra, indipendentemente dall'accensione della relativa segnalazione ottica ed acustica.

Altre incombenze richieste all'AdC:

A richiesta del DCO, l'AdC, dopo gli accertamenti del caso, trasmetterà il giunto del proprio treno con dispaccio:
"DCO Piove di Sacco treno.....giunto a.....in.....binario".
Eventualmente integrando la formula con:
"...azionata maniglia per treno incrociante".

Altri dispositivi ad uso dell'AdC:

All'interno dell'U.M. dei P.P. della linea Ve.Mestre - Adria sono presenti i dispositivi **Comando Locale di Emergenza (C.L.E.).**
Tale dispositivo, azionato previa autorizzazione del DCO, consente il comando del relativo itinerario di partenza, quando non sia possibile farlo a distanza.
Per ottenere il comando di itinerario richiesto, la maniglia dovrà essere ruotata a destra e mantenuta in tale posizione fino all'accensione a luce bianca della lmpadina posta a corredo della maniglia stessa.



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*		*Via Piave, 6*		
16	*9+514*	CAMPONOGARA	*Via Gramsci, 112*		
15B	*9+916*		*Via Togliatti, 30*		In prossimità dell'incrocio con - Via delle Prete -
15A	*10+621*		*Via dellel 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	CAVARZERE			Tipo di impianto - Sbarra -
44	19+112		Strada Prov. Gorzone, 3 (Argine sx Gorzone)		
45	19+544		Via Vittorio Veneto, 14 (Argine sx Adige)		
46	19+685		Argine dx Adige,		
P	20+813				Tipo di impianto - Sbarra -
47	21+320		Località Curiolo 42		
48	21+398		Località Madonne, 38		
49	21+437		Via Cà Piasenti, 12 (S.P. N° 2)		
49A	22+239		Località Baggiolina,		
P	22+684				Tipo di impianto - Sbarra -
50	23+121	CAVARZERE	Arg. Sx Botta		
50A	23+144	Località Croce, 7	(Arg.dx Botta)		

VENEZIA MESTRE

Stazioni con segnalamento plurimo di protezione e/partenza

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

Cap. 4 FL	DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA

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 "⟷" 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 "⟵" o "⟶" 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 4.8 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 DCO.

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

SISTEMA DI ESERCIZIO

Sulla linea Ve.Mestre - Adria è presente il sistema di esercizio con Dirigente Centrale Operativo con CTC Evoluto. Il regolatore della circolazione (DCO) ha sede a Piove di Sacco.

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, con le norme 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.

Il DCO di Piove di Sacco può assumere anche il ruolo di DM di Piove di Sacco solo ad esclusiva condizione della regolazione dei movimenti di manovra (regime EDCO), mentre la regolazione della circolazione dei treni deve essere effettuata in telecomando (regime J).

Sulla linea "Mestre - Adria" il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci.

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 DCO di Piove di Sacco, deve adempiere a quelle particolari incombenze che si rendessero necessarie per particolari contingenze.

Nella località di Ve.Mestre non è disponibile l'interfacciamento tra il CTC Evoluto e l'ACC di Ve.Mestre, onde per cui i regolatori della circolazione di IV e RFI si interfacciano con le regole previste nell'Allegato Tecnico alla Convenzione tra i due gestori.

Nella stazione di Ve.Mestre, per i treni provenienti da Piove di Sacco, l'AdC o altro agente designato dall'IF deve trasmettere il "giunto" al DCO di Piove di Sacco.

Sulla linea Ve.Mestre-Adria, oltre ai normali moduli, vengono utilizzati per uniformità, i moduli M. 40 TELEC (B.ca).

REGIMI DEI PP (Posti Periferici):

Stazioni	Regimi
Cavarzere, Cona Veneta, Piove di Sacco, Porta Ovest	J, EDCO
Campagnalupia, Mira Buse	J, EDCO, SPT

Piove di Sacco ↔ Cona Veneta

RILEVAMENTO TEMPERATURA BOCCOLE

Sul tratto di linea Piove di Sacco - Cona Veneta è presente un sistema RTB/RTF.

La funzione principale del sistema RTB/RTF (sistema di Rilevamento Temperatura Boccole e sistema di Rilevamento Temperatura Freni) è quella di rilevare al passaggio di ciascun treno tramite opportuni rilevatori chiamati captatori eventuali surriscaldamenti delle boccole e delle ruote frenate, di interfacciarsi ai sistemi di Segnalamento IS per condizionare l'apertura a via libera del segnale di partenza della stazione e di trasmettere le informazioni necessarie alla localizzazione delle boccole e i freni che hanno dato luogo ad allarme al Sottosistema di Controllo RTB/RTF situato in stazione.

Il PdR è posizionato tra le stazioni di Piove di Sacco e di Cona Veneta e consente di acquisire le informazioni dei rotabili per ognuno dei sensi di marcia dei treni. Il sistema si compone di un PdC (Posto di Controllo) alloggiato presso il nuovo edificio di Piove di Sacco e di un PdR (Posto di Rilevamento) bidirezionale alloggiato in una garitta posizionata nei pressi delle rotaie tra le stazioni di Piove di Sacco e di Cona Veneta al km 6,295.

Campagnalupia ↔ Mira Buse

SISTEMA PAI-PL

A protezione dell'attraversamento del PL al km 9+514, ovvero al PL3 della stazione di Campagna Lupia, è presente un sistema PAI-PL.

Il sistema di protezione automatica integrativa per i passaggi a livello (PAI-PL) é un dispositivo in grado di rilevare la presenza di ostacoli pericolosi per il transito ferroviario, posizionati sugli attraversamenti ferroviari e quindi condizionare attraverso apposite relazioni di sicurezza l'apertura a via libera dei segnali di protezione del PL stesso (segnali di protezione e di partenza della stazione).

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 (DCO) 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 DCO 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 fornitegli dai Referenti Accreditati delle Imprese Ferroviarie interessate, tra l'uso della locomotiva di riserva del deposito, l'uso di altra locomotiva di altro treno in circolazione o l'uso di un mezzo di manovra di adeguata potenza.

MANOVRA A MANO DEVIATOI CON CASSA DI MANOVRA ELETTRICA

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

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

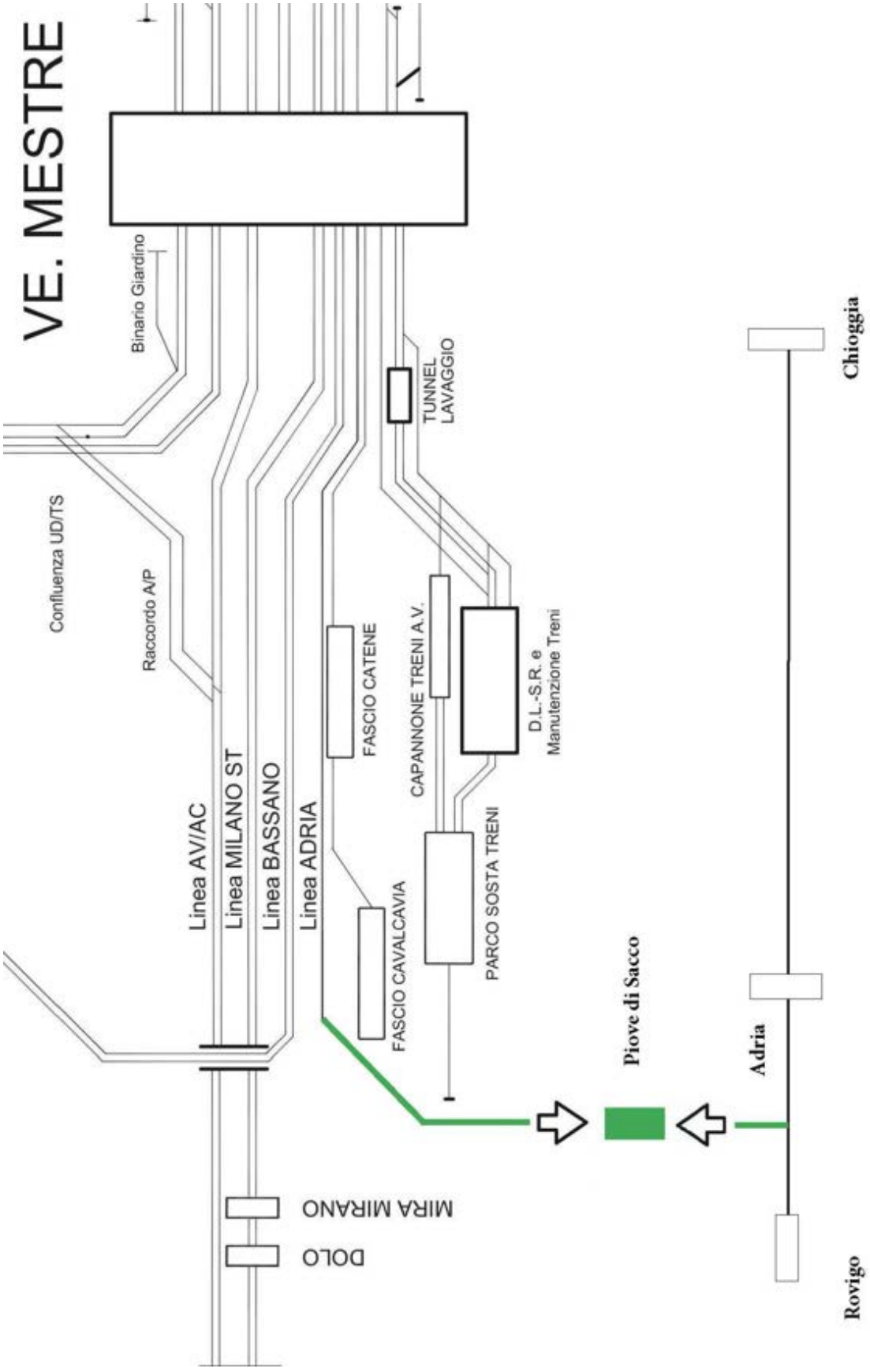
(*figura 1*)
Chiave FS

(*figura 2*)
Coperchietto chiave FS

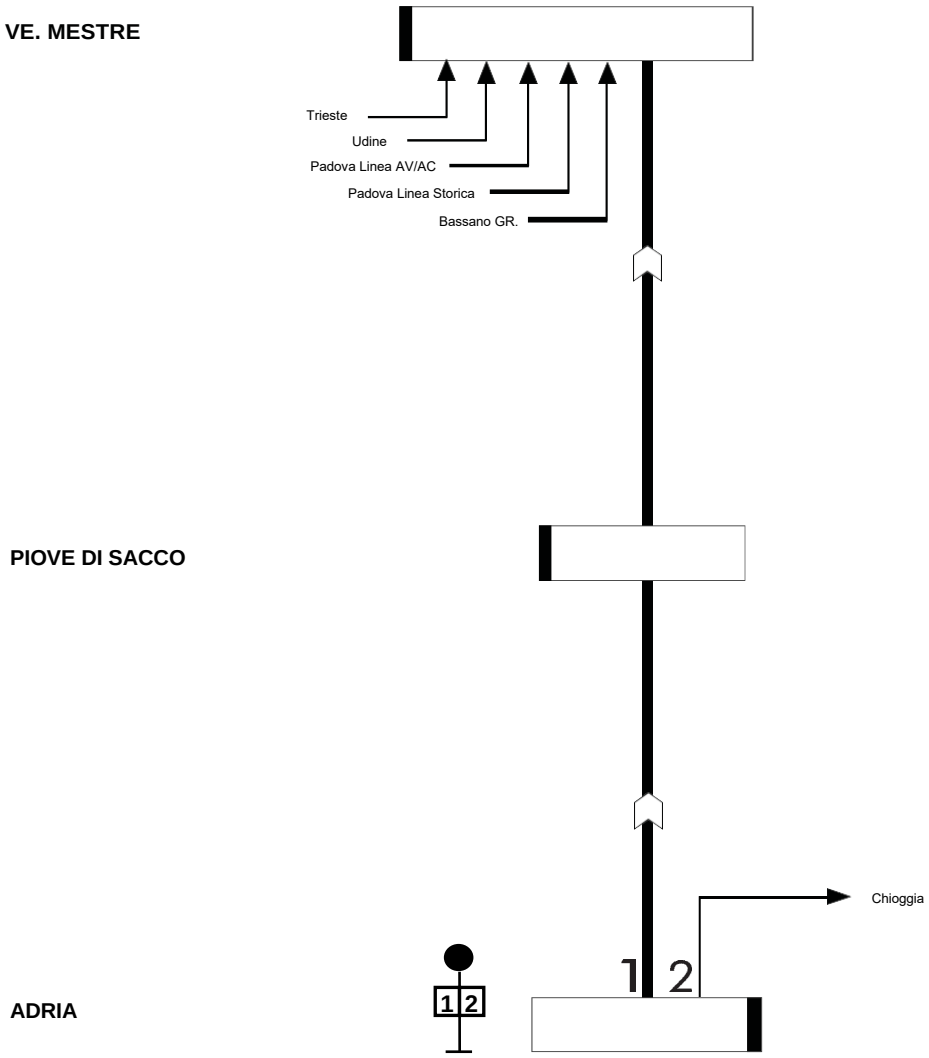
(*figura 3*)
Manovella

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

Cap. 5 FL	GRAFICO SCHEMATICO DEI PRINCIPALI NODI



SEZIONE 6.1.1 FL SCHEMA UNIFILARE ADRIA – VE. MESTRE



SEZIONE 6.1.2 FL FIANCATA DI LINEA ADRIA – VE. MESTRE

Linea: **ADRIA – VE. MESTRE**

Grado di Frenatura	VELOCITÀ max km/h A	VELOCITÀ max km/h B	Progressiva chilometrica	LOCALITÀ DI SERVIZIO
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	*Cavarzere Centro*
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
				PLA Km 7.154
		80		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	*Pontelongo fermata*
I_a				Cippo Km 3.000
				PLA km 2.836
			2.267	*Arzergrande*
				PLA km 2.096
I_3	60		0.000	**PIOVE DI SACCO**
			2.848	*Campolongo*
				PLA Km 2.857
				PLA Km 3.119
				PLA Km 3.494
III				Ponte fiume Brenta
				Km 5.103
			5.754	*Bojon*
				PLA Km 5.809
				PLA Km 6.961
			8.130	*Casello 8*
				PLA Km 8.187
I_a			9.300	**CampagnaLupia**
				PLA Km 11.342
			11.351	*Casello 11*
				PLA Km 11.732
III				Cippo Km 12.000
				PLA Km 12.480
				PLA Km 15.497
				PLA Km 15.901
	30		17.108	**Mira Buse**
I_a			20.510	*Oriago*
				PLA Km 20.899
				PLA Km 21.106
				PLA Km 21.453
			22.530	**Porta Ovest**
	60	60		Cippo Km 23+000
				Limite giurisd. RFI e IV
			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 Centrale Operativo (CTC) (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)
1	**2**	12,423	6,078	**Cona Veneta**	**6**		(a)	1 (196)
		12,293	0,130	P.L. n° 43		Segn. Partenza Cona Veneta		
		12,235	0,058	P.L. n° 42B		Segn. Partenza Cona Veneta		
		10,316	1,919	P.L.A. n° 42		Segn. Partenza Cona Veneta		
	1	10,308	0,008	*Ex F.V. Villa del Bosco*				
		9,202	1,106	Ponte fiume BARBEGARA				
3		9,185	0,017	P.L.A. n° 40		Segn. Partenza Cona Veneta		
		7,154	2,031	P.L.A. n° 39		Seg. Km. 7,314 - Disp. Com. km 9,636	(b)	
		6,417	0,737	Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO				
		6,322	0,095	P.L.A. n° 38		Seg. Km. 7,314 - Disp. Com. km 9,636	(b)	
		6,295	0,027	R.T.B.			(e)	
		6,078	0,217	P.L.A. n° 37A		Seg. Km. 7,314 - Disp. Com. km 9,636	(b)	
7	**13**	5,985	0,093	Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO				
		5,451	0,534	Ponte fiume BACCHIGLIONE				
		5,406	0,045	P.L.A. n° 37		Segn. Partenza Cona Veneta		
		5,383	0,023	*Pontelongo fermata*				
1	**0**	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	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)	
		0,338	0,240	P.L. n° 30A		Segn. Protezione Piove di Sacco	(b)	
	2	0,000	0,338	**PIOVE DI SACCO** **PVB**	**5**	G 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.
(e) Segnali di partenza del binario 1° e 2° di Piove di Sacco collegati con RTB km 6,295.

