14/12/2025

Prospetto Informativo della Rete 2026

AGGIORNAMENTO STRAORDINARIO DICEMBRE 2025

Infrastrutture Venete S.r.l.

MODIFICHE RISPETTO AL PIR 2026 EDIZIONE DI DICEMBRE 2024

CAP.	PAR.	ARGOMENTO	MODIFICA	TIPOLOGIA
Ovunque		Vari	Correzione di refusi e terminologia allineata a IFN	M
1	1.3.1	Quadro giuridico	Aggiornato	M
	1.3.3	Ricorso all'Organismo di Regolazione	Aggiornati i recapiti ART (telefono e email)	M
2	2.2 2.3 2.4	Caratteristiche dell'infrastruttura	Aggiornamento per le tecnologie di linea	M
	APPENDICE 2.A	Caratteristiche generali della linea	Aggiornamento per emissione nuovo Fascicolo Linea	M
	APPENDICE 2.B	Registro dell'Infrastruttura Nazionale (RINF)	Eliminata. Documento già disponibile sul sito aziendale.	S
3	3.3.2.2.1	Obblighi assicurativi del GI	Aggiornato il massimale della polizza	M
4	4.5.4	Allocazione tracce in gestione operativa	Tempistica allineata con IFN	M
5	5.1	Introduzione; Servizi complementari	Inserita assistenza a PMR; eliminata assistenza a circolazione treni speciali	M
	5.2	Sistema tariffario	Aggiornamento del tasso di inflazione programmata e del riferimento ai più recenti documenti governativi che lo indicano	M
	5.3.2	Tariffe del PMdA	Allineamento delle tariffe unitarie al tasso di inflazione programmata aggiornato	M
	5.4.1	Fornitura corrente di trazione	Fissato importo unitario €/km per la fatturazione mensile in acconto.	M
	5.4.2	Servizio di rifornimento idrico dei treni	Servizio disponibile anche nella stazione di Campagnalupia/Camponogara	M
	5.4.3	Servizi per viaggiatori a mobilità ridotta	Inserimento delle stazioni appartenenti al circuito di assistenza PRM-IV	M
	5.6	Performance Regime	Aggiornamento per implementazione della procedura di cui l'APPENDICE 5.A	M
	5.8	Fornitura di energia elettrica per trazione	Aggiornamento modalità di pagamento	M
	APPENDICE 5.A	Principi e logica del Performance Regime	Soppresse e sostituite dalla nuova Appendice 5.A "Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e Performance Regime"	S – NI
	APPENDICE 5.B	Codifica cause di ritardo		S - NI
6	6.3.2	Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario	Inserita la responsabilità del RdC nel giustificare le cause di ritardo e tracciamento degli eventi anomali	NI
	6.4	Strumenti di controllo della circolazione	Sostituito il DM-DPC con il DCO	M
	6.5.3.1	Penali IF per mancata contrattualizzazione di tracce richieste	Allineato al PIR di IFN; introdotta nuova fattispecie favorevole a IF	M
	6.3.6.5	Modalità di soccorso in caso di presenza a bordo di persone con disabilità o ridotta mobilità (PMR)	Aggiornamento delle modalità di assistenza alle persone con disabilità o ridotta mobilità (PMR) in caso di soccorso al treno.	M
	APPENDICE 6.A	Indicatori di Qualità	Adeguamento degli indicatori di qualità, sulla base dei dati consuntivi dell'anno 2024	M

Tipologia delle modifiche: NI=Nuovo Inserimento; M=modifiche o integrazioni del testo; S= eliminazioni

INDICE

CAPITOLO 1 - INFORMAZIONI GENERALI

1.1 INTRODUZIONE
1.2 OBIETTIVO
1.3 ASPETTI LEGALI
1.4 STRUTTURA DEL PIR
1.5 VALIDITA' DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE
1.6 CONTATTI
1.7 COOPERAZIONE TRA GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA EUROPEI

APPENDICI AL CAPITOLO 1
APPENDICE 1.A: GLOSSARIO DEI TERMINI
APPENDICE 1.B: ABBREVIAZIONI

CAPITOLO 2 –CARATTERISTICHE DELL' INFRASTRUTTURA

2.1 INTRODUZIONE
2.2 ESTENSIONE DELLA RETE
2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE
2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO
2.5 DISPONIBILITA' DELL'INFRASTRUTTURA
2.6 SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA
2.7 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE AV/AC

APPENDICI AL CAPITOLO 2
APPENDICE 2.A: CARATTERISTICHE DELLA LINEA
APPENDICE 2.B: REGISTRO DELL'INFRASTRUTTURA NAZIONALE (RINF)

CAPITOLO 3 - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE
3.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO
3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI
3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

APPENDICI AL CAPITOLO 3
APPENDICE 3.A: CONTRATTO TIPO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA
APPENDICE 3.B: ACCORDO QUADRO TIPO

CAPITOLO 4 - ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'

4.1 INTRODUZIONE
4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO
4.3 RIDUZIONI DI CAPACITA'
4.4 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA' QUADRO
4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E SERVIZI
4.6 LINEE SATURE
4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE
4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA
4.9 PROGETTO TTR
4.10 REGOLE DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ PER I RAIL FREIGHT CORRIDORS

CAPITOLO 5 – SERVIZI E TARIFFE

5.1 INTRODUZIONE
5.2 SISTEMA TARIFFARIO
5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO
5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI
5.5 SERVIZI AUSILIARI
5.6 PERFORMANCE REGIME
5.7 CAMBIAMENTI AL PEDAGGIO E TARIFFE
5.8 CONSUNTIVAZIONE DEI SERVIZI NON RICOMPRESI NEL PMDA, RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

APPENDICI AL CAPITOLO 5
APPENDICE 5.A - PRINCIPI E LOGICA DEL PERFORMANCE REGIME
APPENDICE 5.B - CODIFICA CAUSE DI RITARDO

CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.1 INTRODUZIONE
6.2 OBBLIGHI DEL GI E DELLE IF IN FASE DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO
6.3 REGOLE DI ESERCIZIO
6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE
6.5 PENALI E INCENTIVI

APPENDICI AL CAPITOLO 6
APPENDICE 6.A -INDICATORI DI QUALITÀ
APPENDICE 6.B - PROCEDURA PER LA GESTIONE DEI RECLAMI DELLA CLIENTELA
APPENDICE 6.C - GESTIONE ECONOMICA DEL CONTRATTO DI UTILIZZO

CAPITOLO 7 – IMPIANTI DI SERVIZIO

7.1 INTRODUZIONE
7.2 INFORMAZIONI GENERALI
7.3 IMPIANTI A DIRITTO DI ACCESSO GARANTITO E SERVIZI FORNITI IN TALE AMBITO
7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI NON GESTITE DA IV

APPENDICI AL CAPITOLO 7
APPENDICE 7.A - LOCALITÀ APERTE AI SERVIZI VIAGGIATORI
APPENDICE 7.B- IMPIANTI DI PIOVE DI SACCO E CAMPAGNA LUPIA

CAPITOLO 1 – INFORMAZIONI GENERALI

1.1 INTRODUZIONE

Infrastrutture Venete Srl - Gestore Infrastruttura (IV), nata dal processo di riorganizzazione e separazione tra gestione della rete ed effettuazione di servizi di trasporto imposto dal D.M. 5 agosto 2016 "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015. n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione" (G.U. 15 settembre 2016), opera in forza della L.R. n. 40/2018 ed è stata attivata con la D.G.R. n. 1854 del 6 dicembre 2019, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto n. 148 del 24/12/2019. È titolare di Autorizzazione di Sicurezza numero NIE:IT2120220003 rilasciata da ANSFISA in data 25 luglio 2022.

IV è responsabile dello sviluppo, dell'esercizio, manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura regionale, del controllo e la sicurezza della circolazione ferroviaria per quanto riguarda gli aspetti infrastrutturali della linea Adria – Mestre.

Ai sensi della Direttiva UE 34/2012 e del Decreto Legislativo 112/2015 di recepimento nella legislazione nazionale Italiana, IV ha la responsabilità di produrre e pubblicare il Prospetto Informativo della Rete–PIR.

1.2 OBIETTIVO

Obiettivo del PIR è di fornire a Richiedenti, Autorità e altri soggetti interessati ad accedere all'infrastruttura ferroviaria gestita da IV le informazioni necessarie sulle condizioni di accesso, i termini e le condizioni di allocazione e utilizzazione della capacità e dei servizi, nonché delle relative tariffe.