SEZIONE 6.1.3 FIANCATA PRINCIPALE ADRIA – VE. MESTRE

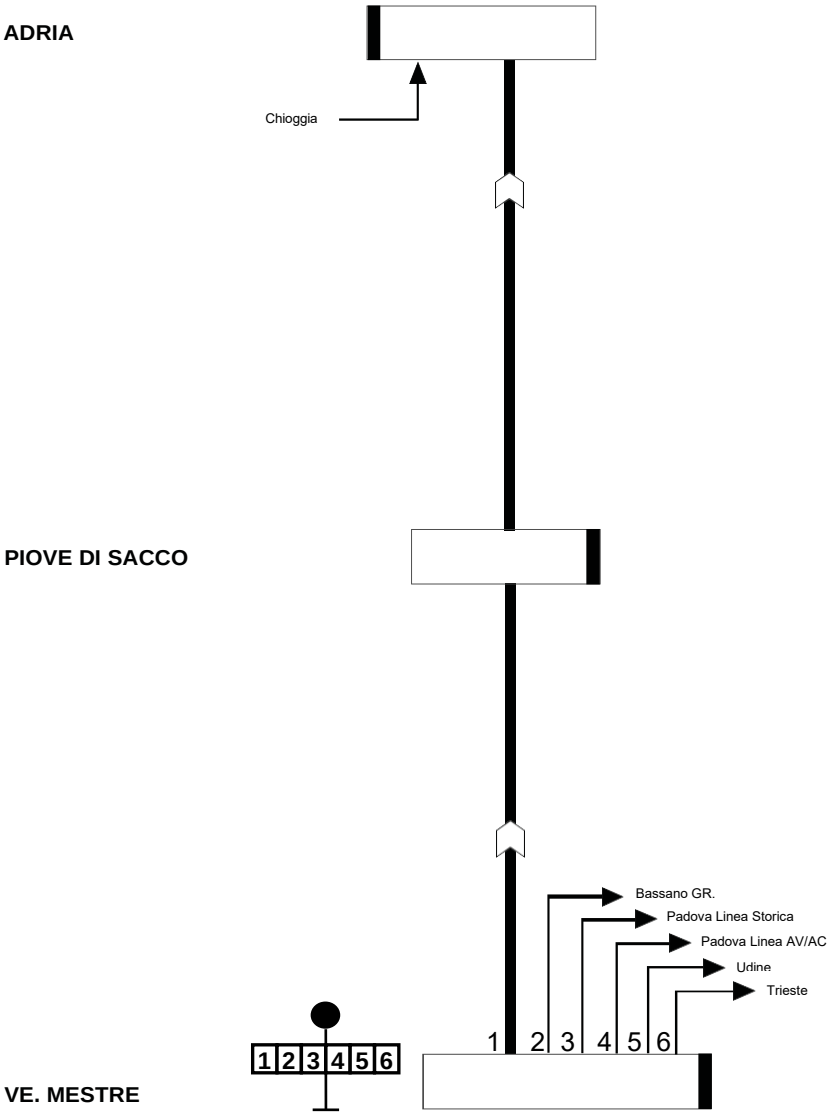
Linea: **ADRIA – VE. MESTRE**

Trazione elettrica a corrente continua da Mira Buse a Ve. Mestre. Esercizio con Dirigente Centrale Operativo (CTC) (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**	G 60	(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	*Campolongo Maggiore*				
		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		
		5,103	0,799	P.L.A. n° 20		Seg. Km. 5,040 - Disp. Com. km 2,510	(b)	
1	**0**	5,754	0,651	*Bojon*				
		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	*Casello 8*				
		8,187	0,055	P.L.A. n° 17		Seg. Km 7,738 Disp. Com. Km 4,888	(b)	
		9,303	1,116	**Campagna Lupia Camponogara**	**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)	
2		11,351	0,255	*Casello 11*				
		11,732	0,381	P.L.A. n° 14		Seg. Km. 11,280 - Disp. Com. km 9,623	(b)	
7	**11**	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**	30	(a)	1 (279)
7	**10**	17,342	0,234	P.L. n° 9 ←		Segn. Partenza Mira Buse		
		19,578	2,236	Ponte strada statale 11				
1	**0**	20,510	0,932	*Oriago*				
		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)	80 20	(d)	vari (220-565)

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

SEZIONE 7.1.1 FL SCHEMA UNIFILARE VE. MESTRE - ADRIA



SEZIONE 7.1.2 FL FIANCATA DI LINEA VE. MESTRE - ADRIA

Linea: **VE. MESTRE - ADRIA**

Grado di Frenatura.	VELOCITÀ max km/h A	VELOCITÀ max km/h B	Progressiva chilometrica	LOCALITÀ DI SERVIZIO
I_a	60	60	27.787	**VE.MESTRE**
				Limite giurisd. RFI e IV
	50	80		Cippo Km 23+000
			22.530	**Porta Ovest**
III			20.510	*Oriago*
	30		17.108	**Mira Buse**
				PLA Km 12.480
I_a				Cippo Km 12.000
				PLA Km 11.732
			11.351	*Casello 11*
				PLA Km 11.342
				PLA Km 10.621
I_3			9.303	**CampagnaLupia**
I_a			7.154	*Casello 8*
				PLA Km 6.961
				PLA Km 5.809
			5.754	*Bojon*
				PLA Km 5.103
III			4.235	Ponte fiume Brenta
				PLA Km 3.494
				PLA Km 3.119
				PLA Km 2.857
I_a			2.848	*Campolongo*
	60		0.000	**PIOVE DI SACCO**
			2.267	*Arzergrande*
I_5				Ex F.V. Pontelongo
			5.383	*Pontelongo Fermata*
III			5.451	Ponte fiume Bacchiglione
				PLA Km 6.078
				PLA Km 6.322
		60		Cippo Km 7.000
				PLA Km 7.154
I_2				Cippo Km 8.000
		80		Cippo Km 9.000
				PLA Km 9.185
				PLA Km 10.316
			12.423	**Cona Veneta**
I_4				Cippo Km 18.000
			18.501	**Cavarzere**
IV			19.621	Ponte fiume Adige
			19.929	*Cavarzere Centro*
				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 Centrale Operativo (CTC) (sede Piove di Sacco).

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

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 Centrale Operativo (CTC) (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**	G 60 (a)	2 (85-120)
		0,338	0,338	P.L. n° 30A ←		Segn. Partenza Piove di Sacco	
		0,578	0,240	P.L. n° 30 ←		Segn. Partenza Piove di Sacco	
		1,068	0,490	P.L. n° 31 ←		Segn. Partenza Piove di Sacco	
		1,328	0,260	P.L. n° 32 ←		Segn. Partenza Piove di Sacco	
		2,096	0,768	P.L.A. n° 33		Segn. Partenza Piove di Sacco	
		2,267	0,171	*Arzergrande*			
		2,836	0,569	P.L.A. n° 35		Segn. Partenza Piove di Sacco	
		4,267	1,431	P.L.A. n° 36		Segn. Partenza Piove di Sacco	
7	**12**	4,733	0,466	*Ex F.V. Pontelongo*			
		5,383	0,650	*Pontelongo fermata*			
		5,406	0,023	P.L.A. n° 37		Segn. Partenza Piove di Sacco	
		5,451	0,045	Ponte fiume BACCHIGLIONE			
		5,985	0,534	Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO			
		6,078	0,093	P.L.A. n° 37A		Seg. Km. 5,965 - Disp. Com. km 3,543 (b)	
		6,295	0,217	R.T.B.		(f)	
		6,322	0,027	P.L.A. n° 38		Seg. Km. 5,965 - Disp. Com. km 3,543 (b)	
1	**0**	6,417	0,095	Ex RACCORDO ZUCCHERIFICIO			
2		7,154	0,737	P.L.A. n° 39		Seg. Km. 5,965 - Disp. Com. km 3,543 (b)	
		9,185	2,031	P.L.A. n° 40		Seg. Km. 9,130 - Disp. Com. km 6,708 (b)	
		9,202	0,017	Ponte fiume BARBEGARA			
1	**0**	10,308	1,123	*Ex F.V. Villa del Bosco*			
		10,316	0,008	P.L.A. n° 42		Seg. Km. 9,130 - Disp. Com. km 6,708	
		12,235	1,919	P.L. n° 42B ←		Segn. Protezione Cona Veneta	
		12,293	0,058	P.L. n° 43 ←		Segn. Protezione Cona Veneta	
		12,423	0,130	**Cona Veneta** **PVB**	**6**	(a)	1 (196)
7	**12**	18,501	6,078	**Cavarzere**	**7**	(a)	1 (349)
		19,112	0,611	P.L. n° 44 ←		Segn. Partenza Cavarzere	
		19,147	0,035	Ponte fiume GORZONE			
		19,544	0,397	P.L. n° 45 ←		Segn. Partenza Cavarzere	
		19,621	0,077	Ponte fiume ADIGE			
		19,685	0,064	P.L. n° 46 ←		Segn. Partenza Cavarzere	
1	**0**	19,929	0,244	*Cavarzere Centro*			
		21,320	1,391	P.L.A. n° 47		Seg. Km. 21,265 - Disp. Com. km 18,843 (b)	
		21,398	0,078	P.L.A. n° 48		Seg. Km. 21,265 - Disp. Com. km 18,843 (b)	
2	**10**	21,437	0,039	P.L.A. n° 49		Seg. Km. 21,265 - Disp. Com. km 18,843 (b)	
		22,239	0,802	P.L.A. n° 49A		Seg. Km. 21,265 - Disp. Com. km 18,843 (b)	
	7	23,121	0,882	P.L.A. n° 50		Segn. Partenza Cavarzere	
		23,137	0,016	Ponte fiume Botta			
		23,144	0,007	P.L.A. n° 50A		Segn. Partenza Cavarzere	
		28,662	5,518	P.L. n° 52 ←		Segn. Protezione Adria	
		28,870	0,125	Limite Giurisdizione IV e RFI			
		28,995	0,333	P.L. n° 52A ←		Segn. Protezione Adria	
	4	29,234	0,239	*(da Chioggia)* **ADRIA** *(per Rovigo)*	**3** (e)	(c) (d)	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
(f) Segnale di partenza del binario 2° di Cona Veneta collegato con RTB km 6,295.

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
	MEZZI DI TRAZIONE	* 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	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	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Cavarzere Centro	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	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Pontelongo fermata	5.383	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Cippo Km 3.000	3.000	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA km 2.836	2.836	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Arzergrande	2.267	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 2.096	2.096	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	°PIOVE DI SACCO	0.000	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Campolongo	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	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Bojon	5.754	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 5.809	5.809	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 6.961	6.961	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Casello 8	8.130	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 8.187	8.187	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	°CampagnaLupia	9.300	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 11.342	11.342	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Casello 11	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	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Oriago	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	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	50
	°Porta Ovest	22.530	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Oriago	20.510	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	°Mira Buse	17.108	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 12.480	12.480	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Cippo Km 12.000	12.000	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 11.732	11.732	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Casello 11	11.351	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 11.342	11.342	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 10.621	10.621	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	°CampagnaLupia	9.303	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Casello 8	7.154	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 6.961	6.961	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	PLA Km 5.809	5.809	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Bojon	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	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Campolongo	2.848	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	°PIOVE DI SACCO	0.000	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Arzergrande	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	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	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	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Cavarzere Centro	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	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

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.

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

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)	Passeggeri e merci 20 t/asse	(p.to 4.2.1 STI INF)
1.1.1.1.2.5	Velocità massima consentita (km/h)	Rango A Tratta Adria (km 29+230) – Piove di Sacco (km0+000): 50 km/h Tratta Piove di Sacco (km 0+000) – Casello 11 (km 11+350): 50 km/h Tratta Casello 11 (km 11+350) - Cippo km 12+000: ~~40 km/h~~ 50 km/h Tratta Cippo km 12+000 - Mestre (km 27+780): 50 km/h Rango B Tratta Adria (km 29+230) - Cippo km 9+000: 80 km/h Tratta Cippo km 9+000 – Cippo km 7+000: 60 km/h Tratta Cippo km 7+000 – Piove di Sacco (km 0+000): 80 km/h Tratta Piove di Sacco (km 0+000) – Casello 11 (km 11+350): 80 km/h Tratta Casello 11 (km 11+350) – Cippo km 12+000: ~~40 km/h~~ 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	

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

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	

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

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	

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

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 km/h < V_{prog} ≤ 120 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	

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

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 o 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	S	Indicare se al punto

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

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

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
			risposto "rilevatore di ruota"
1.1.1.3.7.9	Altezza minima consentita del bordino (mm)	27,5	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "rilevatore di ruota"
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"
1.1.1.3.7.15.1	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	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
	(S/N)		binario"
1.1.1.3.7.19	Conformità alla STI delle norme sulle caratteristiche della sabbia (S/N)	S	Indicare se al punto 1.1.1.3.7.1 si è risposto "circuito di binario"
1.1.1.3.7.20	Esistenza di norme sulla lubrificazione del bordino a 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**		

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
	al CCS		
1.1.1.3.12.1	Assetto variabile supportato (S/N)	-	
1.2	**Punto operativo**		
1.2.1	**Binario di circolazione**		
1.2.1.0.1	**Dichiarazioni di verifica del binario**		
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	**Marciapiede**		
1.2.1.0.6.4	Lunghezza utile del marciapiede (m)	NA	Vedi STI INFRA §4.2.1. Tabella 2
1.2.1.0.6.5	Altezza del marciapiede (250/280/550/760/300-380/200/580/680/685/730/840/900/915/920/960/1100/altra)	NA	
1.2.1.0.6.6	Esistenza di assistenza sul marciapiede per la partenza del treno (S/N)	NO	
1.2.2	**Binario di raccordo**		
1.2.2.0.2	**Parametri di prestazione**		
1.2.2.0.2.1	Lunghezza utile del binario di raccordo (m)	NA	
1.2.2.0.3	**Tracciato della linea**		
1.2.2.0.3.1	Pendenza per i binari di ricovero (mm/m)	0	
1.2.2.0.3.2	Raggio minimo di curvatura orizzontale (m)	292 (dal km 7+149 al km 7+405 tratta Piove di Sacco - Adria)	Conforme alla STI (§4.2.3.4. STI INFRA)

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

Numero	Titolo	Valore rete IV	Note
1.2.2.0.3.3	Raggio minimo di curvatura verticale (m)	3000	Conforme alla STI (§4.2.3.5. STI INFRA)
1.2.2.0.4	**Impianti fissi per la manutenzione dei treni**		
1.2.2.0.4.1	Esistenza di sistemi di scarico dei servizi igienici (S/N)	N	
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	

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

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: • 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: • N° 2 60/400/0.074/sx • N° 2 60/400/0.074/dx Tipo: • Cuore al manganese aghi elastici Tipo di posa: • Su legno • D1A, D1B su legno; • D2A, D2B su cap **Stazione di Mira Buse** • N° 1 60UNI/250/0.092 sim • N° 1 60UNI/170/0.012 sx Tipo: • Cuore al manganese aghi elastici Tipo di posa: • Su cap	

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

Elemento /Parametro	Valore rete IV	Note
	Stazione di Campagna Lupia • N° 1 50/245/0.10 dx • N° 1 50/170/0.12 sx • N° 1 46/150/0.12 sx Tipo: • Cuore di rotaie aghi elastici D1 e D2 • Cuore di rotaie aghi articolati D 101 da 46 Tipo di posa: • Su legno Stazione di Piove di Sacco con manovre elettriche • N° 1 50/170/0.12 sx • N° 2 50/245/0.10 sx • N° 3 50/245/0.10 dx • N° 2 60/250/0.12 sx • N° 2 60/250/0.092 dx • N° 1 60/250/0.12 dx Tipo: • 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 Tipo di posa: • Su cemento D4 B – D3 B – D3 A **Stazione di Cona Veneta** Tangenti: • N° 1 60UNI/250/0.092 dx; • N° 1 60UNI/250/0.092 sx; Tipo: • Cuore al manganese aghi elastici Tipo di posa: • su cap; **Stazione di Cavarzere** Tangenti: • N° 1 60UNI/250/0.092 dx; • N° 1 60UNI/250/0.092 sx; Tipo: • Cuore al manganese aghi elastici Tipo di posa: • su cap;	
Manovre deviatoi	Elettriche	
Massicciata	Formata da pietrisco pezzatura 30-60 (calcareo-porfidico)	
Accessibilità delle stazioni ai disabili	**Stazioni:** • Porta Ovest ***ACCESSIBILE*** • Mira Buse ***NON ACCESSIBILE*** • Campagna Lupia-C.nog. ***NON ACCESSIBILE***	

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

Elemento /Parametro	Valore rete IV	Note
	• Piove di Sacco ***ACCESSIBILE*** • Cona Veneta ***NON ACCESSIBILE*** • Cavarzere ***NON ACCESSIBILE*** **Fermate**: • 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	

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

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 precedenze	Dirigenza Posto Centrale dal DPC con sede a Piove di Sacco.	
Conformità ai princìpi 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	

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo documento, con il divieto di riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione scritta.
All rights of this document are reserved. Any type of reproduction and divulgation is strictly forbidden without written approval from the author.

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 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)

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,

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

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

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).

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 ± 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 riportare 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;

- 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.

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

ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME

- Procedura Operativa -

Nella presente Procedura Operativa, redatta in conformità al quadro regolatorio vigente, vengono specificati i criteri, le attività e responsabilità per l'attribuzione e la validazione delle cause di ritardo, per la determinazione della puntualità e del Performance Regime.

Attribuzione Cause di Ritardo, Determinazione Puntualità e Performance Regime

PARTE I

1	Scopo e campo di applicazione		3
2	Documentazione di riferimento		3
3	Definizioni		3
4	Abbreviazioni		5

PARTE II

1	Rilevazione dei dati di circolazione		7
2	Attribuzione e codifica delle cause di ritardo		8
	1	Attribuzione delle cause di ritardo	8
	2	Modalità di attribuzione delle cause di ritardo	9
	3	Anormalità	10
	4	Coincidenze richieste dalle IF	11
	5	Servizio PMR	11
	6	Cause esterne	12
	7	Inconvenienti d'esercizio	17
	8	Interazione catenaria/pantografo	18
	9	Intervento del SCMT	20
	10	Intervento RTB/RTF	22
3	Validazione e certificazione delle cause di ritardo		23
	1	Tempo reale	23
	2	Accertamenti tecnici e Tavolo Tecnico	23
	3	Validazione tra IV e RFI	24
	4	Consolidamento dei dati di andamento e chiusura delle cause di ritardo e dei codici anormalità	24

PARTE III

1	Regolarità e Puntualità		25
	1	Indicatori di regolarità	25
	2	Indicatori di puntualità	26
	3	Soppressioni	27
2	Performance Regime e contabilizzazione delle penali		28
	1	Calcolo e rendicontazione delle penali	28
3	Monitoraggio		29

PARTE IV

1	Matrice delle responsabilità		30

PARTE V

	Allegati		31
	A	Codifica cause di ritardo e soppressione	32
	B	Modulo per certificazione cause esterne (richiesta presentata da GI)	43
	C	Modulo per certificazione cause esterne (richiesta presentata da IF)	44
	D	Modulo per l'attivazione del Tavolo Tecnico interazione catenaria/pantografo (EA codice 23 e codice 79)	45
	E	Modulo per l'attivazione del Tavolo Tecnico interazione catenaria/pantografo (EA codice 64)	46

PARTE I

I.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente Procedura Operativa ha lo scopo di definire criteri, attività e responsabilità per l'attribuzione e la validazione delle cause di ritardo, per la determinazione della puntualità e degli elementi significativi da utilizzare per il Performance Regime.
Si applica a tutte le Strutture Organizzative coinvolte nelle attività indicate, comprese quelle relative agli accertamenti tecnici tra i gestori dell'infrastruttura ferroviaria della linea Adria-Mestre Infrastrutture Venete e della rete nazionale RFI e le Imprese Ferroviarie per l'attribuzione delle anormalità.

I.2 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Il presente documento si correla a:

- Prospetto Informativo della Rete - edizione vigente;
- Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21.11.2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), recepita dal Dlgs 15.07.2015 n.112;
- Delibera n. 16/2018 ART relativa alle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico;
- UIC, Fiche 450-2 "Assessment of the performance of the network related to rail traffic operation for the purpose of quality analyses - delay coding and delay cause attribution process", ed. 2009;
- Regolamento per la Circolazione dei Treni - edizione vigente;
- Verbale della riunione RFI-IV del 02.08.2023 "Attivazione Performance Regime sulla linea Adria-Mestre. Gestione attività di interfaccia RFI-Infrastrutture Venete per le località di collegamento Ve Mestre e Adria".
- Procedura Operativa "Gestione del servizio di assistenza in stazione alle persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR)";
- Procedura Operativa Direzionale "Attribuzione cause ritardo, determinazione puntualità e Performance Regime" di RFI, edizione del 17.12.2024;
- Contratto di utilizzo dell'infrastruttura stipulato tra GI e IF.

I.3 DEFINIZIONI

Anormalità. Evento che determini almeno una delle seguenti situazioni: indisponibilità di tratti di linea o di impianto per uno o più treni (che riducono la normale capacità sia rispetto alla circolazione dei treni che rispetto ai servizi di impianto); riduzione di capacità riconducibile al GI e/o alle IIFF; degrado dell'infrastruttura e/o del materiale rotabile (es. riduzione di velocità o di accelerazione, blocco porte, etc.); soppressioni di uno o più treni; effetti sulla sicurezza dell'esercizio; danni al materiale rotabile o all'infrastruttura; coinvolgimento di viaggiatori o personale ferroviario.

Causa di ritardo. Motivo che ha generato uno scostamento o una soppressione, codificato secondo la presente Procedura.

Certificazione. Verifica della completezza e della congruenza delle cause di ritardo attribuite agli

scostamenti e alle anormalità.

Fascia pendolare. Le fasce orarie (ed i treni corrispondenti) individuate dall'intervallo 06:00-09:00 (con riferimento all'orario di arrivo nelle stazioni di destinazione) e 17:00-20:00 (con riferimento all'orario di partenza dalle stazioni di origine), dal lunedì al venerdì feriali.

Persona con disabilità o a Mobilità Ridotta (PMR). Qualsiasi persona avente una disabilità fisica, mentale, intellettiva o sensoriale temporanea o permanente che, in interazione con barriere di diversa natura, può impedire l'utilizzo pieno ed effettivo del trasporto su base di uguaglianza con gli altri passeggeri o la cui mobilità nell'utilizzo del trasporto è ridotta per ragioni di età (art.3.21 del Regolamento UE 2021/782 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario).

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

Referente accreditato. Figura designata dal Gestore dell'Infrastruttura e dalla IF preposta allo svolgimento delle attività di attribuzione e validazione delle cause di ritardo.

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.

Scostamento. Differenza positiva espressa in minuti del ritardo di un treno tra due punti di rilevamento successivi.

Soppressione. Mancata effettuazione di parte o di tutto il percorso di un treno.

Stazione rilevante. Stazione di rilevante importanza per la clientela, in termini di flussi di traffico passeggeri e/o di corrispondenze con altre modalità di trasporto, selezionata dal Gestore dell'Infrastruttura secondo i criteri di cui all'Allegato A della Delibera n.16/2018 ART. Oltre alle stazioni porta di collegamento con Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (Adria e Mestre), è da considerarsi come rilevante la sola stazione intermedia di Piove di Sacco.

Tavolo Tecnico. In relazione a determinati eventi che non hanno trovato accordo fra le parti in merito alle responsabilità legate all'attribuzione dei relativi ritardi, DGEF-COMM convoca un Tavolo Tecnico, costituito dai rappresentanti del GI e della IF interessata, ai fini del confronto e condivisione delle relative risultanze, da riportare in apposito verbale redatto dal GI e da tenere agli atti dello stesso, sottoscritto da tutti i partecipanti, con definizione finale delle responsabilità.

Tratta PR. Ai fini del Performance Regime la linea Adria-Mestre è 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).

Validazione. Accertamento della correttezza e completezza dei dati relativi al circolato (treni reali, passaggi reali, composizioni reali, Treni programmati, passaggi programmati, composizioni programmate, operazioni).

I.4 ABBREVIAZIONI

Nel testo sono usate le seguenti abbreviazioni:

AdC	Agente di Condotta
ART	Autorità di Regolazione dei Trasporti
CCL	Controllo Circolazione Linee
CDB	Circuito di binario
CTC	Controllo Centralizzato del Traffico
CVR	Comunicazioni Verbali Registrate
DASBT	Dispositivi di Ausilio alla Salita a Bordo Treno
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DGEF	Direzione Gestione Esercizio Ferroviario
DGEF-COMM	Direzione Gestione Esercizio Ferroviario – Ufficio Commerciale
DIS	Driver Information System
DM	Dirigente Movimento
DMI	Driver Machine Interface
DOTE	Dirigente Operativo della Trazione Elettrica
EA	Evento Anomalo
GI	Gestore Infrastruttura
IF	Impresa Ferroviaria
IV	Infrastrutture Venete Srl
MAN	Struttura di Manutenzione Infrastruttura
OSP	Obblighi di Servizio Pubblico
PAI-PL	Protezione automatica integrativa dei passaggi a livello
PdB	Personale di Bordo
PIR	Prospetto Informativo Rete
PL	Passaggio a Livello
PMR	Persone a Mobilità Ridotta
PR	Performance Regime
Pu	Penale unitaria
RAR	Rilevamento Attraversamento a Raso
RCT	Regolamento Circolazione Treni
RdC	Regolatore della Circolazione
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RTB	Rilevatori Temperatura Boccole
RTF	Rilevatori Temperatura Freni
SCCM	Sistema Comando Controllo Multistazione
SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno
SSB	Sottosistema di Bordo
SSC	Sistema di Supporto alla Condotta
SSE	Sotto Stazione Elettrica
SST	Sottosistema di Terra
TE	Tensione Elettrica

VCO Variazioni in corso d'orario
ZTE Zona Tachigrafica Elettronica

PARTE II

II.1 RILEVAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE

I dati di circolazione sono gestiti da un sistema informatico di IV alimentato automaticamente dagli applicativi di supporto alla progettazione orario e dal CTC per le ore effettive di arrivo/partenza/transito in tutte le stazioni. Il sistema è attivo tra il segnale di protezione di Adria e quello di Venezia Mestre, ma è attualmente interfacciato solo col sistema CCL della stazione RFI di Adria: lo scambio dei dati relativi all'andamento della circolazione dei treni alla stazione RFI di Mestre continua ad essere gestito manualmente in attesa del completamento del processo di informatizzazione e della risoluzione delle problematiche tecniche legate all'interfacciamento col sistema SCCM in uso nella stazione di Mestre.

I dati sono rilevati con le seguenti modalità:

- l'orario di arrivo come orario di occupazione del CDB di stazionamento dove il treno è ricevuto;
- l'orario di partenza come orario di occupazione del segnale di partenza;
- l'orario di transito (generalmente con differenza tra ora di arrivo e di partenza inferiore a 30") come orario di occupazione del segnale di partenza;
- interpolazione da rilevamenti limitrofi (le modalità e gli eventuali correttivi utilizzati sono tracciati).

Ogni variazione dei punti e delle modalità di rilevamento di ogni impianto deve essere comunicata ai gestori dei sistemi informatici, con congruo anticipo, prima dell'entrata in esercizio per poter svolgere le operazioni di allineamento e di test dei sistemi.

In caso di malfunzionamento o in assenza dei sistemi informativi di gestione della circolazione i dati vengono registrati manualmente dai Regolatori della Circolazione (DM o DCO) in tempo reale o entro il giorno successivo (off-line).

Gli scostamenti e le relative cause di ritardo inserite a cura del RdC sono visibili in tempo reale sul sistema informatico di IV e resi disponibili in forma completa a partire dal giorno successivo. L'IF ha accesso ai dati relativi a tutti i treni indicati nel Contratto di Utilizzo, mentre gli Enti affidanti dei servizi OSP hanno accesso ai dati relativi ai treni dell'IF afferenti al Contratto di Servizio sottoscritto.

Le località rilevanti definiscono, in base al percorso del treno, le "tratte PR" di riferimento per l'attribuzione delle cause di ritardo.

II.2 ATTRIBUZIONE E CODIFICA DELLE CAUSE DI RITARDO

II.2.1 Attribuzione delle cause di ritardo

Ogni scostamento è generato da un evento che modifica l'orario programmato del treno. La causa dello scostamento è attribuita dai RdC mediante l'assegnazione di un codice di ritardo corrispondente a diverse categorie di eventi, come illustrati in Allegato A.
I codici di ritardo sono mutuati dalla Procedura Operativa Direzionale "Attribuzione cause ritardo, determinazione puntualità e Performance Regime" del Gestore dell'Infrastruttura Nazionale RFI (edizione 12/2024) che a loro volta derivano dalla Fiche UIC 450-2, integrati in relazione alle specificità di IV.
L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento maggiore o uguale a 2 minuti e va eseguita in tempo reale dal Regolatore della Circolazione e comunque entro la fine del proprio turno di servizio. Inoltre, è obbligatoria l'attribuzione della causa di ritardo anche per tutti gli scostamenti derivanti da anormalità. Non sono attribuiti codici per ritardi inferiori a 2 minuti e per quelli con segno negativo (anticipi di corsa, recuperi).
Eventuali scostamenti per i quali non sia stata attribuita puntualmente l'effettiva causa di ritardo vengono codificati automaticamente a GI con il **codice 44**, in attesa di una riassegnazione che può avvenire in tempo reale da parte del RdC in turno o a seguito di analisi da parte di DGEF-COMM, nel rispetto delle tempistiche di seguito riportate.
Lo scostamento dovuto a minuti non attribuiti sarà misurato rispetto alla differenza (Δ ritardo) fra l'orario di arrivo nella precedente stazione rilevante (o di partenza se stazione origine) e l'arrivo nella successiva stazione rilevante e sarà attribuito con le seguenti modalità:

- se pari o inferiore a 5':
  - in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti;
  - al 50% tra GI e IF, in caso di assenza di scostamenti attribuiti o qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti;
- se superiore a 5':
  - in caso di attribuzione dei codici automatici, sia in misura proporzionale rispetto agli scostamenti attribuiti sia al 50% tra GI e IF, saranno utilizzati il **codice 43** (per il Gestore Infrastruttura) e il **codice 73** (per l'Impresa Proprietaria del treno) in corrispondenza della Località di Servizio al termine della tratta PR;
  - mediante attribuzione degli scostamenti riesaminando la marcia del treno.

L'IF può prendere visione dell'attribuzione di responsabilità per gli scostamenti registrati accedendo al sistema informatico di IV.

Entro 1 giorno lavorativo dall'arrivo a destino del treno, IV può modificare i dati inseriti, correggendo errate registrazioni dei sistemi di campo ed eventuali mancanze o incongruenze dei dati.
Entro 3 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno, anche a seguito di analisi dei grafici di circolazione e di eventuali accertamenti tecnici, IV potrà inserire o modificare la causa di uno scostamento comunicandola formalmente (tramite e-mail) alla IF interessata qualora l'attribuzione sia a carico dell'IF.
L'IF interessata potrà contestare esclusivamente i codici di ritardo riconducibili a propria responsabilità entro 3 giorni, avvalendosi della casella email **produzione@infrastrutturevenete.it**.

II.2.2 Modalità di attribuzione delle cause di ritardo

L'assegnazione del codice corrispondente alla causa di ritardo avviene utilizzando le maschere del sistema informatico di IV attraverso due modalità:

- associando direttamente allo scostamento il codice di ritardo;
- associando lo scostamento ad una anormalità.

Alcuni scostamenti, in particolare quelli relativi a causa esterna, possono essere assegnati al codice corrispondente solo attraverso l'associazione ad una anormalità, come specificatamente indicato nell'Allegato A.

La codifica dei ritardi è riportata in Allegato A, attraverso una tabella suddivisa in sezioni che individuano indicativamente la responsabilità della causa (Gestore Infrastruttura, Impresa Ferroviaria, Esterne non riconducibili a responsabilità di GI e/o IF e Indotte).

Le prime due sezioni (Gestore Infrastruttura e Impresa Ferroviaria) sono ulteriormente ripartite in base ai processi di competenza:

- circolazione (**codici 1x**), impianti (**codici 2x**), lavori all'infrastruttura (**codici 3x**), codici automatici conto GI (**codici 4x**) per il Gestore Infrastruttura;
- commerciale (**codici 5x**), veicoli ferroviari (**codici 6x**), codici automatici conto IF (**codice 73**) per l'Impresa Ferroviaria.

Ogni codice per evento anomalo a responsabilità IF è integrato dal codice identificativo dell'IF che l'ha prodotto, che può essere diversa da quella del treno che ha subito lo scostamento.

Il **codice 79** si utilizza nei casi di interazione terra/treno in attesa della corretta attribuzione delle responsabilità. Nello specifico, la casistica interazione pantografo/catenaria è dettagliata nel capitolo II.2.8.

La sezione sulle cause esterne (**codici 8x**) non è associata, per definizione, a responsabilità riconducibili al Gestore Infrastruttura IV o all'Impresa Ferroviaria.

Il codice relativo al ritardo da altre Reti (**codici 81x**) è integrato da sottocodici indentificativi necessari solo per la definizione della responsabilità del Gestore Infrastruttura terzo.

La sezione delle cause indotte (**codici 9x**) è associata a responsabilità del Gestore Infrastruttura per il **codice 91** e **codice 92** e a responsabilità dell'Impresa Ferroviaria per il **codice 93** e **codice 94**.

Al **codice 32** - *Limitazioni prestazionali* saranno attribuiti i ritardi dovuti alle corse per "prove di carico".

II.2.3 Anormalità

Le anormalità sono eventi inseriti direttamente in sistema informatico di IV a cui viene assegnato il relativo codice di ritardo o soppressione.

Le anormalità devono essere aperte, per quanto possibile, tempestivamente al verificarsi di un evento anomalo e comunque entro il turno di servizio del Regolatore della Circolazione interessato.

A un'anormalità possono essere associati tutti gli scostamenti dei treni coinvolti, ossia soggetti a fermata, rallentamento, limitazioni, soppressioni anche per conseguenti provvedimenti di circolazione. Possono essere inoltre associati a un'anormalità gli scostamenti dei treni coinvolti rilevati nelle tratte successive, a seguito della perdita del proprio canale orario programmato, a condizione che il treno non abbia recuperato completamente il proprio ritardo all'arrivo a destino.

Inoltre, sono attribuiti alla stessa anormalità gli scostamenti rilevati in partenza dall'origine del primo treno corrispondente per "turno materiale", se comunicati in fase di programmazione di orario e se confermato prima dell'orario teorico di partenza.

Lo scostamento in partenza del primo treno corrispondente scaturito per "turno equipaggi" è da considerarsi assimilabile a quanto previsto per il "turno materiale/mezzi di trazione" al solo fine di garantire il riposo minimo previsto per il Personale di scorta/Personale di Macchina, nelle sole località dove non vi è una possibilità di riprogrammazione, in quanto non individuate come sedi di impianto equipaggi e specificatamente per quelle anormalità di carattere particolarmente impattante, individuate da DGEF.

I ritardi al primo treno corrispondente non ricadenti nelle fattispecie sopra elencate dovranno essere associati al **codice 93** - *Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza* (secondo i criteri delle anormalità). Gli scostamenti rilevati nelle tratte successive per conflitti con treni coinvolti in differenti anormalità vanno associati all'anormalità che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto.

Per il solo treno fuori canale che durante il viaggio matura ulteriore ritardo a causa di mancanza di capacità (es. interruzioni programmate, risoluzione conflitti a suo sfavore in fascia pendolare), sarà possibile associare gli scostamenti all'Evento Anomalo prevalente che ne ha provocato la perdita della traccia programmata.

In caso di anormalità che comportino impatti rilevanti sulla circolazione, il GI, in accordo con l'IF ai soli fini dell'associazione dei ritardi all'evento scatenante, può disporre provvedimenti di variazione al programma di circolazione (es. soppressioni, deviazioni, effettuazioni, fermate straordinarie, etc.) per mitigare gli effetti negativi sulla circolazione.

Alcune anormalità particolari per estensione o per gravità (es. investimenti, mareggiate, terremoti, alluvioni, incendi, eventi meteo rilevanti, etc.) e laddove non esista capacità disponibile, possono avere associati tutti gli scostamenti dei treni coinvolti, previo benestare della DGEF-COMM ed il testo dell'evento anomalo sarà integrato nei sistemi informatici coerentemente alle indicazioni ricevute.

II.2.4 Coincidenze richieste dalle IF

Le coincidenze non sono effettuate per iniziativa del GI. La richiesta di coincidenza può essere autorizzata dal GI, previa valutazione di sostenibilità, solo su specifica richiesta effettuata via email all'indirizzo capistazione@infrastrutturevenete.it da parte della IF proprietaria del treno che attende.
Gli scostamenti devono essere giustificati a mezzo di un EA associato al codice 94/IF, che descrive un ritardo riconducibile all'Impresa Ferroviaria IF proprietaria del treno che ha avanzato la richiesta.