Il PIR è prodotto in conformità con l'articolo 27 e l'allegato 4 della Direttiva UE 34/2012 e con l'articolo 14 del DLgs 112/2015

A tal fine, esso contiene un'esposizione:

a) delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa;
b) dei criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi offerti;
c) delle regole per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi ad essa connessi.

La definizione del quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità nonché le linee guida generali di regolazione relative alla produzione ed ai corrispettivi per il Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) e dei servizi diversi dal PMdA potranno essere soggetti ad adeguamento ai sensi di quanto sarà contenuto nei provvedimenti adottati dall'ART ai sensi dell'art. 37 D.L. 201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214). Le eventuali integrazioni/modifiche che in corso di validità IV dovesse apportare saranno rese note con le modalità previste al paragrafo "Procedura di aggiornamento straordinario".

1.3 ASPETTI LEGALI

1.3.1 Quadro Giuridico

Di seguito si riporta la normativa applicabile, suddivisa in Fonti Comunitarie, Fonti Nazionali e Delibere di Regolazione.

1.3.1.1 FONTI COMUNITARIE

• Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
• Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;
• Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
• Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle

ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 29 aprile;
• Direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
• Direttiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
• Regolamento (CE) n.1370/2007 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n.1191/69 e (CEE) n.1107/70;
• Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008 che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie);
• Direttiva 2012/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
• Regolamento (UE) n. 1300/2014 del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per persone con disabilità e persone con mobilità ridotta
• Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014.
• Regolamento (UE) 2016/545 della Commissione relativo alle procedure e ai criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;
• Direttiva 2016/797 del parlamento europeo e del consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)
• Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, del11 maggio 2016, relativa alla sicurezza delle ferrovie (rifusione)
• Direttiva 2016/2370/UE del Parlamento europeo e del consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria
• Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017 relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari
• Decisione Delegata UE 2017/2075 della commissione del 4 settembre 2017 che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico
• Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione del 20 novembre 2018 che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio
• Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione, del 16 maggio 2019 relativo alle Specifiche comuni per il Registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la Decisione di esecuzione 2014/880/UE
• Regolamento (UE)2020/1429 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 ottobre 2020 che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia di COVID-19
• Regolamento (UE) n.782/2021 del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
• Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione, del 10 agosto 2023, recante modifica tra gli altri al Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777
• Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione, del 10 agosto 2023, del 10 agosto 2023 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga il regolamento (UE) 2016/919

1.3.1.2 FONTI NAZIONALI

• D.P.R. n. 753 dell'11 luglio 1980 del Ministero dei Trasporti "Nuove norme in materia di Polizia, Sicurezza e Regolarità dell'esercizio delle Ferrovie e di altri servizi di trasporto";
• Legge 146 del12 giugno 1990 (e s.m.i.) "Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di Garanzia dell'attuazione della legge".
• D.lgs. n. 422 del 19 novembre 1997 (e successive modifiche ed integrazioni) "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale";
• DM 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997";
• D.M. 109/T del 3 novembre 1999 "Attuazione dell'art. 3, comma 1, lett. d) del D.lgs 422/97;
• D.P.C.M. 16 novembre 2000 "Individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli art. 9 e 12 del D.lgs 19 novembre 1997 n. 422 in materia di TPL;
• Legge n. 388, del 23 dicembre 2000 art. 131, comma 1 "Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di

applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari";
• D.lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";
• D.lgs. n. 163 del 10 agosto 2007 "Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo";
• D.M. n. 81T del 19 marzo 2008 "Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria";
• Decreto ANSF n. 1 del 6 aprile 2009 (e successive modifiche ed integrazioni) "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria";
• D.M 2 febbraio 2011 "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri avente origine e destinazione nel territorio nazionale (G.U. 7 aprile 2011);
• D.lgs. 43 del 24 marzo 2011 "Attuazione della Dir. 2008/110/CE che modifica la Dir. 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
•Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 "Conversione in legge con modificazioni del D.L. n. 201del 6 dicembre 2011 recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici" (art. 37)
• Legge n. 27 del 24 marzo 2012 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" (artt. 36 e 37);
• D.M. 5 aprile 2013 "Definizione delle imprese a forte consumo di energia (G.U. 18 aprile 2013
• D.lgs. n. 70 del 17 aprile 2014 "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario";
D.M. 5 agosto 2016 "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015. n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione" (GU 15 settembre 2016).
• D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 "Attuazione della Direttiva 2012/34/CE" che istituisce uno spazio ferroviario unico europeo";
• D.L. n. 50/2017 convertito con Legge n. 96 del 21 giugno 2017 «Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo»
• Legge n. 167 del 20 novembre 2017 "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea"
• D.M. 16 aprile 2018 "Individuazione delle linee ferroviarie regionali di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale"
• Legge n. 130 del 16 novembre 2018 "Conversione in Legge con modificazioni del D.L. n. 109 del 28 settembre 2018 recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016e 2017, il lavoro e le altre emergenze"
• D.lgs. 23 novembre 2018, n. 139 "Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria"
• DLgs. 14 maggio 2019, n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"
• DPR 19 ottobre 2020 "Nomina del Presidente e del Consiglio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti"
• Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121 "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza (delle ferrovie e) delle infrastrutture stradali e autostradali"
• DM 75T del 28 marzo 2022 "Individuazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta, i terzi".

1.3.1.3 DELIBERE DI REGOLAZIONE

- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 "Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie".
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 96/2015 del 13 novembre 2015 "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n.16/2018 dell'8 febbraio 2018 "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 98/2018 dell'11 ottobre 2018 "Procedimento volto a

definire misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 106/2018 "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 130/2019 "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"
- Nota ANSFISA numero 9956/2016 "Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al Decreto del 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 150/2019 "Revisione della C.Op. 269/2010 Attribuzione delle cause di ritardo, determinazione puntualità e Performance Regime"
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 121/2020 "Prospetto Informativo della rete 2021 linea Mestre-Adria presentato da Infrastrutture Venete s.r.l.; indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2021 nonché alla predisposizione del Prospetto Informativo della Rete 2022;
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 156/2020 "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 86/2020. Approvazione della Metodologia per l'esame dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. 112/2015 e dell'art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione";
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 195/2020 del 3 dicembre 2020 "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l., nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi".
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 28/2021 "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".
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 165/2021 del 1dicembre 2021 "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2023 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l nonché relative all'elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi per l'orario di servizio 2021-2022 e successivo.
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 229/2022 del 30 novembre 2022, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2024 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l"
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 11/2023 "Revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse. Avvio del procedimento e indizione di una consultazione "
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 95/2023, "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse.
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 177/2023, "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2025 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l."
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 51/2024 del 18 aprile 2024 "Formulazione proposte tariffarie per le reti regionali interconnesse alla infrastruttura ferroviaria nazionale e disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all'orario di servizio 2024-2025"
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 146/2024 del 7 novembre 2024 "Introduzione di nuova misura regolatoria relativa alle reti regionali interconnesse e riferita all'assunzione dell'anno di base per la formulazione dei canoni e dei corrispettivi per l'accesso alle infrastrutture e ai servizi ivi forniti. Avvio del procedimento e della consultazione"
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 168/2024 del 20 novembre 2024 "Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2026 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l.
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 2/2025 del 9 gennaio 2025 "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 146/2024, recante: "Delibera n. 95/2023. Introduzione di nuove misure regolatorie relative alle reti regionali interconnesse e riferite alla assunzione dell'anno base per la formulazione della proposta tariffaria. Avvio del procedimento e della consultazione".
- Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 167/2025 "Indicazioni e Prescrizioni relative al Prospetto Informativo della Rete 2027 presentato da Infrastrutture Venete S.r.l."

1.3.2 Valore legale e responsabilità

Il Prospetto Informativo (PIR) della Rete ferroviaria regionale del Veneto viene redatto da IV ai sensi dell'art. 14 del D.lgs 112/15 previa consultazione delle parti interessate, a seguito delle indicazioni e prescrizioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e viene pubblicato nei termini prescritti dall'art. 14, comma 5 del D.lgs 112/15.