II.2.5 Servizio PMR

Il trasporto di una PMR non può essere rifiutato a causa della disabilità o mobilità ridotta se non per giustificati motivi dovuti a ragioni di sicurezza o di progettazione del veicolo manifestate dall'IF o dell'infrastruttura, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente.
Il servizio è disponibile nelle stazioni inserite nel "circuito IV di assistenza PMR" ed è effettuato da IV nei tempi e modi definiti nella Procedura Operativa "Gestione del Servizio di Assistenza in stazione alle persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR)".
Allo scopo di garantire la libera circolazione delle PMR, anche tramite l'utilizzo del mezzo ferroviario senza discriminazioni, il ritardo dovuto al servizio di incarrozzamento è da considerarsi alla stregua di una prolungata sosta per servizio viaggiatori e quindi da attribuire a **codice 50** conto IF.
Se per motivi legati all'inaccessibilità, anche temporanea, di un treno sia necessario un provvedimento di circolazione atto a consentire la salita a bordo di una PMR (con o senza l'ausilio del servizio di assistenza), il perditempo maturato avrà il **codice 50** conto IF.
In caso di anomalie nello svolgimento del servizio PMR che comportino un ritardo al treno riconducibile a responsabilità del GI (es. tardata presentazione della ditta appaltatrice, guasti o indisponibilità DASBT, etc.) gli scostamenti maturati sono attribuiti al GI con **codice 15**. Analogamente, se le caratteristiche d'impianto o altre limitazioni infrastrutturali (es. assenza di percorsi accessibili), obblighino il RdC a ricevere il treno in binario diverso da quello prescritto, in quanto questo non idoneo al servizio PMR, il ritardo è da attribuire al GI con **codice 15**.
Se a causa di limitazioni infrastrutturali temporanee (es. presenza di cantieri che limitino la fruibilità di rampe, sottopassaggi, marciapiedi), il treno debba essere ricevuto in binario diverso da quello prescritto, in quanto non più idoneo al servizio PMR, il ritardo maturato per la deviata è da attribuire al **codice 34** conto GI.
Infine, si specifica che in caso di richiesta "intempestiva" di servizio assistenza di una PMR, cioè che non abbia effettuato la prenotazione del servizio rispettando le tempistiche previste da IV oppure in caso di flussi eccezionali di PMR (es. comitive) non normalmente gestibili, l'eventuale ritardo è ripartito in egual misura al GI e all'IF proprietaria del treno con attribuzione del **codice 77**. Al contrario, se la richiesta di servizio assistenza di una PMR viene inviata dall'IF al GI con un preavviso inferiore ad 1 (una) ora dalla partenza origine del treno, ogni perditempo dovuto al servizio di assistenza è da attribuire a **codice 50** conto IF.

II.2.6 Cause Esterne

Per i casi di seguito descritti, è possibile associare gli scostamenti a cause esterne, la cui certificazione deve avvenire come indicato in allegato A per ciascun evento.

I codici di "causa esterna" sono relativi ad eventi che generano perturbazioni o indisponibilità per le quali la tipologia, la violenza, la casualità o l'imprevedibilità non avrebbero consentito di attuare idonei provvedimenti mitigativi da parte del Gestore dell'Infrastruttura e/o delle Imprese Ferroviarie. Per talune anormalità, la natura dell'evento è immediatamente configurabile come "causa esterna", mentre altre anormalità possono essere ricondotte a "cause esterne" solo a seguito di accertamenti effettuati in tempo differito.

Per richiedere l'associazione di uno scostamento a cause esterne, le Strutture di IV e l'IF interessate devono presentare specifica domanda utilizzando rispettivamente i moduli che costituiscono l'Allegato B (Modulo per certificazione Cause Esterne conto IV) e l'allegato C (Modulo per certificazione Cause Esterne conto IF), nel rispetto delle tempistiche indicate nei punti successivi, riferite ai casi da trattare in tempo reale o in tempo differito poiché richiedono approfondimenti tecnici, tenuto conto che la richiesta non può essere effettuata oltre il terzo giorno lavorativo successivo all'arrivo del treno o alla conclusione dell'evento. Le dichiarazioni dirigenziali riportate in Allegato B e Allegato C devono essere presentate con firma autografa/digitale.

La documentazione a supporto deve essere custodita dal richiedente e fornita in caso di verifiche successive sia interne a IV che esterne.

DGEF-COMM custodisce ed archivia gli allegati B e C ricevuti ovvero, nei casi in cui non siano previsti, la documentazione a supporto della corretta associazione a cause esterne. Una volta ricevuti i documenti necessari, DGEF-COMM potrà certificare la causa esterna al relativo codice.

La struttura che effettua la modifica dell'attribuzione in "causa esterna", provvede a:

- numerare in modo progressivo mensile le dichiarazioni presentate, conservandole per 5 anni;
- modificare il codice di causa dell'evento anomalo a riferimento, provvedendo ad integrarne il testo con la frase: "Causa Esterna per Dichiarazione n. …… (numero progressivo attribuito dal RdC o DGEF-COMM) di …… (IF o GI)".

Di seguito si riportano i criteri di attribuzione dei codici da riportare in caso di "ritardo e soppressioni" contenuti nella Procedura:

- Scioperi (**codice 80**)
  Gli eventi legati a scioperi, quindi riconducibili a "cause esterne", sono certificati con la presenza del documento di conferma della proclamazione dello sciopero, che sarà custodito negli archivi di DGEF-COMM.
- Ritardo da altre Reti (**codice 81**)
  I ritardi maturati su altre Reti rilevati in arrivo nelle stazioni di confine saranno giustificati con **codice 815**. Gli scostamenti rilevati in partenza dalle stazioni di confine, oltre i tempi di sosta programmati, non potranno essere ricondotti a "Ritardo da altre Reti" codice 81x, ma dovranno essere associati ad uno specifico evento con la descrizione delle cause/motivi di ritardo.
  Nello specifico, per i ritardi maturati sui tratti di linea tra Adria e Cavarzere Stazione e tra Porta Ovest e Mestre, all'interno dei quali ricadono i limiti di giurisdizione fra l'infrastruttura ferroviaria nazionale del gestore RFI e quella regionale veneta di Infrastrutture Venete, si stabilisce che:

- per i treni inoltrati dalle stazioni RFI verso rete IV
  a) il Regolatore della Circolazione di RFI delle stazioni di Mestre e Adria comunicherà nei modi previsti (ie. specifica funzione in CTC o con CVR) al RdC di IV il ritardo in partenza dei treni diretti verso la linea IV. La responsabilità del ritardo maturato in linea oltre il segnale di protezione della stazione RFI sarà attribuita dal RdC di IV sulla base della reale causa;
  b) i ritardi ambito stazione di Adria e Mestre, saranno attribuiti da RFI sulla base della reale causa e gestiti secondo il sistema Performance Regime di RFI.
- per i treni inoltrati dalla rete IV verso le stazioni RFI
  a) il RdC di IV comunicherà nei modi previsti (ie. specifica funzione in CTC per i treni diretti a Adria o con CVR per i treni diretti a Mestre) il ritardo in partenza dalla propria stazione verso la limitrofa Adria e Mestre. I ritardi maturati in linea, fino al segnale di protezione di Adria e Mestre, sono attribuiti dal RdC di IV e gestiti nel rispetto del proprio sistema di PR. In caso di ritardo maturato in linea per anormalità al binario nel tratto di RFI o per guasto al segnale di avviso delle stazioni di Adria e Mestre, il ritardo maturato dai treni sarà attribuito a RFI.
  b) i ritardi subiti in stazione di Adria e Mestre, comprese le eventuali soste al segnale di protezione, saranno attribuiti da RFI secondo il proprio sistema PR. La responsabilità nell'attribuzione della causa del ritardo maturato dal treno interessato, dal segnale di protezione di Mestre e Adria e ambito stazione sarà a carico di RFI nel rispetto della propria PR.

In ogni caso, RFI comunicherà giornalmente all'email produzione@infrastrutturevenete.it eventuali assegnazioni di cause ritardo a responsabilità IV, mentre IV-GI segnalerà giornalmente a mezzo email l'attribuzione di cause ritardo conto RFI (performance.regime.COER.VE@rfi.it per Mestre e performance.regime.COER.BO@rfi per Adria).

Nelle stazioni Cavarzere e Porta Ovest per i treni provenienti rispettivamente da Adria e Mestre, ricevuti regolarmente in stazione, i ritardi registrati in arrivo sono classificati da IV come dovuti a causa esterna.

- Autorità (**codice 82**)

  I ritardi in conseguenza di intervento degli Organi di Polizia sono direttamente attribuibili a "causa esterna". Sarà a cura del RdC indicare nel testo dell'anormalità le restrizioni legate alla richiesta.
- Eventi accidentali (**codice 83**).

  Interventi di Vigili del Fuoco, segnalazioni comunicate da Autorità di Polizia o l'intervento del 118 richiesti direttamente dal GI, anche su istanza del personale di un treno.

  Nei casi di occupazione di binari di stazione (manifestanti), l'evento sarà codificato direttamente a cause esterne e nel testo dell'EA sarà specificato l'intervento delle Autorità.

  Nel caso di sabotaggio all'Infrastruttura e altre azioni dolose di particolare rilevanza, la competente struttura di IV-GI fornirà le opportune indicazioni per definire il testo dell'anormalità e la conferma del codice da associare. Per la certificazione con codice "cause esterne" si dovrà procedere a seguito della prevista dichiarazione (Allegato B).

  Ai fini della certificazione a "cause esterne" di un evento determinato dal tallonamento barriere PL, occorre la prevista dichiarazione (Allegato B) corredata di denuncia di reato e/o verbale di accertamento della competente struttura di IV-GI che attesti il danneggiamento avvenuto per

effettiva forzatura da parte di estranei e non per degrado dell'apparato.
Nei casi di "mancato consenso PAI-PL" a seguito di indebita occupazione area di scansione, laddove siano presenti sistemi video e di diagnostica remotizzati al servizio del RdC, l'evento potrà essere certificato in tempo reale a "cause esterne" senza la presentazione della dichiarazione (Allegato B). Diversamente, sarà necessario presentare la dichiarazione (Allegato B) completa delle evidenze fotografiche, stralci filmati di telecamere di sorveglianza o opportuni log del sistema PAI-PL che ne accertino l'effettivo intervento per indebita occupazione.
Nei casi di indebita occupazione della zona di attraversamento PL Km xxx da parte di un automezzo, sarà possibile la certificazione a "cause esterne" in tempo reale senza dichiarazione (Allegato B), solo in caso di comunicazione registrata (fonogramma su M40/M100b) da parte dell'AdC che rileva l'occorso.
Nei casi di investimento animali su sede ferroviaria, sarà possibile la certificazione a "cause esterne" in tempo reale solo se l'AdC comunicherà l'evento al RdC con fonogramma su M40/M100b entro i 15 minuti dalla rilevazione dell'evento. Nel testo relativo all'evento dovranno essere riportati gli estremi del modulo.
Nei casi di presenza sulla linea di coperture (es. teloni, etc.) o altre cose provenienti da aree private, l'associazione dell'evento a "causa esterne" avverrà previa presentazione della prevista dichiarazione (Allegato B), le cui evidenze fotografiche con il dettaglio del punto di invasione della sede ferroviaria saranno custodite a cura del richiedente.
Nei casi di presenza sulla linea di vegetazione (es. alberi, etc.) l'associazione dell'evento a "causa esterna" avverrà solo se la stessa vegetazione è proveniente da aree esterne all'asset del Gestore dell'Infrastruttura. La dichiarazione (Allegato B) dovrà avere a supporto le foto con evidenza del punto di invasione della sede ferroviaria e denuncia verso i privati se trattasi di asset di privati. Tale documentazione sarà custodita a cura del richiedente.
Nei casi di mancanza di alimentazione ascrivibile al gestore della distribuzione/fornitura elettrica (TERNA, Enel o altro), l'associazione dell'evento a "causa esterna" avverrà previa dichiarazione (Allegato B) con la comunicazione del gestore elettrico attestante la mancanza continuativa dell'alimentazione elettrica (programmata o accidentale) o eventuali informazioni derivabili da analisi dei dati log (es. Sistemi ACEI, CTC, DOTE, etc.) che documentino detta criticità. La documentazione sarà custodita a cura del richiedente.

- Eventi meteo e ambientali (**codice 84**)

  Gli eventi correlati al maltempo saranno riconducibili a "cause esterne" qualora determinati da fenomeni ad alto impatto (es. neve, alluvioni, esondazioni, frane, etc.) confermati tramite i bollettini di vigilanza metereologica della Protezione Civile (Allerta Arancione o Rossa) e/o dimostrati da documentazione allegata, anche proveniente da fonti esterne, che comprovi l'eccezionalità dell'evento (es. documentazione fotografica, notizie reperite a mezzo stampa e sui media, etc.) e validati da DGEF-COMM. L'attivazione di rallentamenti precauzionali in base alle procedure di sicurezza del gestore potranno essere ricondotti immediatamente a causa esterna (es. allarmi pluviometrici, anemometrici, monitoraggio temperature rotaie, etc.).
  Per eventi meteo di particolare impatto, come ad esempio eccezionali grandinate o trombe d'aria, non preventivabili tramite i normali bollettini di vigilanza metereologica, che possano provocare danneggiamenti agli impianti o al materiale rotabile, il RdC potrà richiedere l'associazione ad una causa esterna solo a seguito della presentazione della dichiarazione (Allegato B o Allegato C), supportata da documentazione fotografica e notizie relative all'evento

reperite attraverso i media a conferma dell'accaduto.
Per i fenomeni di forti scariche atmosferiche che comportano la disalimentazione e/o il danneggiamento dell'impianto di sicurezza, i fenomeni di gelicidio sull'infrastruttura (o galaverna, ovvero il formarsi di uno spesso strato ghiacciato sulla Linea di Contatto a seguito di particolari condizioni atmosferiche) e mancato consenso dei sistemi PAI-PL per neve o nebbia gli eventi anomali saranno riconducibili a "cause esterne" previa presentazione della prevista dichiarazione (Allegato B) la cui evidenza fotografica e/o bollettino di vigilanza meteorologica della Protezione Civile che ne accertino l'effettiva criticità, saranno custodite a cura del richiedente. Nel caso in cui l'inefficienza dell'impianto è causata da un evento per il quale non vi sia un corrispettivo bollettino di vigilanza meteorologica della Protezione Civile, sarà certificata dall'agente manutentivo intervenuto con rapporto al RdC.
I ritardi provocati da "difficoltà di captazione" non riconducibili al gelicidio non sono di norma attribuibili a cause esterne: nel caso siano state attuate specifiche azioni mitigative da parte di GI (es. raschiaghiaccio, ungifilo, scaldafilo, etc.) i ritardi scaturiti per difficoltà di captazione sono attribuiti all'IF. Qualora le azioni mitigative di cui sopra non siano state eseguite per cause riconducibili a GI (es. corsa raschiaghiaccio non programmata, non effettuata o rinunciata, tempistiche del trattamento ungifilo oltre le specifiche previste, etc.), i ritardi scaturiti dalla presenza di ghiaccio sulla linea di contatto dovranno essere attribuiti a IV. Eventuali criticità puntuali ed eccezionali (ad es. circolazione primo treno commerciale del mattino, o prima circolazione dopo oltre due ore dal passaggio del treno raschiaghiaccio, in assenza di ungifilo) saranno valutate dal Tavolo Tecnico per l'attribuzione a causa esterna.

- Non saranno riconducibili a cause esterne i malfunzionamenti degli impianti o del materiale rotabile riconducibili ad eventi di:
  - forti piogge;
  - fenomeni di slittamento dovuti ad avverse condizioni meteo;
  - malfunzionamenti impianti per presenza di ghiaccio o per forte caldo;
  - presenza di materiali tra ago/contrago dei deviatoi;
  - presenza di materiali/polveri sui filtri dei motori;
  - rottura rotaia;
  - criticità SSC per interferenze magnetiche esterne non accertate dagli enti preposti;
  - slineamenti o difetti al binario causati da forti escursioni termiche comprese nei valori definiti nelle specifiche tecniche.
- Furti da parte di estranei a danno dell'Infrastruttura (**codice 86**)
  Gli eventi correlati a furti a danno dell'infrastruttura saranno certificati a "cause esterne" previa presentazione della prevista dichiarazione (Allegato B) supportata dalla denuncia presentata agli Organi di Polizia da parte competente Struttura di IV-GI; la documentazione sarà custodita a cura del richiedente.
- Investimenti di persone (**codice 87**)
  Gli eventi relativi a investimenti di persone o suicidi sono direttamente attribuibili a "causa esterna".
- Eventi certificati da IF (**codice 89**)
  Nel caso di eventi legati agli interventi di Vigili del Fuoco e segnalazioni comunicate da Autorità di Polizia, o di intervento del 118 richiesti direttamente dal personale del treno, per cui il GI ne venisse informato solo successivamente, per l'attribuzione a causa esterna sarà necessaria

dichiarazione formale dell'IF (Allegato C) e rapporto del PdB a certificazione di quanto occorso.
Per gli eventi legati a viaggiatori intemperanti, caduta viaggiatori, malore viaggiatori, fenomeni di fitta nebbia e slittamenti per fogliame su rotaie (solo nel periodo autunnale), può essere richiesta la commutazione del codice di ritardo in "causa esterna", previa presentazione della prevista dichiarazione (Allegato C), corredata dal rapporto del Personale interessato ed eventuale documentazione fotografica e può essere accordata anche in assenza di intervento delle Forze dell'Ordine.
Eventuali casistiche particolari relative a slittamenti per presenza di salsedine, ghiaccio o altri agenti/fenomeni naturali per cui l'IF richieda l'attribuzione ad una causa esterna, saranno puntualmente approfonditi e valutati nell'ambito di apposito Tavolo Tecnico di confronto tra GI e IF, previa presentazione di idonea documentazione che comprovi l'eccezionalità dell'evento (es. materiale fotografico o audio/video, etc.).
Per gli eventi di atti vandalici o furti/danneggiamenti (incluso il lancio di sassi) da parte di estranei commessi a bordo treno o a danno del materiale rotabile o all'azionamento freno di emergenza o spiombamento porte, può essere richiesta la commutazione del codice in "causa esterna" su presentazione di apposita prevista dichiarazione (Allegato C) corredata da denuncia presentata agli Organi di Polizia.
In caso di presenza di estranei o ostacoli lungo la linea, l'evento sarà ricondotto a "cause esterne" solo se il fonogramma dell'AdC avvenga entro 15 minuti dalla rilevazione dell'evento. Nel testo dell'evento anomalo dovranno essere riportati gli estremi della comunicazione registrata.

- Casi particolari
  Potranno essere attribuiti codici di "causa esterna" ai ritardi conseguenti ad attività di controlli antievasione o a grande affluenza di viaggiatori per manifestazioni, fiere o altri eventi pubblici, se formalmente dichiarati in modo preventivo dall'Impresa Ferroviaria con documento scritto (Verbale preventivo condiviso IF/GI e successive richieste per singolo/gruppo treni attraverso il modulo in Allegato C) e autorizzati dal GI.
  Per l'attribuzione a "causa esterna" di anormalità conseguenti a urti, sobbalzi o presenza di pietrisco sul fungo della rotaia, occorre ricevere comunicazione registrata (M40/M100b) dell'AdC entro 15 minuti dalla rilevazione dell'evento, comunicando l'esito della visita al materiale rotabile. Nel testo dell'evento anomalo dovranno essere riportati gli estremi del modulo. I tecnici di IV-GI effettueranno visita sul posto al fine di individuare la reale causa dell'evento segnalato e qualora gli esiti fossero negativi o comunque non riconducibili al GI o IF, la codifica sarà assegnata a causa esterna con il **codice 83**.

Nei casi descritti nel presente capitolo, qualora la comunicazione dell'Impresa Ferroviaria non avvenga nel rispetto dei tempi previsti di 15 minuti, il ritardo sarà attribuito all'IF (**codice 68**).

Si precisa che in merito agli urti, le dichiarazioni di istanze di modifica in "causa esterna" di anormalità attribuite a guasti treno per le quali venga rilevato un danno da urto in officina o in tempo differito rispetto all'evento stesso, dovranno essere inoltrate dalle IF interessate esclusivamente alla DGEF-COMM corredate del materiale probatorio necessario (documentazione fotografica, relazione tecnica d'officina, Ordine di Lavoro d'officina per le riparazioni occorse, etc.) nei tempi previsti da questa procedura per essere valutate direttamente al Tavolo Tecnico.
Circostanze particolari non riconducibili ai casi sopracitati, verranno trattati con documentazione a

supporto, da DGEF-COMM.

II.2.7 Inconvenienti d'esercizio

Le anormalità potranno essere attribuite al **codice 90** - *Inconvenienti d'esercizio*, di norma, solamente dopo la conclusione degli accertamenti delle Commissioni d'indagine, a meno di formale disposizione di DGEF-COMM che ne disponga la certificazione con il codice 90. In tal caso, il campo descrittivo dell'EA dovrà essere completato con la dicitura "Evento certificato in assenza di risultanze della Commissione d'inchiesta, nel rispetto dei tempi di consolidamento del database IV. Ulteriori informazioni in Banca Dati Eventi".

II.2.8 Interazione catenaria/pantografo

Si riporta di seguito l'iter procedurale necessario per l'attribuzione delle responsabilità al manifestarsi di una anormalità interessante la linea di contatto e/o un materiale rotabile dovuta all'interazione catenaria/pantografo, in particolare per quelle assegnate a seguito di contradditorio tra IV e IF.

Il RdC, fermo restando l'applicazione dei protocolli normativi e di sicurezza, avvalendosi delle informazioni ricevute dalle competenti strutture di IV-GI e dall'AdC del treno coinvolto, in prima battuta attribuirà all'anormalità il codice:

- **codice 23** (*Impianti di alimentazione elettrica per trazione*) conto IV, nel caso i tecnici TE intervenuti sul posto riscontrino la rottura (meccanica o per fusione) delle funi portanti la linea di contatto con o senza ingombro della sagoma di transito oppure la rottura per fusione dei conduttori di contatto in corrispondenza del sezionamento a spazio d'aria dei portali TE;
- **codice 64** (*Mezzi di trazione*) conto IF proprietaria del veicolo coinvolto nell'evento se i tecnici TE intervenuti sull'anormalità riscontrano una rottura per fusione della linea di contatto con treno fermo oppure in fase di spunto per la ripartenza oppure se il treno oggetto dell'anormalità presenta un dissesto al pantografo e i tecnici di IV a seguito visite e/o ricognizioni previste dalla normativa non rilevano danneggiamenti alla catenaria (linea di contatto, sospensioni, mensole, pendini etc.);
- il **codice 79** (*Interazione pantografo/catenaria*) per i casi non riconducibili ai precedenti e la responsabilità sarà attribuita in misura del 50% a IV e del 50% all'IF coinvolta, in attesa di accertamenti.

Qualora siano necessari degli interventi da parte dei tecnici del GI al materiale rotabile coinvolto, riconducibili al condizionamento del pantografo sull'imperiale senza rimozione di alcuna parte oppure a casi di rimozione di tutto o parti del pantografo, va precisato che qualsiasi parte del materiale rotabile oggetto di dissesto/rimozione è di proprietà della IF, mentre qualsiasi parte dell'infrastruttura coinvolta nell'anormalità è di proprietà del GI e costituiscono evidenza dell'accaduto. GI e IF sono responsabili del recupero dei reperti di proprietà, da effettuarsi possibilmente entro la fine dell'anormalità.

Eventuali parti del materiale rotabile recuperato da GI dovranno essere temporaneamente custodite in un luogo sicuro: l'IF proprietaria potrà provvedere al loro recupero previo avviso al referente GI entro 10 giorni lavorativi dall'evento.

A seguito di opportune verifiche da parte dei referenti di IV e della IF coinvolta, per i soli casi di mancata condivisione della responsabilità dell'accaduto, le parti interessate potranno contestare il

codice attribuito alla DGEF-COMM entro 3 giorni lavorativi e richiedere la convocazione di un **Tavolo Tecnico**: l'anormalità dovrà permanere nello stato di "non certificato" fino alla conclusione degli accertamenti formali come di seguito illustrato.

Nel solo caso di indisponibilità del veicolo ferroviario per sequestro da parte dell'Autorità Giudiziaria, in quanto sia IF sia GI sono impossibilitati ad effettuare sopraluoghi o rilievi tecnici, viene prevista l'estensione dei tempi di individuazione delle responsabilità. Qualora tali tempistiche non siano conformi a quanto previsto da questa procedura, l'evento anomalo sarà certificabile con codice 79 previa autorizzazione della competente struttura di IV.

Le dichiarazioni cui all'Allegato B e/o Allegato C della procedura presentate con firma autografa/digitale e tutta la documentazione disponibile a supporto (materiale fotografico, materiale non ferroviario che ha determinato il danneggiamento del pantografo o della Linea di Contatto etc.) saranno valutate nel Tavolo Tecnico di confronto fra il Gestore Infrastruttura e l'Impresa Ferroviaria al fine di stabilire un'attribuzione condivisa relativamente alla reale causa che ha generato l'interazione pantografo/catenaria, inclusa l'eventuale attribuzione dell'evento a cause esterne. Al tavolo Tecnico possono intervenire:

- uno specialista di Trazione Elettrica nominato annualmente da IV-GI, che agisce per delega negli accertamenti formali per i casi di mancata condivisione della responsabilità dell'accaduto;
- uno specialista nominato annualmente dall'IF stessa, che agisce per delega negli accertamenti formali per i casi di mancata condivisione della responsabilità dell'accaduto e che conosca e possa indicare l'eventuale luogo di deposito del materiale coinvolto qualora fossero richieste successive verifiche al materiale rotabile;
- un referente dell'IF intervenuto sull'anormalità, che potrà anche coincidere con l'AdC del treno oggetto dell'avaria e che avrà il compito di mettere a disposizione tutte le informazioni eventualmente richieste dal referente GI intervenuto circa il materiale rotabile (numero del treno, la tipologia del materiale rotabile e il tipo del pantografo);
- un referente di MAN, che potrà anche coincidere con l'operatore intervenuto sull'anormalità, che avrà il compito di garantire il corretto flusso delle informazioni riguardo l'anormalità e di raccogliere tutte le informazioni necessarie a ricostruire la dinamica di quanto accaduto (es. primo punto di interferenza pantografo/catenaria, tipo di pantografo, parti dissestate della linea di contatto, foto di tutte le parti dissestate del pantografo e del materiale rotabile con la chiara evidenza degli striscianti e del verso di marcia del treno, etc.);
- eventuali altre figure specializzate che GI e IF ritengono utile coinvolgere nella disamina del caso.

I nominativi di tutti i referenti accreditati dovranno essere comunicati alla DGEF-COMM completi degli estremi per la loro identificazione, garantendo che i relativi elenchi siano tenuti costantemente aggiornati.

Nel caso all'evento sia stato attribuito il codice 23 (Impianti di alimentazione elettrica per trazione) in prima istanza, ma il rapporto del personale IV intervenuto non abbia evidenziato responsabilità dell'evento a carico del GI, l'istituzione del Tavolo Tecnico di confronto viene richiesto alla IF interessata entro 3 giorni lavorativi mediante la compilazione del previsto modulo (Allegato D). Qualora l'IF non comunichi il proprio referente entro 3 giorni lavorativi dalla richiesta, DGEF-COMM provvederà ad inviare un sollecito formale e, trascorsi ulteriori 2 giorni lavorativi senza riscontro, l'evento anomalo verrà attribuito all'IF e certificato in database con coerente integrazione del campo note.

Per gli eventi con l'attribuzione del codice 79 la DGEF-COMM entro 3 giorni lavorativi dall'evento richiederà la nomina dei referenti sia lato IF che lato MAN con il modulo previsto (Allegato D).
Qualora i nominativi dei referenti delle parti interessate non vengano comunicati entro 3 giorni lavorativi dalla richiesta o, a seguito di sollecito, entro ulteriori 2 giorni lavorativi, la DGEF-COMM valuterà l'attribuzione della responsabilità dell'evento anomalo alla parte inadempiente e, in tal caso, provvederà ad integrare coerentemente il campo note dell'EA in database.
Per i casi specificamente previsti, attribuiti in prima istanza al codice 64 (Mezzi di trazione), la IF proprietaria potrà contestare a DGEF-COMM l'attribuzione del codice nei modi d'uso e chiedere l'attivazione del Tavolo Tecnico di confronto entro 3 giorni lavorativi dall'evento, mediante il modulo previsto opportunamente compilato (Allegato E), richiedendo la nomina del referente MAN. Qualora il Responsabile MAN non comunichi il proprio referente entro 3 giorni lavorativi dalla richiesta, la DGEF-COMM provvederà a inviare un sollecito formale e, trascorsi ulteriori 2 giorni lavorativi senza riscontro, l'EA verrà attribuito a MAN e certificato in database con coerente integrazione del campo note.
Il Tavolo Tecnico si ritiene avviato formalmente alla data della nomina dei referenti di cui sopra ed entro e non oltre 15 giorni lavorativi dall'istituzione del Tavolo dovrà essere redatto un verbale a firma congiunta per stabilire la responsabilità dell'evento.
Una volta nominati i referenti ed istituito formalmente il Tavolo Tecnico, sarà cura della parte che ne ha richiesto l'attivazione (GI/IF) proporre una o più date in cui svolgere l'incontro. La controparte potrà accettare o proporre date alternative, sempre e comunque entro e non oltre i 7 giorni lavorativi dall'avvio formale del Tavolo Tecnico. In caso di rifiuto delle date proposte senza alcuna alternativa e/o assenza reiterata di una delle parti, l'evento verrà attribuito e certificato al soggetto inadempiente con coerente integrazione del testo dell'EA.
Nell'ambito del Tavolo Tecnico sarà possibile effettuare specifici ulteriori sopralluoghi congiunti, oltre a quelli già effettuati all'atto dell'anormalità, per approfondire la dinamica dell'evento, sia sul luogo dell'anormalità sia al treno oggetto del guasto o ai treni precedenti, in linea/stazione o deposito IF per permettere ai referenti di IV-GI di visionare i dispositivi TE coinvolti ed i dispositivi di captazione del materiale rotabile oggetto dell'anormalità e di quelli che hanno circolato subito prima il verificarsi dell'evento anomalo.
Entro e non oltre quindici giorni dall'istituzione del Tavolo Tecnico dovrà essere redatto un verbale a firma congiunta GI-IF riportante in allegato tutta la documentazione necessaria a chiarire la dinamica dell'accaduto, e precisamente se disponibile:

- report fotografico delle parti danneggiate sia dell'infrastruttura che del materiale rotabile;
- immagini dei sistemi di Video Ispezione pantografi;
- estratto del giornale DOTE riportante gli interventi delle protezioni TE nelle SSE/Cabine TE;
- ultimi rapporti di manutenzione riferiti al tratto di infrastruttura oggetto dell'anormalità e/o rilievi diagnostici;
- ultimi rapporti di manutenzione del materiale rotabile;
- ZTE/DIS grafico ed in forma tabellare e libro di Bordo del materiale;
- report di eventuali altri sistemi diagnostici presenti a bordo;
- modulistica (disalimentazione, interruzione, comunicazioni tra AdC e RdC e/o relative CVR, per le quali occorrerà formalizzare la richiesta al Responsabile di struttura interessato, facendo riferimento al protocollo di istituzione del Tavolo tecnico).

II.2.9 Intervento del SCMT

Al manifestarsi di un intervento del sistema di controllo della marcia del treno (SCMT/SSC), fermo restando l'applicazione dei protocolli normativi e di sicurezza, il RdC riceverà le informazioni dall'AdC sul tipo di segnalazione/codice errore fornito dal DMI di bordo. Nel caso in cui vi sia la visualizzazione sul DMI dei *"codici errore" 37, 39, "Train Trip"* o "*Perdita del punto informativo*", vi è una indeterminatezza della causa dell'intervento SCMT/SSC, che necessita di approfondimenti.

Per i codici errore diversi da quelli sopra citati, la responsabilità è direttamente attribuibile al SSB e i relativi perditempo connessi all'intervento del SCMT sono attribuiti alla responsabilità dell'IF e il RdC attribuirà all'anormalità il **codice 69** (*Veicoli ferroviari - Guasto o malfunzionamento sottosistema di bordo SSC-SCMT*) conto IF.

Nell'ipotesi che il SSB di un treno o materiale rotabile, nell'arco delle 24 ore, registri l'intervento SCMT/SSC in almeno 3 casi, il RdC attribuirà alle anormalità il codice 69 (Veicoli ferroviari - Guasto o malfunzionamento sottosistema di bordo SCMT/SSC), mentre si attribuirà alle anormalità il **codice 29** (*SCMT/SSC*) conto GI qualora un punto informativo determini l'intervento del sistema SCMT/SSC in almeno 3 occasioni nell'arco delle 24 ore. In entrambi i casi, il testo degli EA sarà integrato coerentemente.

Per gli interventi SCMT o SSC non ascrivibili direttamente all'IF, il RdC attribuirà in prima battuta all'evento il codice 29 - SCMT/SSC, specificando nella descrizione dell'EA la dicitura "Intervento SCMT o SSC" corredandolo delle informazioni necessarie di cui è in possesso (Codici Errore, tipo di Locomotore e SSB, Binario interessato o Prog.Km) e avviserà MAN che procederà nel rispetto delle vigenti disposizioni per la gestione dell'avaria.

IV-GI, analizzato il proprio sistema di terra e la ZTE/DIS del treno coinvolto entro 5 giorni lavorativi dall'evento, tramite l'analista, notifica alla DGEF-COMM i seguenti esiti:

- il Punto Informativo oggetto dell'intervento risulta guasto e pertanto si conferma l'attribuzione del codice 29 (SCMT/SSC) conto IV all'evento;
- il SST (Sottosistema di terra del SCMT) funziona regolarmente ed è intervenuto a causa del guasto di un altro ente (es. segnale, CdB, etc.). In tal caso avverrà la modifica del codice di causa che resterà nell'ambito della responsabilità di IV, integrando il testo della relativa anormalità;
- il SST (Sottosistema di terra dell'SCMT) non risulta guasto e dalle analisi effettuate c'è evidenza di un problema al SSB (Sottosistema di Bordo) o di gestione dello stesso. In tal caso tramite l'invio di opportuna documentazione a supporto, all'anormalità verrà attribuito codice 69 conto IF (Veicoli ferroviari - Guasto o malfunzionamento sottosistema di bordo SSC-SCMT). Nello stesso giorno della modifica, DGEF-COMM avviserà formalmente l'IF coinvolta dell'avvenuto cambio di codice causa.
- l'anormalità non è riconducibile direttamente a guasti del SST o del SSB e non sono presenti guasti di altri enti che ne potevano giustificare l'intervento o non è disponibile la ZTE/DIS del treno. In tal caso l'anormalità verrà contestata da MAN e la stessa sarà oggetto di eventuale confronto al **Tavolo Tecnico "SCMT/SSC"**.

Nel caso specifico di intervento del SCMT con visualizzazione sul DMI del "codice errore 44" (rallentamento non gestito), il RdC e l'AdC si atterranno allo specifico protocollo di sicurezza, previa verifica delle prescrizioni in proprio possesso e dell'aspetto dei segnali incontrati. In tal caso il RdC attribuirà l'anormalità al codice 29 (SCMT/SSC) in attesa dei riscontri da parte MAN, che procederà nel rispetto delle vigenti disposizioni per la gestione dell'avaria. Se dagli accertamenti dell'operatore MAN intervenuto sul posto, si conferma la presenza di un rallentamento ed il suo regolare

inserimento nel sistema informatico e sia escludibile il malfunzionamento delle boe, il codice di causa dell'anormalità sarà modificato dal RdC assegnando il codice 69 (Veicoli ferroviari - Guasto o malfunzionamento sottosistema di bordo SSC-SCMT) conto IF. Qualora invece, durante i suddetti accertamenti, fosse attribuibile la responsabilità di un agente di IV nella non corretta gestione dei protocolli previsti, fermo restando l'applicazione dei protocolli di sicurezza attuati, DGEF-COMM attribuirà all'anormalità il **codice 14** o **codice 28** conto IV sulla base delle responsabilità accertate.
Nei casi di mancata condivisione dell'attribuzione della causa, l'IF potrà entro i 3 giorni lavorativi successivi all'evento, contestare il codice di causa dell'anormalità alla DGEF esibendo tutta la documentazione tecnica di sua pertinenza comprese le zone tachigrafiche ZTE/DIS e i relativi log di bordo. In mancanza della documentazione a supporto della contestazione, l'anormalità resterà a carico dell'IF.
DGEF-COMM istituirà periodicamente un "Tavolo Tecnico SCMT/SSC" di confronto tra un referente MAN (Analista e/o referenti SCMT, etc.) e un referente dell'Impresa Ferroviaria coinvolta per discutere la corretta attribuzione dei codici causa di tutte quelle anormalità SCMT o SSC ancora in stato di contestazione.
Nel caso in cui le parti non presentino opportuna documentazione tecnica al tavolo di confronto (es. ZTE/DIS, log di bordo, documentazione tecnica di impianto, etc.), l'anormalità verrà attribuita alla parte inadempiente.