Il PIR espone dettagliatamente i diritti e gli obblighi di IV e dei Richiedenti, con riguardo alla richiesta/assegnazione della capacità/tracce, all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e all'erogazione dei servizi ad essa connessi, nonché i canoni e i corrispettivi dovuti. Il Prospetto Informativo della Rete assume, anche ai fini di quanto previsto dagli art. 6, comma 1, lettera *c)*, 14 e 25 del D.lgs. 112/15, valenza di regole e condizioni generali a disciplina dei singoli rapporti contrattuali posti in essere tra IV e coloro che sottoscriveranno sia i singoli Accordi Quadro sia i singoli Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il PIR viene pubblicato nel sito internet di IV e costituisce, quindi, parte integrante e sostanziale dei singoli Contratti di Utilizzo e dei singoli Accordi Quadro ed a tali fini, fermo quanto previsto nel seguito, con la sottoscrizione dei medesimi contratti il richiedente attesta una piena e incondizionata accettazione delle disposizioni in esso contenute.

1.3.3 Ricorso all'Organismo di Regolazione

In conformità a quanto previsto nell'art. 37 comma 2, D.lgs. 112/15 e nell'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) per eventuali controversie inerenti l'interpretazione e/o l'applicazione del Prospetto Informativo della Rete, ogni Richiedente può adire l'Organismo di Regolazione (Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART), inoltrando la richiesta all'indirizzo e-mail: art@autorita-trasporti.it.

Contatti:
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino
Telefono: +39 01119212516 - +39 01119212522 - +39 01119212603
Mail: art@autorita-trasporti.it.
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

1.4 STRUTTURA DEL PIR

L'articolazione del documento segue la struttura comune e la guida all'implementazione adottate dai GI europei associati a RNE sulle basi del quadro regolatorio europeo, con la finalità che tutti i soggetti interessati possano trovare le stesse informazioni nello stesso posto in ogni PIR.

Il PIR è strutturato in 7 capitoli che ne costituiscono il corpo principale, e su Appendici che forniscono ulteriori dettagli.

Capitolo 1 – **Informazioni generali:** Fornisce le informazioni generali relative al documento: gli obiettivi, gli aspetti legali, la struttura, la validità e la procedura di aggiornamento;

Capitolo 2 – **Caratteristiche dell'infrastruttura:** ne illustra le principali caratteristiche necessarie ad una corretta pianificazione delle richieste di capacità;

Capitolo 3 – **Condizioni di accesso all'infrastruttura:** Descrive le modalità di accesso all'infrastruttura ferroviaria secondo la normativa nazionale vigente, e le condizioni contrattuali;

Capitolo 4 – **Allocazione della capacità:** Descrive il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, attività, criteri di priorità;

Capitolo 5 – **Servizi e Tariffe:** Descrive i servizi compresi nel Pacchetto minimo di Accesso (PMdA), nonché quelli ulteriori che il gestore fornisce all'impresa ex commi 9 e 11 dell'articolo 13 del DLgs 112/2015, con le rispettive tariffe, penali e regole di rendicontazione;

Capitolo 6 – **Esecuzione del Contratto:** Descrive le modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di gestione del contratto, secondo la normativa nazionale vigente e le condizioni contrattuali;

Capitolo 7 – **Impianti di servizio:** Descrive gli impianti di servizio, i servizi ivi forniti all'impresa ex comma 2 dell'articolo 13 del DLgs 112/2025, le tariffe, le penali e le regole di rendicontazione.

1.5 VALIDITA' DEL PIR, PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E PUBBLICAZIONE

1.5.1 Periodo di validità

Il PIR 2026 si applica alle richieste di capacità e all'effettuazione dei trasporti durante l'orario di servizio 2025-2026 che ha inizio domenica 14 dicembre 2025 e termine sabato 12 dicembre 2026. La sua validità inizia il 14 marzo 2025.

Pertanto i contenuti del documento sono riferiti alla programmazione e alla gestione dell'orario anzidetto e hanno le seguenti validità:

- per le regole e le procedure che disciplinano la richiesta di capacità e il relativo processo di allocazione: a partire dal 14 marzo 2025 e fino al 12 dicembre 2026;
- per le regole e informazioni che disciplinano obblighi e responsabilità assunti da IV e IF/Richiedenti con la sottoscrizione e l'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo): a partire dal 14 dicembre 2025 e fino al 12 dicembre 2026.

1.5.2 Procedure di aggiornamento

1.5.2.1 Aggiornamento ordinario

La procedura di aggiornamento ordinario del PIR avviene secondo i seguenti obblighi e la seguente tempistica, univoca per tutte le infrastrutture ferroviarie italiane, nazionale e regionali ad essa funzionalmente connesse:

a) entro il 30 giugno dell'anno *X*, IV predispone e pubblica sul proprio sito internet la prima bozza del PIR relativo all'anno *X+2*, evidenziando le parti di testo modificate rispetto al PIR vigente, comprensiva di una relazione contenente le motivazioni delle modifiche introdotte, affinché possa essere esaminata da tutti i soggetti interessati, in un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione
b) entro il 31 luglio dell'anno *X,* i soggetti partecipanti alla consultazione formulano eventuali osservazioni
c) entro il 20 agosto dell'anno *X*, IV pubblica sul proprio sito internet le osservazioni eventualmente ricevute da parte dei soggetti interessati;
d) entro il 30 settembre dell'anno *X*, IV pubblica ed invia all'ART la bozza finale del PIR *X+2*, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente) rispettivamente su richiesta dei soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente ad una relazione di accompagnamento che illustri i significati e le valutazioni sottostanti le modifiche introdotte, nonché le motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione
e) entro la seconda settimana di dicembre dell'anno *X*, IV pubblica il *PIR X+2*, che riguarda le condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l'orario di servizio valido da dicembre *(X+1)* a dicembre *(X+2)*
f) il *PIR X+2* entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno *X+1*

Gli obblighi di pubblicazione di cui sopra si intendono adempiuti con la pubblicazione sul sito web di IV.

1.5.2.2 Aggiornamento straordinario

Eventuali modifiche all'edizione ordinaria del PIR in conseguenza di cambiamenti del quadro normativo e/o regolamentare di riferimento, nonché per specifiche ragioni di IV adeguatamente motivate (come cambiamenti infrastrutturali ed implementazioni/integrazioni/attivazioni di nuove tecnologie di sicurezza), formeranno oggetto di specifico aggiornamento straordinario e saranno ricomprese nel PIR ordinario successivo.

Tali modifiche, la cui validità sarà quella dell'aggiornamento straordinario saranno riassunte in una tabella riepilogativa contenente le seguenti informazioni:

a) indicazione del paragrafo modificato;
b) oggetto della modifica.

Ogni modifica sarà comunicata all'ART, e resa nota a tutti i soggetti interessati mediante

1.5.3 Pubblicazione e distribuzione

Il PIR è pubblicato in lingua italiana sul sito aziendale

www.infrastrutturevenete.it/infrastruttura/PIR/

dove è disponibile gratuitamente in formato elettronico.

Gli aggiornamenti straordinari saranno comunicati a ART, e preannunciati ai soggetti interessati, tramite la sezione *"NEWS"* del sito internet aziendale con anticipo di almeno 30 giorni rispetto alla data di pubblicazione.

1.6 CONTATTI

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

1.7 COOPERAZIONE TRA GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA EUROPEI

Per memoria. (*IV non intrattiene rapporti diretti di cooperazione con i gestori delle infrastrutture degli stati europei al di fuori di RFI, gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale italiana (IFN))*

CAPITOLO 2 - CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

2.1 INTRODUZIONE

Il capitolo contiene una descrizione delle caratteristiche funzionali e tecniche dell'infrastruttura ferroviaria gestita da IV, con l'obiettivo di venire incontro alle IF esistenti e nuove con informazioni necessarie in rapporto alla loro pianificazione dei trasporti ferroviari.

Per eventuali informazioni aggiuntive relative ai contenuti del presente capitolo fare riferimento a:

Infrastrutture Venete Srl
Piazza G. Zanellato, 5 – 35131 Padova
tel. 049.774999 fax 049.774399
e-mail: info@infrastrutturevenete.it
PEC: info@pec.infrastrutturevenete.it

Infrastrutture Venete Srl – Gestore Infrastruttura
Viale degli Alpini, 23 – 35028 Piove di Sacco (PD)
tel. 049.5840265 fax 049.9702995
e-mail: info@infrastrutturevenete.it
PEC: rete@pec.infrastrutturevenete.it

2.2 ESTENSIONE DELLA RETE

La linea collega Adria con Venezia Mestre via Piove di Sacco, per una lunghezza di Km 57,010, attraversando le province di Rovigo, Padova e Venezia.