II.2.10 Intervento RTB/RTF

Al manifestarsi di un intervento delle apparecchiature RTB/RTF e fermo restando l'applicazione dei protocolli normativi e di sicurezza vigenti, il RdC aprirà un'anormalità descrittiva dell'evento specificando nel testo dell'EA la dicitura "Intervento RTB o Intervento RTF" corredandolo delle informazioni necessarie di cui è in possesso (tipo di Locomotore e numero del treno, località/tratta e progressiva chilometrica dell'accaduto e impianto intervenuto).
Nei casi in cui ci sia un intervento di allarmi di Rilevamento Termico Boccole o Assi Frenati emessi dalle apparecchiature di bordo del treno, il RdC tratterà le anormalità come accudienza del materiale, attribuendo all'evento il **codice 66** (*Veicoli ferroviari - RTB/RTF*) conto Impresa Ferroviaria a seguito degli accertamenti al materiale rotabile da parte dell'AdC nei seguenti casi:

- AdC richiede lo scarto del rotabile interessato, oppure conferma il proseguimento della marcia del treno (a velocità ridotta o meno) fino ad un successivo posto di verifica RTB/RTF o località di servizio ove effettuare una ulteriore verifica;
- AdC attua una riduzione di velocità ed effettua una verifica a titolo precauzionale al materiale rotabile. In tal caso il codice causa resterà conto Impresa Ferroviaria, anche se successivamente non emergessero criticità al materiale rotabile oggetto di verifica;
- AdC riparte a piena velocità, non confermando così la veridicità dell'allarme.

Nel caso in cui l'impianto RTB/RTF intervenga per due o più treni nell'arco delle 24 ore e la verifica dei rotabili coinvolti abbia avuto esito negativo dall'AdC, il RdC avviserà MAN che procederà nel rispetto delle vigenti disposizioni per la gestione dell'avaria e attribuirà alle anormalità il **codice 26** (*RTB/RTF*) conto IV, specificando nel testo dell'EA l'evidente ripetitività degli interventi occorsi.
Nel caso in cui a seguito dell'intervento MAN o dalle prime analisi effettuate tramite i sistemi di diagnostica non risulti alcuna avaria al sistema RTB/RTF, il referente MAN entro tre giorni lavorativi dall'evento, tramite l'invio di opportuna documentazione a supporto, contesterà l'attribuzione dell'anormalità conto GI e richiederà a DGEF-COMM di effettuare il cambio codice assegnando la

responsabilità sull'EA all'IF con codice 66 (Veicoli ferroviari - Intervento RTB/RTF). Nello stesso giorno della modifica, la DGEF-COMM avviserà formalmente l'Impresa Ferroviaria coinvolta dell'avvenuto cambio di codice causa allegando la documentazione delle prime analisi ricevute.
Nei casi di mancata condivisione dell'attribuzione della causa, l'IF potrà entro i successivi tre giorni lavorativi, contestare il codice di causa dell'anormalità alla DGEF-COMM esibendo, se necessario, tutta la documentazione tecnica pertinente e l'EA in oggetto sarà, di conseguenza, discusso al Tavolo Tecnico di confronto tra IV e l'IF.

II.3 VALIDAZIONE E CERTIFICAZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO

Il processo di validazione si attua mediante la condivisione tra IV-GI e IF e tra IV-GI e RFI dei dati a sistema, anche a seguito di confronto tra i rispettivi Referenti accreditati.
Il RdC in tempo reale e comunque entro il proprio turno di servizio, provvede alla verifica in merito alla corretta attribuzione dei codici riferiti agli eventi anomali, all'associazione di questi in relazione agli scostamenti dei treni come descritto nel capitolo II.2 "Attribuzione e codifica delle cause di ritardo", provvedendo alla certificazione dei suddetti EA.
DGEF-COMM procederà alla validazione dei dati di andamento, eseguendo l'accertamento della correttezza dei dati relativi al circolato (treni reali, passaggi reali, composizioni reali, treni programmati, passaggi programmati, composizioni programmate, operazioni), verificando e recependo le osservazioni inoltrate dalle IF attraverso i propri referenti accreditati (variazioni della categoria commerciale, variate utilizzazioni, etc.), nonché eventuali errori di sistema (erronei rilevamenti orario, etc.), provvedendo alla dovuta correzione.
Gli Eventi Anomali attribuiti agli impianti (codici 2x) e ai lavori all'infrastruttura (codici 3x) saranno certificati mensilmente previa revisione dell'elenco delle anomalie da parte di MAN.
DGEF-COMM, a seguito della verifica della corretta attribuzione dei codici delle anormalità del mese di riferimento, procederà alla certificazione dei motivi dei ritardi e delle soppressioni nei sistemi informatici, ad eccezione degli eventi anomali cui è stato attribuito il codice 90 (Inconvenienti di esercizio) e il codice 79 (Interazione Terra/Treno) che, in assenza di risultanze dalle Commissioni d'indagine o dei tavoli tecnici preposti, dovranno rimanere in stato di "Non certificato". Prima di autorizzare il consolidamento definitivo delle cause di ritardo (2^ chiusura), si procederà alla verifica dell'avvenuta certificazione di tutti gli eventi anomali oggetto di contenziosi nonché delle anormalità oggetto di accertamenti formali.

II.3.1 Tempo reale

In caso di disaccordo sul codice causa attribuita a uno scostamento in tempo reale, uno dei Referenti IF che l'Impresa Ferroviaria ha provveduto ad accreditare all'atto della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura potrà attivarsi per le vie brevi e confrontarsi, di norma verbalmente, con DGEF-COMM per la soluzione della controversia. In caso di accordo, i dati confermati, modificati o integrati saranno inseriti a sistema da IV entro il terzo giorno lavorativo successivo a quello di circolazione o dalla attribuzione della causa di ritardo (se successiva).

II.3.2 Accertamenti tecnici e Tavolo Tecnico

Per i casi non risolti nelle vie brevi, IF può presentare contestazione scritta e motivata non oltre il terzo giorno lavorativo successivo a quello di circolazione (o dalla attribuzione della causa di ritardo, se successiva) all'email produzione@infrastrutturevenete.it. DGEF-COMM è tenuta a rispondere formalmente entro sei giorni lavorativi.
In assenza di contestazioni scritte o presentate nei predetti termini, i dati a sistema si intendono condivisi e validati.
In caso di accoglimento della contestazione, il sistema sarà aggiornato da IV entro il decimo giorno lavorativo successivo a quello di circolazione (o dalla attribuzione della causa di ritardo, se successiva), dopo il quale i dati a sistema sono da considerare consolidati e non sarà più possibile intervenire con modifiche.
Nel caso in cui gli accertamenti richiedano approfondimenti tecnici con tempi superiori a 5 giorni, i

tempi di risposta alla contestazione potranno essere prorogati fino a un massimo di 7 giorni lavorativi, comunicandoli all'IF.
In caso di rigetto della contestazione, il referente designato dell'IF potrà richiedere, entro 3 giorni lavorativi dal rifiuto della contestazione, l'attivazione del Tavolo Tecnico, ove verranno verbalizzate le contestazioni accolte e quelle definitivamente rifiutate. I resoconti dei Tavoli Tecnici potranno essere inoltrati alle Regioni e Enti sottoscrittori di contratti di servizio da parte delle IF interessate.
I Referenti accreditati di GI e IF interessati affronteranno nel Tavolo Tecnico i contenziosi rimasti "non certificati" per la loro soluzione definitiva. Le anormalità oggetto di accertamenti formali verranno valutate sulla base dei risultati della Commissione d'indagine. I dati da modificare o integrare saranno registrati nei sistemi informatici entro 15 giorni dalla chiusura del Tavolo Tecnico.
Si precisa che, in relazione agli accertamenti tecnici correlati a anormalità dovute a interazione catenaria/pantografo infrastruttura-materiale rotabile (capitolo II.2.8), intervento del SCMT (capitolo II.2.9) e intervento RTB/RTF (capitolo II.2.10) si dovrà fare riferimento a quanto previsto nei corrispondenti paragrafi della Procedura.

II.3.3 Validazione tra IV e RFI

In caso di disaccordo per soppressioni e 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 anormalità al binario nel tratto di RFI o per guasto al segnale di avviso delle stazioni di Adria e Mestre, RFI dovrà evidenziare a IV gli eventuali elementi a proprio favore entro 10 giorni, per consentirne la corretta attribuzione e, se del caso, apportare eventuali modifiche. Il termine è elevato a 60 giorni in caso di nomina di Commissioni di indagine, salvo ulteriori richieste di proroga per la conclusione degli accertamenti.

II.3.4 Consolidamento dei dati di andamento e chiusura delle cause di ritardo e dei codici anormalità

Il consolidamento dei dati nel sistema informatico di IV avviene in due fasi:
1ª fase – consolidamento.

Entro il giorno 10 del mese X+1 rispetto a quello di circolazione X, DGEF-COMM completerà il consolidamento dei dati di andamento relativamente ai Treni reali, Passaggi reali, Composizioni Reali, Treni programmati, Passaggi programmati, Composizioni Programmate, a seguito delle verifiche effettuate sui dati registrati a sistema.

2ª fase – chiusura.

Entro il giorno 15 del mese X+2 rispetto a quello di circolazione X, DGEF-COMM provvederà a chiudere i dati relativi alle cause di ritardo/soppressione e alla codifica delle anormalità. Qualora entro tale data non siano stati conclusi gli accertamenti necessari all'individuazione delle corrette responsabilità per le anormalità che necessitano di indagini ed accertamenti tecnici, la 2ª chiusura potrà essere posticipata fino alla loro conclusione, salvo i casi eccezionali previsti in Allegato A.

PARTE III

III.1 REGOLARITA' E PUNTUALITA'

La condizione minima di regolarità del servizio ferroviario regionale è garantita dalla conformità al programma di esercizio contrattuale e dalla predisposizione di un "piano d'intervento" relativo ai servizi autosostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse da parte di IF.
La puntualità dei treni rappresenta la qualità del servizio ferroviario e per la sua misurazione si utilizzano differenti indicatori, connessi agli aspetti industriali o commerciali del servizio e ai differenti soggetti interessati (GI e IF).
La condizione di puntualità di ogni corsa consiste nel rispetto dell'orario programmato di arrivo a destino (Adria, Mestre e Piove di Sacco, per i treni ivi aventi termine corsa). In riferimento al processo produttivo (traccia), si definisce puntuale un treno giunto a destino con un ritardo massimo di 5 minuti. Un treno è considerato arrivato a destino oltre soglia per cause riconducibili al GI se gli scostamenti attribuiti all'ultimo passaggio in orario con un codice causa conto GI sono maggiori rispetto agli scostamenti relativi ad altre cause. Analogamente, un treno è considerato arrivato a destino oltre soglia per cause riconducibili a IF se gli scostamenti attribuiti all'ultimo passaggio in orario con un codice a responsabilità IF sono maggiori rispetto agli scostamenti relativi ad altre cause. A parità di scostamenti per cause riconducibili a GI e per cause a responsabilità IF, il treno è da considerarsi arrivato a destino oltre soglia esclusivamente per cause GI. Un treno si considera arrivato a destino oltre soglia per cause esterne se, dall'ultimo passaggio in orario, gli scostamenti attribuiti a codice cause esterne sono maggiori rispetto agli scostamenti dovuti ad altre cause.
Gli invii di materiale vuoto, le locomotive isolate e tutte le circolazioni non rientranti tra i treni viaggiatori non vengono considerati nel calcolo della puntualità.

III.1.1 Indicatori di regolarità

L'**indicatore $\%R_t$** è calcolato per ogni anno e misura la regolarità del servizio come media dei valori per ogni mese *i* del rapporto tra il numero di treni effettuati regolarmente (inclusi quelli adeguatamente autosostituiti) ed il numero dei treni programmati:

$$T_{r,i} = T_{tot,i} - T_{nsos,i}$$

$$\%\boldsymbol{R_{t,i}} = \left(\frac{\mathbf{T}_{\boldsymbol{r,i}}}{\mathbf{T}_{\boldsymbol{tot,i}}}\right) * \mathbf{100}$$

$T_{r,i}$ = treni arrivati a destinazione, inclusi i treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne o imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI, ma adeguatamente sostituti;

$T_{tot,i}$ = differenza tra il numero totale dei treni programmati ed il numero totale dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti;

$T_{nsos,i}$ = treni totalmente o parzialmente soppressi per cause imputabili all'IF affidataria o ad altre IF o al GI, nonché con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, non adeguatamente sostituiti e dei treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

III.1.2 Indicatori di puntualità

L'**indicatore %OS$_{(0\text{-}5)}$** è calcolato per ogni mese *i* come rapporto tra il numero dei treni arrivati con un ritardo massimo di 5 minuti ed il numero dei treni effettuati ed è misurato sia in riferimento ai treni a domanda non rilevante, sia in riferimento ai servizi a domanda di trasporto rilevante (ovvero ai soli treni della fascia pendolare dei giorni feriali dal lunedì al venerdì e specifiche corse ad alta frequentazione in un giorno feriale medio).

$$\%OS_{(0-5),i} = \left(\frac{T_{eff,i} - T_{rit,i}}{T_{eff,i}}\right) * 100$$

$T_{eff,i}$ = Differenza tra il numero dei treni programmati e il numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi;

$T_{rit,i}$ = Numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause GI, IF o altra IF, superiore a 5 minuti.

Altri indicatori di puntualità calcolati sono:

- La **puntualità reale** è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro soglia e numero totale dei treni circolati;
- la **puntualità IV** è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino al netto dei treni arrivati oltre soglia per motivi riconducibili a IV ed il numero totale dei treni circolati;
- la **puntualità IF** è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino al netto dei treni arrivati oltre soglia per motivi riconducibili all'IF ed il numero totale dei treni circolati;
- la **puntualità di stazione** viene misurata nelle stazioni rilevanti in cui i treni svolgono servizio e viene calcolata come rapporto tra il numero dei treni arrivati entro soglia nella località e il numero di treni che effettua servizio nella località.

L'indicatore di scostamento orario **%OSC$_{(0\text{-}5),i}$** calcolato per ciascun mese *i* considera <u>tutte</u> le cause di ritardo e viene utilizzato per individuare e valutare gli specifici indennizzi agli utenti e per la programmazione di interventi infrastrutturali. L'indicatore è misurato sia in riferimento ai treni a domanda non rilevante, sia considerando esclusivamente i treni della fascia pendolare e specifiche corse ad alta frequentazione in un giorno feriale medio (cd. servizi relativi a domanda di trasporto rilevante).

$$\%OSC_{(0-5),i} = \left(\frac{T_{eff,i} - T_{rit,i}}{T_{eff,i}}\right) * 100$$

$T_{eff,i}$ = differenza tra il numero dei treni programmati ed il numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi;

$T_{rit,i}$ = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o a una delle stazioni intermedie rilevanti, ritardo superiore a 5 minuti, indipendentemente dalla causa.

III.1.3 Soppressioni

Sono da considerarsi treni programmati quelli risultanti dalla programmazione annuale dell'orario e dalle VCO. Nei casi in cui il treno sia soppresso integralmente o parzialmente per una o più tratte, la competente struttura IV inserisce a sistema la soppressione codificandone la causa secondo i codici indicati in Allegato A.

In riferimento agli aspetti di regolarità rispetto al programma del servizio, sono definiti alcuni indicatori di soppressione: le soppressioni totali sono valutate come percentuale sia in riferimento al numero di treni soppressi rispetto a quelli programmati, sia in riferimento ai treni*km soppressi rispetto ai treni*km programmati; le soppressioni conto GI o conto IF sono calcolate come percentuale dei treni rispettivamente soppressi causa GI o causa IF rispetto al numero totale di treni programmati.

$$\textbf{soppressioni totali} = \frac{numero\ di\ treni\ soppressi}{numero\ di\ treni\ programmati} * 100$$

$$\textbf{soppressioni totali trenikm} = \frac{numero\ di\ trenikm\ soppressi}{numero\ di\ trenikm\ programmati} * 100$$

$$\textbf{soppressioni GI} = \frac{numero\ di\ treni\ soppressi\ causa\ GI}{numero\ di\ treni\ programmati} * 100$$

$$\textbf{soppressioni IF} = \frac{numero\ di\ treni\ soppressi\ causa\ IF}{numero\ di\ treni\ programmati} * 100$$

III.2 PERFORMANCE REGIME E CONTABILIZZAZIONE DELLE PENALI

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

Il Performance Regime è basato sugli scostamenti maturati da tutti i treni durante il loro tragitto sull'infrastruttura ferroviaria di competenza IV:

- è 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;
- include nel calcolo delle penali tutti i ritardi maggiori o uguali ai 2 minuti maturati lungo il percorso, indipendentemente da eventuali successivi recuperi, e il ritardo in arrivo a fine tratta;
- 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, all'Ente Affidante.

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 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 (codice 8x, a cui sono associati anche gli scostamenti maturati nell'ambito delle stazioni di Adria e Mestre gestite da RFI).

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

III.2.1 Calcolo e rendicontazione delle penali

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

La penale unitaria "Pu" assume valore differenziato e crescente per fasce di ritardo in arrivo a fine "tratta PR", pertanto le penali unitarie da applicare ai treni che effettuano l'intero percorso Adria-Mestre (e viceversa) assumono valori differenti nelle due "tratte PR", in funzione del ritardo non solo in arrivo a destino ma anche a Piove di Sacco, limite di tratta PR e stazione rilevante intermedia.

Ai minuti maturati da treni giunti a fine tratta PR entro i 5' di ritardo si applicano penali unitarie ridotte come ulteriore incentivo a raggiungere lo standard minimo di puntualità ai sensi della Delibera 16/2018 ART, mentre ai minuti maturati da treni giunti a fine tratta PR oltre i 5' di ritardo si applicano penali unitarie crescenti per fasce di ritardo.

Penali unitarie Pu €/minuto (valide per tutte le tipologie di traffico)

Ritardo a fine Tratta PR (in minuti)	0'- 5'	6'- 15'	16'- 60'	maggiore di 60'
Penale unitaria (in €)	0,50	1,00	2,00	3,00

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 il "**Prospetto Treno Consolidato**" come aggiornamento del "Primo Prospetto Treno" integrando tutte le modifiche eventualmente apportate dopo la validazione e la tracciatura dei dati modificati, degli autori delle modifiche, motivazioni e date di inserimento.

A chiusura dell'esercizio annuale, IV rendiconta il flusso finanziario netto delle penali a credito/debito di ciascuna IF e procede all'emissione delle relative fatture, comprensive degli importi conseguenti ad eventuali rettifiche intervenute in sede di Tavolo Tecnico. Il valore dell'indicatore di puntualità conseguito da ogni Impresa Ferroviaria nell'anno di riferimento viene pubblicato nella Carta dei Servizi IV.

Un eventuale saldo complessivo di tutto il sistema a favore di IV verrà dalla stessa reinvestito a beneficio della clientela, secondo gli indirizzi eventualmente formulati dalla Regione Veneto per l'utenza fruitrice del servizio pubblico locale.

III.3 MONITORAGGIO

DGEF-COMM assicura la completa e corretta attribuzione dei giustificativi degli scostamenti, la validazione dei dati di andamento dei treni e l'applicazione dei contenuti della presente procedura, interfacciandosi a tal fine con le competenti strutture di GI.

L'accesso in consultazione dei database IV è garantito alle IF titolari di contratti di utilizzo dell'infrastruttura di IV-GI, al Gestore RFI delle stazioni di Adria e Mestre e agli Enti affidatari dei Contratti di Servizio, nel rispetto delle vigenti normative e nei limiti delle rispettive responsabilità e funzioni.

PARTE IV

IV.1 MATRICE DELLE RESPONSABILITA'

	DGEF	DGEF-COMM	RdC	MAN	IF
Presidio Normativo	R	I	I	I	I
Attribuzione cause di ritardo e soppressione	I	R	R	C	I
Validazione cause di ritardo e soppressione	I	R	C	C	I
Gestione delle contestazioni	I	R	C	C	C
Elaborazione valori di puntualità	I	R	I	I	I
Certificazione cause esterne	I	R	C	C	R

R = Responsabile *C = Coinvolto* *I = Informato*

PARTE V

V.1 ALLEGATI

Allegato A Codifica cause di ritardo e soppressione

Allegato B Modulo per certificazione cause esterne (richiesta presentata dal GI)

Allegato C Modulo per certificazione cause esterne (richiesta presentata da IF)

Allegato D Modulo per l'attivazione del Tavolo Tecnico interazione catenaria/pantografo (evento anomalo codice 23 e codice 79)

Allegato E Modulo per l'attivazione del Tavolo Tecnico interazione catenaria/pantografo (evento anomalo codice 64)

Allegato A

CODIFICA CAUSE DI RITARDO E SOPPRESSIONE

Per ciascun codice di ritardo viene di seguito descritto l'elenco indicativo degli eventi in esso compresi e la gestione di casi specifici.
I codici di ritardo indicati con l'asterisco **(*)** devono essere assegnati ad uno scostamento solo attraverso l'associazione ad una anormalità.
I codici di ritardo indicati con doppio asterisco **(**)** possono essere associati e certificati a cause esterne solo a seguito di richiesta da parte del GI (Allegato B con dossier custodito negli archivi della DGEF) o dell'IF (Allegato C integrato da documentazione a supporto quali bollettini meteo, denuncia agli Organi di Polizia, rapporto del personale, documentazione fotografica, rassegna stampa, etc.).
I "vuoti" nella numerazione corrispondono a codici non applicabili al contesto di IV-GI.

Responsabilità eventi anomali attribuita al GESTORE INFRASTRUTTURA

CIRCOLAZIONE	Codice 1x
Programmazione orario ○ Difformità dalle specifiche tecniche	**10**
Regolazione della circolazione ○ Scelta di circolazione differente dai criteri dichiarati da PIR ○ Mancato rispetto dei rapporti tra treni in caso di conflitto di circolazione	**11**
Esercizio ○ Itinerario non corretto ○ Errata manovra apparati	**14**
Assistenza persone a mobilità ridotta PMR * ○ Guasto o indisponibilità di DASBT ○ Tardato arrivo degli addetti ○ Difficoltà nello svolgimento del servizio ○ Mancato rispetto delle STI PMR – Regolamento (UE) 2021/782	**15**
Personale * ○ Attesa del personale di circolazione ○ Attesa consegne prescrizioni ai treni ○ Imprevista disabilitazione di impianto	**18**

Responsabilità eventi anomali attribuita al GESTORE INFRASTRUTTURA

IMPIANTI	Codice 2x
Impianti di sicurezza * ○ 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	**20**
Passaggi a livello * ○ Guasto o malfunzionamento dei segnali/apparecchiature del PL ○ Guasto o malfunzionamento delle barriere del PL (escluso tallonamento)	**21**
Telecomunicazioni * ○ Disconnessioni sistemi di telecomando (CTC) ○ Guasto o malfunzionamento delle telecomunicazioni e dei sistemi IT	**22**
Impianti di alimentazione elettrica per trazione * ○ Guasto o malfunzionamento della linea di contatto (escluso gelicidio) ○ Mancata alimentazione linea di contatto (escluso mancata alimentazione delle linee primarie ascrivibile al gestore elettrico di cui al codice 83) ○ Guasto o malfunzionamento SSE	**23**
Armamento e sede * ○ Difetti del corpo stradale ○ Rottura rotaia ○ Slineamento del binario ○ Difetti di geometria del binario e dei deviatoi ○ Usura	**24**
Opere d'arte * ○ Difetti delle gallerie ○ Difetti a ponti o viadotti ○ Difetti ai sottopassi	**25**
Rilevatori Temperatura Boccole – Rilevatori Temperatura Freni (RTB/RTF) * ○ Indebita (in base a procedure) rilevazione di elevata temperatura ○ Guasto o malfunzionamento RTB/RTF	**26**
Personale / altre cause * ○ Attesa del personale di manutenzione ○ Mancato intervento del personale di manutenzione ○ Indebita chiamata di emergenza personale GI ○ Altre cause non riconducibili alle precedenti	**28**
SCMT/SSC * ○ Arresto/condizionato del treno per guasto a terra del SCMT o SSC	**29**

Responsabilità eventi anomali attribuita al GESTORE INFRASTRUTTURA

LAVORI ALL'INFRASTRUTTURA	Codice 3x
Pianificazione dei lavori ○ Rallentamenti programmati e comunicati a IF nella tempistica prescritta a PIR per esecuzione lavori e supero aliquota rallentamenti ○ Ritardi/provvedimenti per interruzioni programmate non gestite in VCO o non pubblicizzate	**30**
Gestione dei lavori * ○ Tardata riattivazione ○ Tardata ultimazione di operazioni conto terzi	**31**
Limitazioni prestazionali ○ Rallentamenti non programmati e comunque non comunicati a IF nella tempistica prescritta a PIR ○ Abbattimenti codice ○ Effetto coda per rallentamenti ○ Ritardi dovuti alle corse per "prove di carico"	**32**
Ritardo comunicato preventivamente a IF per lavori ○ Maggiore tempo di viaggio comunicato a IF e pubblicizzato ai viaggiatori	**33**
Indisponibilità infrastrutture di stazione * ○ Impianti elevatori, sottopassi ferroviari, fabbricato viaggiatori, pensiline, marciapiede	**34**
Personale ○ Attesa del personale addetto alle lavorazioni ○ Mancato intervento del personale addetto alle lavorazioni	**38**

Responsabilità eventi anomali attribuita al GESTORE INFRASTRUTTURA

CODICI AUTOMATICI CONTO GI	Codice 4x
Sistema automatico di attribuzione GI o Ritardo automatico Gestore (ritardo attribuito automaticamente al Gestore dell'Infrastruttura al termine della tratta PR)	**43**
Sistema automatico di attribuzione GI o Mancata attribuzione IV (scostamenti maggiori di 2 minuti attribuiti al Gestore Infrastruttura in attesa di verifica da parte del personale di circolazione)	**44**

Responsabilità eventi anomali attribuita a IMPRESA FERROVIARIA

COMMERCIALE	Codice 5x
Sosta in stazione ○ Prolungato servizio viaggiatori (compresi PMR) ○ Richiesta di un maggiore tempo di sosta	**50**
Fermata straordinaria * ○ Fermata straordinaria notificata ○ Fermata non programmata (sosta per organizzazione di servizio)	**51**
Servizi accessori * ○ Attesa per rifornimenti, pulizia veicoli, pulizia vetri, etc.) ○ Prolungato carico o scarico (biciclette, bagagli, etc.)	**52**
Irregolarità * ○ Segnalazione di porta aperta ○ Carichi spostati o non conformi	**53**
Predisposizione treno * ○ Attesa documenti treno	**54**
Personale * ○ Attesa del personale di bordo ○ Tardato azionamento RAR	**58**

Responsabilità eventi anomali attribuita a IMPRESA FERROVIARIA

VEICOLI FERROVIARI	Codice 6x
Composizione treno * o Variazione rispetto composizione programmata o Eccedenza peso o necessità di locomotiva "di spinta" o Manovre straordinarie richieste da IF	**60**
Formazione treno * o Tardata messa a disposizione del treno o Attesa per aggiunta o eliminazione di veicoli (rinforzi o decurtazioni) o Guasto o indisponibilità della locomotiva di manovra o Regolarizzazioni di documentazioni o Attesa operazioni di formazione treno da parte dell'Operatore di manovra o Attesa verifica tecnica del treno	**61**
Veicoli viaggiatori * o Limitazioni di velocità del veicolo o Guasto porte o Sfrenatura veicoli o Spezzamenti in linea o Guasti vetture semipilota o Ricarica accumulatori	**62**
Mezzi di trazione * o Accudienza o Guasto assetto cassa o Guasto pantografo o Sfrenatura veicolo	**64**
Richiesta di soccorso * o Richiesta di soccorso (indicare tipologia e numero del veicolo)	**65**
Rilevatori Temperatura Boccole – Rilevatori Temperatura Freni (RTB/RTF) * o Fermata a seguito rilevazione elevata temperatura (escluso guasti RTB/RTF)	**66**
Personale * o Attesa degli agenti di condotta o Attesa del personale di verifica o Fermata o prolungamento sosta per refezione o termine prestazione lavorativa degli agenti di condotta o Mancata fermata in orario o prescritta o Supero segnali a via impedita (senza effetti) o Incompleto ricovero del treno o Mancato rispetto dei tempi di percorrenza in assenza di degradi funzionali comunicati o Indebita chiamata di emergenza personale IF o Tardato azionamento RAR (per treni non viaggiatori)	**68**
Sottosistemi di bordo * o Guasto o malfunzionamento sottosistema di bordo (SSC-SCMT)	**69**

Altri codici

CODICI AUTOMATICI CONTO IF	
Sistema automatico di attribuzione IF ○ Ritardo automatico IF (ritardo attribuito automaticamente all'Impresa Ferroviaria al termine della tratta PR)	**73**

SCOSTAMENTI DOVUTI A PRECEDENZE/INCROCI DINAMICI	

ASSISTENZA PMR INTEMPESTIVA	
Assistenza PMR intempestiva la responsabilità è attribuita in misura del 50% a IV e del 50% all'IF coinvolta) ○ PMR non prenotata attraverso i canali preposti e nelle tempistiche previste ○ Flussi eccezionali PMR (es. comitive) non normalmente gestibili da GI e IF	**77 ***

INTERAZIONE TERRA/TRENO	
Interazione terra/treno * (in attesa di accertamenti, la responsabilità è attribuita in misura del 50% a IV e del 50% all'IF coinvolta) ○ Interazione pantografo/catenaria ○ Interazione rotaia/bordino	**79 ***

Cause esterne

ESTERNE		Codice 8x
Scioperi * (certificazione: documento di dichiarazione di sciopero) ○ Sciopero generale ○ Sciopero personale del Gestore Infrastruttura ○ Sciopero personale dell'Impresa Ferroviaria ○ Sciopero personale delle ditte appaltate		**80**
Ritardo da altre reti (certificazione NON necessaria. Vale registrazione orario circolazione reale)		**81**
○ Scostamenti rilevati su rete IV imputabili a Gestore Infrastruttura di provenienza	(codice **811 PI**)	
○ Scostamenti rilevati su rete IV imputabili a Gestore Infrastruttura successivo	(codice **812 NI**)	
○ Scostamenti rilevati su rete IV imputabili a Impresa Ferroviaria del treno successivo	(codice **813 NR**)	
○ Scostamenti rilevati su rete IV imputabili a Impresa Ferroviaria del treno di provenienza	(codice **814 PR**)	
○ Scostamenti rilevati in arrivo dalle stazioni di confine per effetto di ritardi maturati su altre reti	codice **815** (con mantenimento dei tempi programmati di sosta del treno)	
Autorità * ○ Interventi di Polizia o Carabinieri ○ Interventi di Polizia di frontiera o Dogana ○ Interventi dell'Autorità Giudiziaria		**82**
Eventi accidentali * ○ Interventi di Vigili del Fuoco (incendi) ○ Segnalazioni comunicate da Autorità di Polizia ○ Occupazione binari da parte di estranei **(**)** ○ Sabotaggi all'infrastruttura e altre azioni dolose di particolare rilevanza **(**)** ○ Tallonamento barriere PL e mancato consenso PAI-PL per indebita occupazione area di scansione **(**)** ○ Malore viaggiatore con intervento 118 ○ Investimento automezzi/animali su sede ferroviaria ○ Rimozione residuati bellici ○ Caduta di alberi o coperture da aree esterne alla sede ferroviaria **(**)** ○ Mancata alimentazione ascrivibile al gestore elettrico (TERNA o altro, etc.) **(**)**		**83**

Eventi meteo e ambientali * (certificazione a cura del GI acquisendo bollettino meteo che denunci una Allerta Arancione o Rossa, o altro documento pubblico) ○ Neve (preallertati o certificati da Protezione Civile) ○ Gelicidio **(**)** ○ Allagamenti o esondazioni ○ Frane ○ Mareggiate ○ Movimenti tellurici ○ Attivazione di rallentamenti per allarmi pluviometrici, anemometrici, MTR ○ Attivazione sistemi PAI-PL per neve o nebbia **(**)**	**84**
Furti da parte di estranei * Furti a danno dell'infrastruttura **(**)**	**86**
Investimenti di persone * ○ Investimento di persone ○ suicidi	**87**
Eventi certificati da IF * ○ azionamento freno di emergenza / spiombamento porte **(**)** ○ Intemperanze viaggiatori, cadute o malore viaggiatori **(**)** ○ Fenomeni di fitta nebbia **(**)** ○ Slittamenti per fogliame su rotaie (solo periodo autunnale) **(**)** ○ Atti vandalici **(**)** ○ Presenza di estranei lungo linea (comunicata da AdC entro 15 minuti dal rilevamento) ○ Presenza di ostacoli lungo linea (comunicata da AdC entro 15 minuti dal rilevamento) ○ Furti o danneggiamenti da parte di estranei (anche lancio sassi) commessi a bordo treno o danno del materiale rotabile **(**)**	**89**

Indotte

INDOTTE	Codice 9x
Inconvenienti di esercizio * (certificabile su indicazione e autorizzazione DGEF-COMM) o Scontro tra treni o Svio di treno o Superamento segnale a via impedita (SPAD)	**90**
Perdita traccia a seguito ritardo stesso treno (non associato a anormalità) o Scostamenti per conflitti di circolazione a seguito di un ritardo precedente del treno	**91/GI**
Ritardo per perdita traccia altro treno (non associato a anormalità) o Scostamenti per conflitti di circolazione a seguito di un ritardo di altro treno	**92/GI**
Corrispondenze o Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza	**93/IF**
Coincidenza non programmata * o Scostamento in partenza di un treno a seguito di richiesta formale dell'IF che attende, per attesa di altro treno	**94/IF**

Allegato B

MODULO PER CERTIFICAZIONE CAUSE ESTERNE **richiesta presentata dal GI**

Struttura richiedente: _____

Oggetto: dichiarazione attribuzione causa esterna per ritardi EA _____ del __/__/____

Si dichiara che il giorno __/__/____ alle ore __:__ e fino alle ore __:__ nella località di/linea tra _____ è stato riscontrato quanto segue:

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

in virtù di quanto descritto si richiede che l'anormalità in oggetto e tutti i ritardi derivanti vengano attribuiti a cause esterne.

Si dichiara che l'evento di cui sopra è attestato da:

- ☐ Denuncia di reato/verbale di accertamento
- ☐ Rapporto personale intervenuto/presente
- ☐ Rilievi fotografici/video
- ☐ Altra documentazione (specificare) _____

custodita presso gli archivi della scrivente.

Data _____ Il Responsabile/Delegato

_____

N.B. La certificazione dell'evento è subordinata all'approvazione da parte del Responsabile Manutenzione

Allegato C

MODULO PER CERTIFICAZIONE CAUSE ESTERNE **richiesta presentata dall'IF**

Impresa Ferroviaria richiedente: _____

Oggetto: dichiarazione attribuzione causa esterna per ritardi EA _____ del __/__/____

Si dichiara che il giorno __/__/____ alle ore __ : __ e fino alle ore __ : __ nella località di/linea tra _____ è stato riscontrato quanto segue:

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

in virtù di quanto descritto si richiede che l'anormalità in oggetto e tutti i ritardi derivanti vengano attribuiti a cause esterne.

Si dichiara che l'evento di cui sopra è attestato da:

- ☐ Denuncia di reato
- ☐ Rapporto personale intervenuto/presente
- ☐ Rilievi fotografici/video
- ☐ Altra documentazione (specificare) _____
  _____
  _____

trasmessa in allegato.