È interconnessa con l'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI; le stazioni di Adria e Venezia Mestre (entrambe gestite da RFI) hanno le funzioni di stazioni di collegamento reti

Tradizionalmente si considerava suddivisa in due tratte distinte "Piove di Sacco – Adria" e "Piove di Sacco - Mestre". Tale originaria divisione si conserva nella doppia progressiva chilometrica.

	INIZIO		TERMINE			
Piove di Sacco (PD) – Adria (RO)	Km 0+000	Stazione di Piove di Sacco (PD)	Km 28+870	Segnale di Protezione 8a Adria (RO)	Km 29+ 234	LdS ADRIA (RO) (RFI)
Piove di Sacco (PD) – Venezia Mestre (VE)	Km 0+000	Stazione di Piove di Sacco (PD)	Km 24+106	Picchetto Limite RFI	Km 27+ 787	LdS MESTRE (VE) (RFI)

2.3 DESCRIZIONE DELLA RETE

2.3.1 Caratteristiche generali

- tipologia di binario: singolo a trazione diesel fino al completamento dei lavori di elettrificazione della linea, che sarà oggetto di aggiornamento del PIR.
- scartamento 1435 mm
- ascesa massima: 12‰
- velocità di linea: rango A: 50 km/h, rango B 60-80 km/h
- armamento: rotaie tipo misto 50 uni e 60 uni, traverse in legno e in c.a.p., interasse cm 66
- sistema di alimentazione: corrente continua a 3000 V
- categoria di peso assiale: C2 (20 ton/asse)
- modulo della linea: 100 metri
- direzione di esercizio: Piove di Sacco.
- rifornimento carburante: la stazione di Piove di Sacco è dotata di un impianto per il rifornimento dei treni (diesel); anche la stazione di Campagnalupia è dotata di un binario che può essere utilizzato per effettuare in autoproduzione attività di rifornimento carburante;
- platea di lavaggio: la stazione di Piove di Sacco è dotata di platee per il lavaggio dei treni.

- rifornimento idrico: la stazione di Piove di Sacco è dotata di impianti dotati di attrezzaggio per rifornimento idrico dei treni.
- stazioni elettriche di fornitura della 3000 V: a Piove di Sacco, Adria e Porta Ovest.

2.3.2. Tracciato

La linea parte dalla stazione RFI di Adria. I binari della stazione di Adria (non ad uso esclusivo) che immettono nella linea "Mestre-Adria" sono il V ed il IV.

Il limite di giurisdizione con l'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI è situato alla progressiva 28+870 fra Adria e Cavarzere.

Partita da Adria, la ferrovia compie una stretta curva di raggio 450 m verso sinistra a cui segue un lungo tratto pressoché rettifilo fino a Cavarzere lungo il quale la linea attraversa numerosi canali e scoli minori: ricordiamo qui lo Scolo Bresega, il Naviglio Adigetto, il Fossone dei Ferri, lo Scolo Botta e lo Scolo Tartaro.

La località di Cavarzere è servita da due impianti: una fermata denominata *Cavarzere Centro*, posta sulla rampa meridionale dei ponti sull'Adige e sul Gorzone a poche centinaia di metri dal centro, e una stazione chiamata *Cavarzere* posta al termine della rampa settentrionale dei due ponti, notevolmente decentrata dalla città. *Cavarzere Centro* possiede un semplice marciapiede con una tettoia di cemento armato; *Cavarzere* invece possiede un binario di raddoppio per il traffico passeggeri con marciapiedi laterali. Il ponte sul Fiume Adige presenta tre campate per una lunghezza complessiva di 104.4 m, mentre il ponte sul Canale Gorzone è dotato di campata unica della lunghezza di 54 m.

Dopo Cavarzere la linea prosegue perfettamente rettilinea, incrociando tra i vari corsi d'acqua il Canale dei Cuori, dove la ferrovia sottopassa nello stesso punto la strada provinciale Cavarzere - Romea, fino alla stazione di Cona Veneta, posta in realtà nella frazione di Pegolotte (Cona è situata circa 3 km più ad ovest). La stazione presenta il tipico piano binari della linea: raddoppio con marciapiedi laterali. Lasciata la stazione di Cona Veneta, la ferrovia piega leggermente verso destra per poi raggiungere l'ex fermata di Villa del Bosco posta al passaggio a livello con la strada Monselice - Mare.

Sul tratto di linea Piove di Sacco - Cona Veneta al km 6,295 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.

Proseguendo, la linea impegna il ponte sul Fiume Bacchiglione a travata metallica unica e via inferiore con luce di 60 m. Subito dopo il ponte è situata la fermata di *Pontelongo Fermata* dotata di marciapiede e pensilina moderna.

Dopo Pontelongo la ferrovia prosegue più o meno sempre rettilinea fino alla fermata di *Arzergrande*. Subito dopo Arzergrande la linea compie una esse prima verso sinistra e poi verso destra, arrivando quindi alla stazione di Piove di Sacco, la principale della linea. L'impianto è dotato di quattro binari, tre di circolazione (due con marciapiede destinati al servizio viaggiatori) ed uno secondario, di un deposito (sede dell'officina) con rimessa per il ricovero dei mezzi platea di lavaggio e di una seconda rimessa per il ricovero mezzi. Si precisa che il binario secondario a servizio del deposito e del ponte di lavaggio è reso indipendente dai binari di circolazione attraverso la manovra della comunicazione 5a/5b. Il binario che collega la seconda rimessa è indipendente dall' impianto tronchino e dall' apparato, è reso indipendente dai binari di circolazione attraverso la manovra della comunicazione 2a/2b. Le comunicazioni 5a/5b e 2a/2b sono munite di cassa di manovra elettrica e collegate da collegamento di sicurezza all'apparato.

Lasciata la stazione di Piove di Sacco il binario comincia a piegare verso destra, fino ad arrivare alla fermata di *Campolongo Maggiore.* Dopodiché la ferrovia imbocca la rampa meridionale del ponte sul fiume Brenta a travata metallica, superato il quale la linea ridiscende a quota campagna e piega verso sinistra fino a raggiungere la fermata di *Bojon*.

A partire da questo punto la ferrovia percorre il vecchio alveo del Brenta (Brenta Secca) a poca distanza dalla strada Codevigo - Dolo. Lungo tale tratta, ad andamento quasi rettilineo, incontriamo a breve distanza la fermata di *Casello 8* (a servizio dell'abitato di Campagna Lupia), la storica stazione di *Camponogara-Campagna Lupia (*stazione in cui esiste un binario che può essere utilizzato per effettuare in autoproduzione attività di piccola manutenzione, rifornimento carburante, rifornimento acqua, sosta) posta quasi sul confine tra i due comuni in località Prozzolo di Camponogara.

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).

Dopo *Campagnalupia/Camponogara* si arriva alla fermata del *Casello 11* posta in località Calcroci di Camponogara. Lasciata la fermata di Casello 11, il binario piega a destra discostandosi dall'alveo e, proseguendo in direzione nordest, attraversa il Taglio Novissimo con un ponte di ferro, giungendo quindi nella stazione di *Mira Buse*.

Dopo Mira Buse, la linea percorre una serie di curve superando nel frattempo il Naviglio Brenta e la ex-Strada statale 11 Padana Superiore con due ponti in ferro. Si entra quindi nella fermata di *Oriago*, ove la ferrovia piega verso nord puntando verso la linea Milano - Venezia. Nei pressi del sottopasso dell'Autostrada A4 si incontra la ~~p~~stazione di *Porta Ovest*, dotata di due binari di circolazione con tronchini di sicurezza e due marciapiedi laterali.

Il limite di giurisdizione con l'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI è situato alla progressiva 24+106 fra Porta Ovest e Mestre.

La ferrovia entra quindi nella stazione di Venezia Mestre (RFI) dove termina. In ottemperanza a quanto normato al paragrafo 13 quater, art. 3 del RCT di RFI vigente, tutti i treni, provenienti dalla linea "Mestre- Adria" (ferrovia regionale), che accedono alla stazione in comune con la rete ferroviaria di RFI su binari dedicati, ricevono la specifica prescrizione.