Data _____ Il Responsabile/Delegato

_____

Allegato D

MODULO PER L'ATTIVAZIONE DEL TAVOLO TECNICO INTERAZIONE CATENARIA/PANTOGRAFO

(evento anomalo codice 23 e codice 79)

N° progressivo: _ _ _ _ _ / anno

Il Responsabile DGEF-COMM: _____

A seguito dell'anormalità TE dovuta all'interazione catenaria/pantografo del giorno __/__/_____
nella località/tratta _____ EA: _____

CHIEDE

Al Responsabile MAN: _____

All'Impresa Ferroviaria: _____

di indicare i nominativi dei referenti per l'istituzione del Tavolo Tecnico congiunto.

Data: __/__/_____ Il Responsabile DGEF-COMM

_____

Responsabile MAN _____ Al Responsabile DGEF-COMM

Viene nominato il Sig. _____

Email: _____ telefono: _____

a rappresentare MAN al Tavolo Tecnico congiunto.

Data: __/__/_____ Il Responsabile MAN

_____

Impresa Ferroviaria: _____ Al Responsabile DGEF-COMM

Viene nominato il Sig. _____

Email: _____ telefono: _____

a rappresentare MAN al Tavolo Tecnico congiunto.

Data: __/__/_____ Il Referente IF

_____

Allegato E

MODULO PER L'ATTIVAZIONE DEL TAVOLO TECNICO INTERAZIONE CATENARIA/PANTOGRAFO

(evento anomalo codice 64)

N° progressivo: _ _ _ _ _ / anno

Il Responsabile IF: _____

A seguito dell'anormalità TE dovuta all'interazione catenaria/pantografo del giorno __/__/_____ nella località/tratta _____ EA: _____

- ✓ CHIEDE l'attivazione del Tavolo Tecnico congiunto
- ✓ COMUNICA al Responsabile DGEF-COMM

la nomina del Sig. _____

Email: _____ telefono: _____

a rappresentare l'Impresa Ferroviaria al Tavolo Tecnico congiunto.

Data: __/__/_____ Il Responsabile IF

_____

Il Responsabile DGEF-COMM

CHIEDE

al Responsabile MAN _____

di indicare il nominativo del proprio referente per l'istituzione del Tavolo Tecnico congiunto.

Data: __/__/_____ Il Responsabile DGEF-COMM

_____

Il Responsabile MAN: _____

COMUNICA

la nomina del Sig. _____

Email: _____ telefono: _____

a rappresentare MAN al Tavolo Tecnico congiunto.

Data: __/__/_____ Il Responsabile MAN

_____

Generalità

L'appendice contiene i valori degli indicatori di qualità consuntivati nell'anno 2024 e quelli obiettivo attesi per il 2026, 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 sono riferiti al periodo 1° gennaio - 14 luglio 2024: dal 15 luglio infatti la circolazione è stata interrotta su tutta la linea per consentirne i significativi interventi di sviluppo (elettrificazione) e manutenzione straordinaria. Sono tratti da elaborazione dei dati consolidati nei sistemi informatici di IV a supporto della circolazione. Gli indicatori di impianto sono riferiti alla situazione al 31 dicembre 2024.
Per entrambe le categorie gli obiettivi 2026 sono definiti in base agli effetti attesi dalle azioni organizzative e tecniche che è previsto si concretizzeranno negli anni 2025 e 2026. Per la circolazione sono definiti in modo prudenziale per prevedibile assestamento graduale nei primi mesi con linea elettrificata e CTC.
La puntualità dei treni TPL a contribuzione pubblica è quella definita nella gestione del Contratto di Servizio con la Regione Veneto. I sistemi di rilevazione di IV 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 termine corsa ma anche di quella intermedia rilevante di Piove di Sacco.
Come fattori di qualità della circolazione sono considerati la puntualità e la regolarità di tutti servizi ferroviari, treni Regionali e Invii, distinguendo "Qualità Assoluta" e "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 degradi attribuiti a responsabilità di IV, anche di quelli per cui cause e responsabilità non risultano indicate a sistema (in quanto omissioni di IV gestore del sistema informatico). Non sono considerati soppressioni e ritardi per lavori programmati quando comunicati da IV a IF e al pubblico nel rispetto della tempistica indicata a PIR. Gli indicatori di "Qualità GI" sono calcolati sia per l'intero arco giornaliero di servizio sia per la sola fascia oraria di punta del traffico pendolare.
Gli indicatori di qualità degli impianti sono riferiti al comfort, all'informazione alla clientela, alle condizioni igieniche, all'interscambio modale con il trasporto su strada, all'accessibilità per le PRM, alla sicurezza del viaggiatore in stazione.

Descrizione degli indicatori

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

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 soppresse (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 2024*	*Obiettivo 2026*
1	*Puntualità treni a Contratto di Servizio (ritardi cause tutte)*	*Intero arco giornaliero di servizio*	*(n° treni circolati – n° treni con ritardo >5') / (n° treni circolati)*	*%*	95,8%	96,0%
2	*Puntualità assoluta (treni tutti, ritardi cause tutte)*	*Intero arco giornaliero di servizio*	*(n° treni circolati – n° treni con ritardo >5') / (n° treni circolati)*	*%*	95,8%	96,0%
3	*Puntualità GI (treni tutti, ritardi a responsabilità GI o non indicata))*	*Intero arco giornaliero di servizio*	*(n° treni circolati – n° treni con ritardo >5' causa GI o non inserita a sistema) / (n° treni circolati)*	*%*	97,5%	98,0%
4		*In fascia oraria di punta (6-9)*	*(n° treni circolati – n° treni con ritardo >5' causa GI o non inserita a sistema) / (n° treni circolati)*	*%*	97,5%	98,0%
5	*Regolarità assoluta (treni tutti, soppressioni cause tutte)*	*Intero arco giornaliero di servizio*	*(n° treni programmati – n° treni soppressi) / (n° treni programmati)*	*%*	95,9%	97,0%
6	*Regolarità GI (treni tutti,*	*Intero arco giornaliero di servizio*	*(n° treni programmati – n° treni soppressi causa GI o non inserita a sistema) / (n° treni programmati)*	*%*	97,2%	98,0%

7	*soppressioni a responsabilità GI o non indicata)*	*In fascia oraria di punta (6-9)*	*(n° treni programmati – n° treni soppressi causa GI o non inserita a sistema) / (n° treni programmati)*	*%*	99,2%	99,2%
8	*Confort nelle stazioni e fermate*	*Disponibilità sale attesa*	*(n° impianti muniti) / (n° totale impianti)*	*%*	84,0%	84,0%
9		*Disponibilità pensiline*	*(n° impianti muniti) / (n° totale impianti)*	*%*	71,4%	71,4%
10	*Informazioni all'utenza nelle stazioni e fermate*	*Statica: relativa ai servizi programmati*	*(n° impianti muniti) / (n° totale impianti)*	*%*	100,0%	100,0%
11		*Dinamica, (visiva e vocale): relativa alla circolazione reale*	*(n° impianti attrezzati) / (n° totale impianti)*	*%*	85,7%	100,0%
12	*Pulizia e condizioni igieniche di stazioni e fermate*	*Frequenza degli interventi di pulizia su spazi pubblici*	*n° 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° impianti attrezzati) / (n° totale impianti)*	*%*	42,8%	42,8%
14		*Presenza di parcheggi per interscambio con mezzi privati*	*(n° impianti dotati) / (n° totale impianti)*	*%*	85,7%	85,7%
15	*Accessibilità e servizi alle PMR*	*Accessibilità in autonomia*	*(n° stazioni con accesso in autonomia per PMR) / (n° totale stazioni)*	*%*	33,0%	33,0%
16		*Servizi di assistenza PMR*	*(n° stazioni con possibilità di richiedere servizi alle PMR) / (n° totale stazioni)*	*%*	67,0%	67,0%
17	*Sicurezza del viaggiatore in stazione*	*Percezione della sicurezza nelle stazioni (intervista mirata)**	*(n° persone soddisfatte) / (n° persone intervistate)*	*%*	83,3%	85,0%

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

A/R;

Trascorsi i termini di 30 giorni o, in casi giustificati, di 90 giorno, 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 centoventesimo giorno dal ricevimento del reclamo;
- 20% nel caso di risposta non fornita entro il centoventesimo 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 centoventesimo giorno dal ricevimento del reclamo;
- 10% nel caso di risposta non fornita entro il centoventesimo 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.

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 RESPONS BILITA ' 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 ~~6.1~~ 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

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.

TEMPISTICA

La tempistica delle attività è sintetizzata nella tabella a seguire.

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

Stazione di Mestre e Adria in gestione a RFI

LE STAZIONI	Pensilina	Sala di attesa	Sottopasso	Avviso 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

	Stazioni		Fermate	
Requisito	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

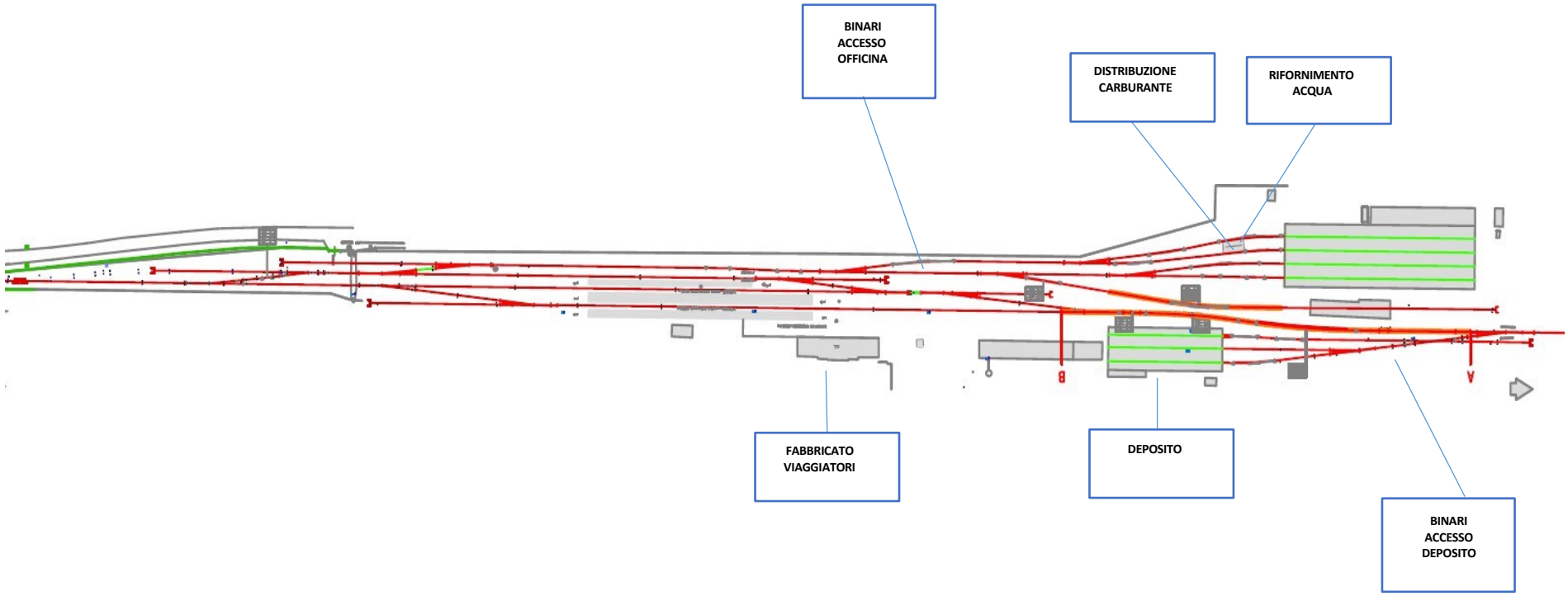
N. par.	Titolo	Note di compilazione
	Versione	Versione 01 del 26/09/2024
	Tabella dei contenuti	Per memoria
PIOVE DI SACCO		
1. Informazioni generali		
1.1	Introduzione	• Le informazioni di cui al presente documento sono pubblicate, in conformità con la Delibera ART n. 130/2019, al fine di garantire 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	• 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	• 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)	• 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	• Posizione dell'impianto: Latitudine: 45.294808 | Longitudine: 12.041939 • Stazione sita nel Comune di Piove di saco (Padova) Via degli Alpini, 35028 Piove di Sacco PD, Italia
3.3	Orari di apertura	• Giorni feriali dalle 04.00 alle 22,20 • Giorni festivi dalle 06,00 alle 22,00
3.4	Caratteristiche tecniche	• Binari di circolazione: Linea Mestre – Adria entrambe le provenienze: ○ 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	○ 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	• Sono disciplinate dal contratto di comodato d'uso
4.2	Informazioni su sconti	• P.m.
5. Condizioni di accesso		
5.1	Condizioni tecniche	• 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	• 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	• Le manovre vengono eseguite in autoproduzione dalla IF. • L'impianto non dispone di segnali bassi di manovra.
5.4	Sistemi IT	• Per memoria

6. Allocazione della capacità		
6.1	Richieste di accesso all'impianto o ai servizi	• 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	• 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: ○ 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 straordinarie sull'armamento ferroviario sarà cura di IV-GI dare tempestiva comunicazione.
7. Piano schematiico		



MESTRE

ADRIA

CAMPAGNA LUPIA		
1. Informazioni generali		
1.1	Introduzione	• 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 feramata 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	• 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	• 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)	• 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	• 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

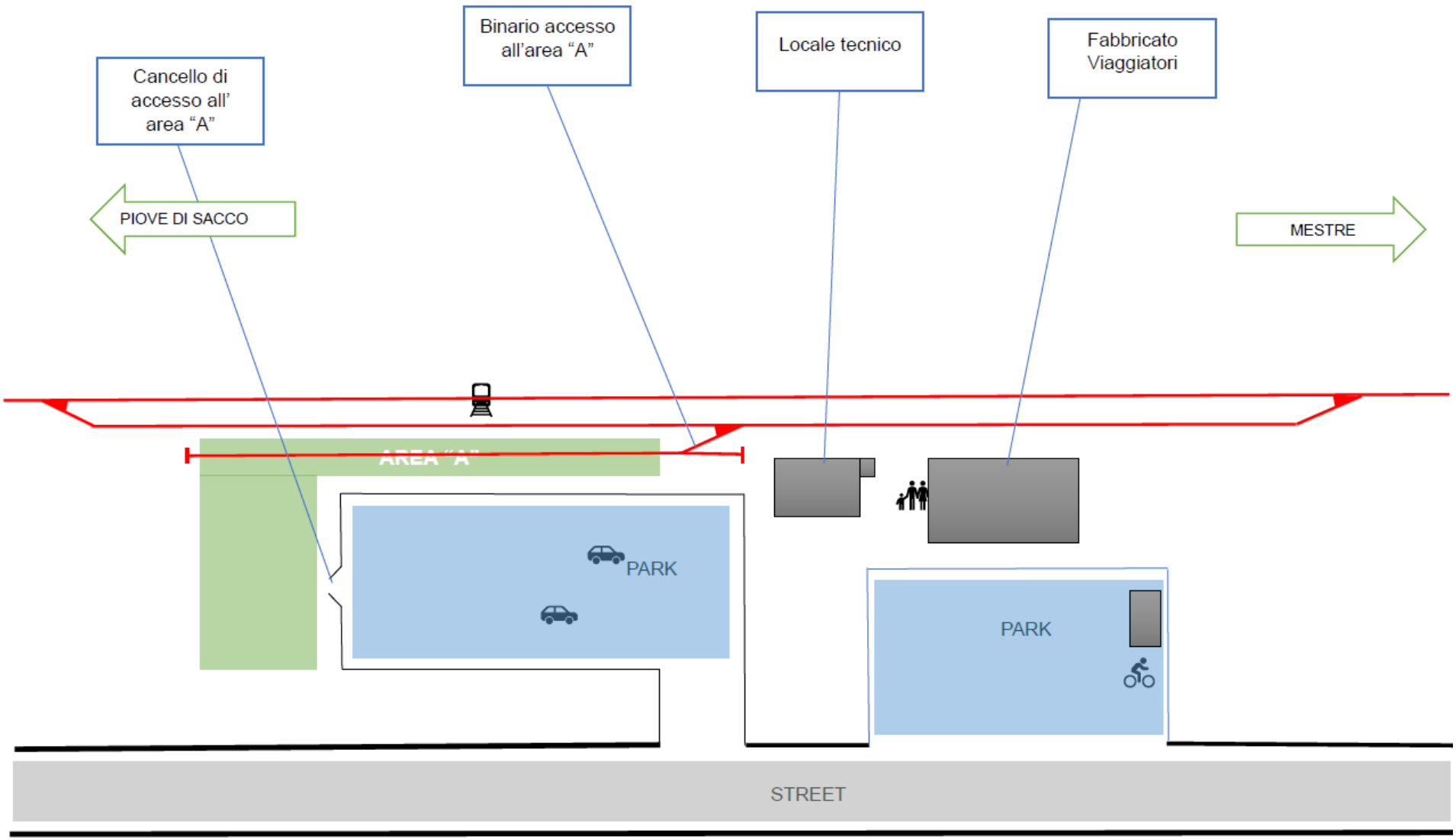
3.3	Orari di apertura	• Normalmente impresenziata, nel caso di puntuali richieste:
		  • Giorni feriali dalle 04.00 alle 22,20
		  • Giorni festivi dalle 06,00 alle 22,00

3.4	Caratteristiche tecniche	• Binari di circolazione: Linea Mestre – Adria entrambe le provenienze:
		  • 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	○ 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	• A titolo di promozione le aree e i binari saranno rese disponibili a IF a corrispettivo zero
4.2	Informazioni su sconti	• P.m.
5. Condizioni di accesso		
5.1	Condizioni tecniche	• 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	• Sosta breve (standard 10'): binari 1, 2 di stazione; allacciamenti in turno, piazzamenti, attesa ricovero
5.3	Manovre	• Le manovre vengono eseguite in autoproduzione dalla IF. • L'impianto non dispone di segnali bassi di manovra.
5.4	Sistemi IT	• Per memoria

6. Allocazione della capacità		
6.1	Richieste di accesso all'impianto o ai servizi	• 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	• 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: ○ 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 straordinarie sull'armamento ferroviario sarà cura di IV dare tempestiva comunicazione.
7. Piano schematiico		


Cancello di accesso all' area "A"
Binario accesso all'area "A"
Locale tecnico
Fabbricato Viaggiatori
PIOVE DI SACCO
MESTRE
AREA "A"
PARK
PARK
STREET