Lungo la linea ferroviaria "Mestre – Adria", procedendo da Sud verso Nord, si incontrano le seguenti stazioni/fermate:

- Stazione di Adria (RO), facente parte dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e gestita da RFI
- Fermata di "*Cavarzere Centro*" (VE) – Via Giacomo Leopardi;
- Stazione di Cavarzere(VE) – Viale Trieste;
- Stazione di Cona Veneta (VE) – Via Rebosola – SP7;
- Fermata di *Pontelong*o (PD) – Viale Stazione;
- Fermata di *Arzergrande* (PD) – Viale Stazione;
- Stazione di Piove di Sacco (PD) - Fabbricato Viaggiatori, Deposito/Officina e locali "Nuovo Deposito" - Viale degli Alpini 23;
- Fermata di *Campolongo Maggiore* (VE) – Via Righe;
- Fermata di Bojon nel Comune di Campolongo Maggiore (VE) – Via Villa;
- Fermata "*Casello 8*" nel Comune di Campagna Lupia (VE) - Via Piave;
- Stazione di Campagna Lupia/Camponogara in Comune di Camponogara (VE) loc. Prozzolo (VE) –Via Cesare Battisti;
- Fermata "*Casello 11*" nel Comune di Camponogara (VE) loc. Calcroce~~i~~ - Via Calcroce;
- Stazione di Mira-Buse (VE) – Via della Ferrovia 1;
- Fermata di *Oriago* nel Comune di Mira (VE) – Via Stazione;
- Stazione di Porta Ovest nel Comune di Mira (VE) loc. Oriago – Via Ghebba;
- Stazione di Venezia Mestre, (VE) facente parte dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e gestita da RFI

La stazione di Porta Ovest è servita da un sottopassaggio utilizzabile;

La fermata di Oriago è servita da un sottopassaggio utilizzabile.

Nelle località di servizio di Mira Buse, Campagnalupia/Camponogara, Piove di Sacco, Cona Veneta e Cavarzere ~~-~~sono presenti attraversamenti a raso.

La stazione di Piove di Sacco è sede di DCO.

2.3.3. Opere d'Arte

Di seguito sono riportate le opere d'arte **metalliche** principali della linea:

LINEA PIOVE DI SACCO – MESTRE		
Elenco ponti metallici		
Prog. Km.	**Tipo**	**Luce**
4+235	Ponte in ferro a 3 luci Brenta	120,96
16+222	Ponte in ferro Nuovissimo	30,00
19+218	Sottovia in ferro Valmarana	5,93
19+527	Ponte in ferro Naviglio Brenta	23,00
19+578	Ponte in ferro SS 11	10,00
21+998	Ponte in ferro Lusore	16,80
LINEA PIOVE DI SACCO – ADRIA		
Elenco ponti metallici		
Prog. Km.	**Tipo**	**Luce**
5+451	Ponte in ferro Bacchiglione	64,00
5+497	Sottovia in ferro Pontelongo	6,50
6+444	Ponte in ferro retratto Monselice	18,00
9+202	Ponte in ferro Barbegara	16,00
12+274	Ponte in ferro Rebosola	23,00
16+680	Ponte in ferro Quori	36,00
19+147	Ponte in ferro Gorzone	56,00
19+621	Ponte in ferro a tre luci Adige	104,40
19+694	Ponte in ferro sottovia Cavarzere	12,00
23+137	Ponte in ferro Botta	23,00
25+616	Ponte in ferro Adigetto	23,00

Di seguito sono riportate le opere d'arte in **calcestruzzo** principali della linea:

LINEA PIOVE DI SACCO – MESTRE		
Elenco ponti calcestruzzo		
Prog. Km.	**Tipo**	**Luce**
0+474	Ponticello in c.a.p. Fiumicello	8,00
0+530	Cavalcaferrovia in c.a. sp Pescatori	9,97
1+002	Ponticello in c.a.p. Rio	6,00
1+260	Cavalcaferrovia in c.a. strada dei Vivai	18,00
1+837	Sottopasso in c.a. Via Monte Cengio	12,80
3+474	Ponte in c.a.p. scolo Saverga	10,00
5+493	Ponte in c.a.p. scolo Brentelle	6,00
6+186	Sottopasso in c.a. Bojon SP14	12,80
13+948	Ponte in c.a. strada Brentasecca	8,00
14+355	Ponte in c.a.p. a 3 luci Idrovia PD-VE	123,79
16+195	Sottovia in c.a.p. Nuovissimo	6,50
16+249	Sottovia in c.a.p. Nuovissimo	6,50
16+531	Sottopasso SP22 - monolitico	12,50
18+188	Ponticello in c.a. Seriola Destra	2,75
18+533	Ponticello con piattabanda in c.a.	1,50
18+838	Sottopassaggio stradale in c.a.	14,80
20+029	Sottopassaggio stradale in c.a.	20,00
21+223	Ponticello in c.a.p. scolo Zezenigo	6,00
22+348	Sottopasso in c.a. SP Mirano-Oriago	7,00
22+436	Elemento monolitico in c.a.	3,00
22+521	Elemento monolitico in c.a.	5,40
22+659	Elemento monolitico in c.a.	3,00
22+700	Elemento monolitico in c.a.	4,00
22+739	Ponticello in c.a.p. scolo Cime	10,00
22+989	Sottopasso in c.a. autostrada MI-VE	6,60
23+767	Ponticello piattabanda in c.a. Rietto-Cime	2,50

LINEA PIOVE DI SACCO – ADRIA		
Elenco ponti calcestruzzo		
Prog. Km.	**Tipo**	**Luce**
0+843	Elemento monolitico in c.a.	3,00
3+794	Ponte in c.a.p. scolo Altipiano	6,00
4+649	Ponte in c.a.p. scolo Schilla	6,00
6+419	Ponte in c.a.p. scolo Paltana	6,00
8+943	Ponticello in c.a.p. scolo Fossetta	5,00
9+582	Ponticello in c.a.p. scolo Sugana	5,00
10+151	Ponticello in c.a.p. scolo Della Villa	5,00
16+300	Tombino in c.a. a piattabanda	2,50
16+680	Cavalcaferrovia in c.a. SS Romea	27,84
16+993	Tombino in c.a. a piattabanda	1,00
17+202	Ponticello in c.a.p. scolo Venier	6,00
17+450	Tombino in c.a. a piattabanda	1,00
17+620	Ponticello in c.a.p. scolo Consorziale	1,00
18+852	Sottovia in c.a.p.	4,00
19+192	Sottovia in c.a.p.	5,00
20+047	Sottovia in c.a.p. via Dante	6,00
21+415	Ponticello in c.a.p. scolo Tartaro	6,00
22+770	Ponticello in c.a.p.	6,00
25+348	Sottovia in c.a.p.	4,00
25+598	Sottovia in c.a.	4,15
25+771	Ponticello in c.a.p. scolo Bresega	10,00
26+977	Ponte in c.a.p. scolo Manin	10,00
27+032	Sottopasso - monolitico in c.a.	4,50
28+309	Ponte in c.a.p. scolo Valdentro	10,00
28+337	Ponte in c.a.p. scolo Campagna Vecchia	8,00

Di seguito sono riportate le opere d'arte in muratura principali della linea:

LINEA PIOVE DI SACCO – MESTRE		
Elenco ponti in muratura		
Prog. Km.	**Tipo**	**Luce**
0+718	Tombino a volto	1,00
1+292	Ponticello a volto	2,00
1+786	Tombino a volto	1,00
2+067	Ponte a volto scolo Condotto	1,50
2+338	Ponte a volto	1,50
4+590	Ponte a volto	1,50
4+932	Tombino a volto	1,00
5+319	Tombino a volto	1,00
6+941	Ponticello a volto scolo Brentelle Cornio	5,00
7+845	Ponticello a volto	1,50
9+570	Ponticello a volto	1,50
12+173	Tombino a volto	1,00
12+470	Tombino a volto	1,00
12+597	Tombino a volto	1,00
13+019	Tombino a volto	1,00
13+925	Tombotto	2,70
15+530	Ponticello a volto scolo Gorgo	2,00
15+649	Tombino a volto	1,00
15+948	Ponticello a volto	1,50
16+796	Ponticello a volto	2,00
17+273	Ponticello a volto	1,50
17+352	Ponticello a volto scolo Soresina	1,50
17+814	Tombino a volto	1,00
19+004	Tombino a volto	1,00
19+888	Ponticello a volto	1,50
22+077	Tombino a volto	1,00

LINEA PIOVE DI SACCO – ADRIA		
Elenco ponti in muratura		
Prog. Km.	**Tipo**	**Luce**
0+359	Tombino in muratura a volta	1,50
0+991	Tombino in muratura a volta	1,50
10+512	Tombino in muratura a volta Mocenigo	1,00
11+732	Tombino in muratura a volta	2,00
12+204	Tombino in muratura a volta	1,00
19+426	Tombino in muratura a volta	1,00
22+074	Tombino in muratura a volta	1,00
23+692	Tombino in muratura a volta	1,20
24+654	Ponticello in muratura a volta	2,50

2.3.4 Sistemi di sicurezza e comunicazione

2.3.4.1 Quadro normativo di riferimento

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

I regolamenti attualmente vigenti sulla linea “Adria – Mestre”, sono rintracciabili nell’ALL. B del SGS di IV. Sulla completezza e correttezza dell’SGS è basata l’Autorizzazione di Sicurezza NIE: IT2120220003 rilasciata da ANSFISA in data 25 luglio 2022.

IV, ha già provveduto ad adottare, per tutti i nuovi interventi, diposizioni e prescrizioni di esercizio in coerenza con i principi ed i criteri del quadro normativo vigente.

La circolazione dei treni delle IF percorrenti la linea “Adria – Mestre” e i rapporti tra il DPC/IV e i DM RFI sono regolati con apposite procedure di interfaccia.

2.3.4.2 Sistema di Esercizio

Sulla linea “Adria – Mestre” è attivato il particolare sistema di esercizio con Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) in cui opera il Dirigente Centrale Operativo, con sede a Piove di Sacco, con norme quali quelle stabilite dalle DET e delle IESBE per le linee a semplice binario.

Tutte le stazioni della linea Adria – Mestre sono impresenziate ad eccezione di Piove di Sacco.

Il DCO sovraintende alla circolazione dei treni e gestisce le anormalità in caso di perturbazione della circolazione e di degrado della tecnologia di sicurezza esistente, anche interfacciandosi con i DM delle stazioni RFI di Adria e di Mestre per le ripercussioni operative sulla circolazione come sancito dalla Procedura di Interfaccia tra i due GI.

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

2.3.4.3 Regime di Circolazione

Il distanziamento dei treni viene assicurato dal regime di circolazione con BCA (Blocco conta assi) per linea a semplice binario reversibile che provvede ad assicurare il distanziamento dei treni a mezzo di segnali controllati o comandati da apposite apparecchiature accertando la libertà della tratta e consente la disposizione a via libera dei segnali di partenza sempreché esistano tutte le condizioni di sicurezza di stazione e di linea. In particolare la disposizione a via libera del segnale di partenza che immette nella sezione di blocco si potrà disporre a via libera solo se l’apparecchiatura conferma la libertà della via e impedisce il contemporaneo invio, nella sezione di blocco, di altro treno viaggiante in direzione opposta.

I banchi ACEI delle località di servizio sono telecomandati dal DCO di Piove di Sacco e attrezzati con due tasti TI B.ca per la liberazione artificiale delle sezioni di blocco limitrofe.

2.3.4.4 Sistemi di protezione della marcia dei treni

La linea Adria-Mestre è attrezzata con il sistema di protezione del tipo: SCMT-EDS TIPO MERMEC.

2.3.4.5 Presidio Prescrizioni

Presso la stazione di Piove di Sacco è istituito il “Presidio Prescrizioni” (PP), adeguatamente attrezzato (PC – stampante – collegamento internet), che ha giurisdizione su tutta la linea gestita da IV.

Il DM in servizio svolge anche il ruolo di Presidio Prescrizioni.

Il PP è responsabile della tenuta e dell’aggiornamento del copione delle Prescrizioni di Movimento e tiene aggiornato l’Elenco degli Incarichi, dei moduli M.50 e degli avvisi di Attivazione Prescrizioni.

Nei Posti Periferici, quando necessario il DPC trasmette le necessarie prescrizioni. La stessa procedura è osservata per le prescrizioni di movimento “improvvise”.

Le prescrizioni riguardanti treni straordinari, effettuati in gestione operativa, devono pervenire in tempo utile alle stazioni interessate.

2.3.5 Organizzazione

L'impianto principale di servizio e sede dell'esercizio ferroviario è situato a Piove di Sacco, Viale degli Alpini 23 ove sono ubicati:

- Direzione del Gestore Infrastruttura;
- Direzione del Gestore Esercizio Ferroviario;
- Direzione Tecnica;
- Uffici e Sede Manutenzione Infrastruttura;
- Uffici e Sede di formazione e abilitazione del personale;
- Archivi e gestione delle pratiche del personale;
- Sede RSGS;
- Sede Dirigente Centrale Operativo (DCO)
- Sede DOTE

L'organizzazione logistica si sviluppa essenzialmente nell' impianto di Piove di Sacco dove sono presenti le unità operative per la gestione e controllo delle manutenzioni degli impianti di sicurezza e segnalamento, dell'armamento e sede ferroviaria e della trazione elettrica; a questi si aggiunge la presenza degli operatori di gestione circolazione che presenziano l'impianto (ACEI 0/19) della stazione di Piove di Sacco.

Le strutture ed i referenti preposti all'organizzazione e gestione delle attività negli impianti di servizio risiedono presso la Direzione di Piove di Sacco.

In particolare presso la Direzione di Piove di Sacco sono presenti il responsabile della manutenzione, il responsabile di movimento, il responsabile manutenzione armamento e il responsabile manutenzione impianto segnalamento, che assicurano siano presenti negli impianti di servizio le dotazioni strumentali necessarie allo svolgimento in sicurezza del servizio e nel rispetto dei regolamenti.

La gestione del personale è affidata ai responsabili dei relativi settori di manutenzione infrastruttura.

L'interfaccia operativa con le IF e con RFI è situata a Piove di Sacco ed è rappresentata dal Direttore del Gestore Infrastruttura, dal Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza e dal Responsabile della Circolazione ferroviaria, secondo i vari livelli di interfaccia

2.4 RESTRIZIONI DI TRAFFICO

2.4.1 Restrizioni ambientali

Nel caso in cui vengano rilevati inquinamenti del sedime ferroviario (o delle banchine delle località di servizio) di cui sia appurata la responsabilità dell'IF (ad esempio per la perdita di olio, grasso e/o gasolio da parte di veicoli ferroviari detenuti da IF) sarà obbligo di quest'ultima provvedere (direttamente collaborando con il GI o indirettamente facendosi carico dei costi), a:

a) effettuare gli eventuali accertamenti necessari;

b) informare le autorità competenti;

c) bonificare l'area inquinata ripristinando le condizioni antecedenti l'avvenuto inquinamento con la tecnica meno invasiva per la regolarità dell'esercizio ferroviario e che non ne pregiudichi la sicurezza.

Ai fini dello svolgimento delle attività di recupero reflui dal materiale rotabile in sosta, in relazione ai vincoli/obblighi ambientali, nel caso di necessità di installazione di cisterne per il recupero dei reflui, si segnalano alcune raccomandazioni:

a) le cisterne devono riportare il codice CER del rifiuto liquido che contengono;

b) le aree con presenza di cisterne per il recupero reflui devono essere recintate e dotate di segnali ad alta visibilità per inibire lo speronamento accidentale da parte di persone/mezzi;

c) in fase di scarico reflui dai materiali rotabili in sosta, che prevedono lo scarico a caduta, posizionare apposita vasca di raccolta per evitare lo sversamento accidentale;

d) deve essere garantito il rispetto della normativa sulla gestione dei rifiuti.

2.4.2 Merci pericolose

L'infrastruttura Adria – Mestre non è adibita al trasporto di Merci Pericolose.

2.4.3 Restrizioni sui ponti

Le restrizioni di traffico sui ponti della infrastruttura ferroviaria sono riportate in dettaglio in Appendice 2.A.

2.4.4 Ulteriori limitazioni

Eventuali ulteriori limitazioni potranno essere dichiarate nella documentazione tecnica normativa del GI: FL vigente, documento "*Caratteristiche Generali della Linea "Adria – Mestre" Gestita da IV", Circolabilità, ecc.* ".

2.5 DISPONIBILITÀ DELL'INFRASTRUTTURA

2.5.1 Orario di esercizio

Il periodo di apertura della linea è di regola di 18h.

L'apertura può essere estesa oltre le soglie di apertura previste, su richiesta dell'IF, previo accordo con IV. La richiesta di estensione deve essere formalizzata almeno 20 giorni prima rispetto alla data di interesse, salvo casi contingenti e di emergenza.

Le ore effettive di inizio e termine del periodo di apertura della linea sono dalle ore 04:00 alle 22:20.

2.5.2 Regole di utilizzo

L'infrastruttura regionale del Veneto è destinata alla circolazione di treni passeggeri e di treni tecnici finalizzati alle esigenze di manutenzione della linea e alla gestione dei programmi dei servizi di trasporto viaggiatori. Non è ammessa la circolazione di treni merci. Un'eventuale ammissione a circolare in futuro sarà pubblicata in PIR con almeno 12 mesi di anticipo sulla data di entrata in vigore dell'orario ferroviario di riferimento.

La linea Mestre- Adria è classificata in categoria C2 (massa assiale: 20 t/asse, massa lineare: 6,4 t/m) con deroga in D4 su singole tratte intermedi (Cavarzere- Piove di Sacco; Campagna Lupia-Mira Buse).

La lunghezza massima utilizzabile dei marciapiedi e di 100 metri.

2.5.3 Grado di utilizzo

2.5.3.1 Capacità Quadro

Non è stata assegnata finora capacità quadro, in assenza di richieste.

2.5.3.2 Tracce orarie

La tabella seguente fornisce per tratta, nell'arco giornaliero di esercizio 18 ore e per fasce temporali di 2-3 ore (per l'attribuzione della traccia alla fascia temporale si è fatto riferimento all'orario a Piove di Sacco):

a) La capacità commerciale, intesa come numero massimo di tracce che è possibile assegnare in un intervallo di tempo con il piano di trasporto coerente con la domanda in termini di velocità commerciali e con distanziamento pari a quello risultante dalle caratteristiche tecniche della linea-Adria-Mestre, completamente elettrificata e circolazione regolata con CTC.
b) il carico della linea, inteso come numero di tracce assegnate nel giorno lavorativo medio del periodo scolastico complessivamente nei due sensi di marcia con l'orario 2023-2024;
c) il grado di utilizzo che ne risulta.

Tratta di linea	Giornaliero (18 ore)			Capacità comm.le per fascia temporale	Carico per fascia oraria (e grado di utilizzo)						
	Capacità comm.le	Impegno	Grado utilizzo		4-6 (*)	6-9	9-12	12-15	15-18	18-21	21-23 (*)
Mestre-P. Sacco	**53**	**28**	**53%**	**7 (2 ore) 10 (3 ore)**	**2 (29%)**	**6 (60%)**	**5 (50%)**	**4 (40%)**	**6 (60%)**	**4 (40%)**	**1 (14%)**
P. Sacco-Adria	**50**	**31**	**62%**	**7 (2 ore) 10 (3 ore)**	**5 (71%)**	**4 (40%)**	**4 (40%)**	**3 (30%)**	**5 (50%)**	**6 (60%)**	**4 (57%)**

Il grado di utilizzo risulta ovunque inferiore alla “soglia di capacità limitata” definita come percentuale di utilizzo della capacità commerciale oltre la quale diventa improbabile la programmazione di tracce aggiuntive di adeguata qualità commerciale, soglia che per le linee a semplice binario è indicata da RFI, in coerenza con gli standard di cui alla “Fiche 406” dell’UIC, nella misura del 100% della capacità oraria e del 90% di quella giornaliera disponibili.

2.6 SVILUPPO DELL’INFRASTRUTTURA

IV sviluppa annualmente un PAS (Piano Annuale della Sicurezza), che contiene la descrizione dei progetti previsti per lo sviluppo e il miglioramento dell’infrastruttura sia sotto il punto di vista della sicurezza, che sotto il punto di vista della regolarità e del miglioramento dell’offerta all’utenza.

Nel sito internet di IV sono indicati gli interventi che nel corso degli orari 2024/2025 e 2025/2026 produrranno un aumento o una riduzione di capacità dell’infrastruttura, che IV si impegna a comunicare alle IF secondo quanto previsto al capitolo 3 indicandone rispettivamente la data di attivazione per le opere di potenziamento dell’infrastruttura e la data/periodo di indisponibilità nel caso di riduzione di capacità.

2.7 UTILIZZAZIONE DELLE LINEE AV/AC

Per memoria. Argomento non di interesse della linea Adria-Mestre.

CAPITOLO 3 - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3.1 INTRODUZIONE

Il capitolo descrive i termini e le condizioni per accedere all'infrastruttura ferroviaria per i servizi ricompresi nel pacchetto minimo di accesso (tracce orarie).

3.2 CONDIZIONI GENERALI DI ACCESSO

3.2.1 Chi può richiedere l'accesso

Le richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale possono avere per oggetto:

a) capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro

b) tracce orarie e servizi ai fini della sottoscrizione del contratto annuale di utilizzo dell'infrastruttura,

e possono essere presentate dai Richiedenti appartenenti ad una delle categorie di cui all'art. 3 lettera (cc) del D.lgs. 112/15, costituiti da:

a) imprese ferroviarie titolari di licenza;

b) persone fisiche o giuridiche con un interesse, di pubblico servizio o commerciale, ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario

3.2.2 Requisiti per richiedere

3.2.2.1 *Richiesta di capacità pluriennale ai fini della stipula di un Accordo Quadro*

Se il Richiedente è un'IF, all'atto della richiesta di capacità, deve:

a) essere in possesso di licenza, rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare

b) essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente.

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF deve:

c) dimostrare a IV di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lettera (cc) del D.lgs. 112/15.

3.2.2.2 *Richiesta di tracce orarie finalizzata alla stipula del contratto annuale di utilizzo dell'infrastruttura*

3.2.2.2.1 Richiedente: Impresa Ferroviaria

L'IF, all'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo a quello in vigore da presentare entro la scadenza di avvio del processo di allocazione, deve:

a) essere in possesso della licenza rilasciata dalle competenti Autorità, idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare;
b) essere in possesso, o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio, del titolo autorizzatorio nei casi in cui tale titolo è richiesto dalla normativa vigente;
c) essere in possesso o dimostrare di aver presentato domanda di rilascio/estensione del certificato di sicurezza unico.

L'IF che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso del certificato di sicurezza unico è tenuta a produrre detto certificato:

a) Per tracce che saranno utilizzate a partire dalla data di entrata in vigore dell'orario con anticipo di 90 giorni solari rispetto a tale data;
b) Per tracce la cui utilizzazione inizierà in corso d'orario con anticipo di 30 giorni solari rispetto alla data di avvio del servizio.

In caso di mancata presentazione del certificato di sicurezza unico nei termini sopra indicati la capacità richiesta tornerà nella disponibilità del GI.

Nel caso di richiesta di tracce avanzate oltre la data di avvio del processo di allocazione, ovvero presentate in corso d'orario, IF deve -pena l'irricevibilità della richiesta medesima- essere in possesso della documentazione di cui al primo capoverso lettere a) e b), nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta.

All'atto della richiesta l'IF dovrà indicare le caratteristiche tecniche delle tracce richieste, le specifiche dei servizi commerciali, l'ipotesi di turno del materiale rotabile collegato all'insieme delle tracce richieste, eventuali manovre in autoproduzione necessarie per il ricovero/piazzamento del treno e, per i servizi passeggeri a contribuzione pubblica, il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata.

Per richieste di tracce già oggetto di un Accordo Quadro l'IF designata dovrà specificare l'Accordo Quadro di riferimento.

3.2.2.2.2 Richiedente: Soggetto Differente Da Impresa Ferroviaria

Se il Richiedente è una persona fisica o giuridica diversa da IF all'atto della richiesta di tracce deve dimostrare a IV di appartenere ad una delle categorie di cui all'art. 3 lettera (cc) del D.lgs 112/15.

Il Richiedente potrà designare l'IF che effettuerà il servizio sulla rete di GI, per suo conto e previa sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura, fino a 30 giorni prima la data prevista di effettuazione del trasporto, dando evidenza a IV dell'avvenuta accettazione da parte dell'IF e del possesso, da parte della medesima, della documentazione di cui al punto precedente lettere a) e b), nonché del certificato di sicurezza unico relativo alle linee oggetto di richiesta.

3.*2.2.3 Licenza*

Il possesso della licenza costituisce un requisito preliminare per il rilascio del Certificato di Sicurezza Unico. L'autorità preposta al rilascio delle licenze alle Imprese Ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Contatti:

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE
Via Caraci, 36 -00157 ROMA
sito web: www.mit.gov.it
e-mail:dtt.dgtfe@mit.gov.it

3.*2.2.4 Certificato di sicurezza*

Il Certificato di Sicurezza Unico è rilasciato, a seguito di richiesta presso lo sportello unico di cui al Dlgs 50/2019:

a) dall'European Railway Agency (ERA) in tutti i casi di IF che effettuano servizi ferroviari in più di uno Stato membro dell'UE;

b) dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) o da ERA (la decisione è a scelta delle IF) nei casi di IF che effettuano servizi ferroviari solo in Italia.

Contatti:

ANSFISA – AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI
Indirizzo: 00161, Roma, Viale Del Policlinico, 2
sito web: www.ansfisa.gov.it
e.mail: ansfisa@ansfisa.gov.it
PEC: ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

3.3 CONDIZIONI DI ACCESSO COMMERCIALI

3.3.1 Accordo Quadro

3.3.1.1 Contenuti

Il GI e un Richiedente possono concludere un Accordo Quadro (di seguito AQ), che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all'utilizzazione di capacità di infrastruttura ferroviaria, compresi gli eventuali servizi connessi. L'AQ non specifica il dettaglio delle tracce orarie ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del Richiedente; il dettaglio delle tracce orarie costituirà oggetto del contratto di utilizzo**.** Lo schema di accordo tipo è riportato in Appendice 3.B**.**

La capacità oggetto dell'AQ è espressa tramite i seguenti parametri caratteristici:

a) Tipologia del servizio di trasporto;
b) Caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
c) Caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza, peso assiale, sagoma;
d) Numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale di riferimento che, per AQ aventi per oggetto servizi di trasporto pubblico locale, rappresenta un indice di qualità delle performance di IV il cui conseguimento costituisce impegno per IV, salvo casi in cui scostamenti superiori non siano riconducibili a una diversa programmazione del Richiedente o dell'Impresa Ferroviaria affidataria del servizio;
e) Volumi complessivi per ciascun orario di servizio compreso nel periodo di validità dell'AQ (espressi in treni*km);
f) 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, suscettibili di aggiornamento nel periodo di validità dell'AQ).

Potranno essere inoltre oggetto di AQ, previa intesa fra Richiedente e IV altri parametri quali i servizi di infrastruttura, la capacità finalizzata a movimenti non commerciali e operazioni tecniche, nonché le linee guida per il possibile aggiornamento in presenza di variazione degli scenari infrastrutturali, tecnologici e di mercato. IV si impegna a fornire all'IF affidataria del servizio ferroviario regionale i servizi contenuti nel PIR alle condizioni ivi previste. Eventuali modifiche all'erogazione di detti servizi non dovranno comunque comportare effetti peggiorativi sull'efficienza del servizio e sulle attività di supporto e dovranno essere preventivamente comunicate al Richiedente ovvero all'impresa affidataria dei servizi.

3.3.1.2 Durata

L'AQ è concluso per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, di norma per cinque anni, a partire dal primo orario di servizio utile. In casi specifici e motivati è ammessa una durata minore o maggiore. In particolare la richiesta di capacità per un periodo superiore ai cinque anni deve essere motivata sulla base di quanto previsto all'art. 23, comma 6, del D.lgs. 112/15. Rientrano in quest'ultima fattispecie gli AQ con le Regioni e le Province autonome per i servizi di trasporto pubblico locale la cui durata potrà essere commisurata a quella del contratto di servizio per il trasporto pubblico locale.

3.3.1.3 Limiti Dell'Accordo Quadro e Comunicazioni a ART

La quota massima di capacità da assegnare ad un singolo Richiedente per mezzo di un AQ non può essere superiore al limite fissato nel Capitolo 4.

Tenuto conto delle previsioni dell'articolo 23, comma 8, del D.lgs. 112/2015 e nei limiti di quanto ivi disposto, un AQ è rinnovabile una sola volta e solo previa espressa autorizzazione da parte di ART; di conseguenza la modifica del termine di scadenza di un AQ non è consentita.

IV trasmette ad ART gli AQ e le variazioni di capacità entro un mese dalla sottoscrizione, unitamente ad una tabella recante il riepilogo aggiornato di tutti gli AQ in essere, con dettaglio dei soggetti sottoscrittori degli AQ, delle date di sottoscrizione e scadenza originarie, delle eventuali date di modifica della capacità preassegnata, delle eventuali date di rinnovo e di scadenza, delle direttrici/linee/tratte oggetto di preassegnazione di capacità, della percentuale di capacità preassegnata su tali direttrici/linee/tratte per fascia oraria, del contenuto di eventuali clausole di retrocessione e del contenuto di eventuali clausole penali.

Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 23, comma 9 del D.lgs. 112/2015 nonché dell'articolo 3 del Regolamento (UE) 2016/545, in merito alla "Dichiarazione della capacità quadro", il GI rende pubblica, ed

aggiorna entro 90 giorni dalla stipula di un AQ, l'eventuale capacità assegnata con AQ, per fascia oraria e per tratta di linea, la capacità commerciale oraria, la capacità oraria massima assegnabile con AQ, il numero di tracce per fascia oraria assegnato con AQ.

3.3.1.4 Sottoscrizione e Adempimenti Successivi

Gli AQ con avvio coincidente con il primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'AQ, sono richiesti e sottoscritti nel rispetto della tempistica per la richiesta di capacità pluriennale indicata al capitolo 4.

Qualora il Richiedente di un AQ non sia una IF, esso dovrà indicare a IV, ogni anno, almeno un mese prima dell'avvio del processo di assegnazione delle tracce di cui al capitolo 4, l'IF che effettuerà, nell'interesse del Richiedente, il servizio di trasporto relativo alla capacità acquisita; l'IF designata procederà almeno 8 mesi prima rispetto al giorno di entrata in vigore dell'orario alla richiesta di assegnazione di capacità specifica, sotto forma di tracce orarie corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'AQ.

Qualora l'avvio del servizio oggetto di AQ non avvenisse dalla data di avvio del primo orario utile ma in corso dello stesso, il Richiedente non IF dovrà designare l'IF che effettuerà per suo conto il servizio entro il termine ultimo di 30 giorni prima della data di avvio, dando contestualmente evidenza a IV dell'avvenuta accettazione da parte di IF del possesso, da parte della medesima, della documentazione prescritta.

In caso di richiesta di stipula di AQ con avvio posticipato rispetto al primo orario di servizio utile il Richiedente (se IF) o l'IF designata è tenuto a produrre entro 12 mesi dalla sottoscrizione dell'AQ, idonea documentazione comprovante l'avvenuta sottoscrizione del contratto di acquisto/leasing del materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio per i quali è richiesta la capacità di infrastruttura, salvo che non dimostri di averne già la piena disponibilità.

3.3.1.5 Variazioni di Capacità

È ammessa una flessibilità dei volumi per orario di servizio indicati in AQ nella misura del 10% in aumento o diminuzione.

Per esigenze motivate di variazione oltre il 10% si potrà procedere solo attraverso la stipula di un apposito atto modificativo dell'AQ, con validità a partire dal primo orario di servizio utile. In caso di riduzione la capacità rilasciata sarà immediatamente a disposizione di IV per eventuale assegnazione ad altro Richiedente.

Qualora l'AQ abbia per oggetto anche servizi accessori alla capacità d'infrastruttura, il Richiedente, per motivate e documentate esigenze, potrà richiederne la modifica anche solo della parte relativa ai servizi.

3.3.1.6 Accesso ai Sistemi Informativi per i Richiedenti non IF

IV garantirà su richiesta, e con riferimento ai treni di competenza del Richiedente, l'accesso ai propri sistemi informativi ai fini della informazione alla clientela e della gestione dei Contratti in essere fra Richiedente e IF che effettuano le attività di trasporto.

Il costo dell'accesso ai sistemi da parte dei Richiedenti sarà corrisposto a IV dalla IF che effettua i trasporti e sarà regolato nell'ambito del contratto di utilizzo ovvero attraverso la sottoscrizione di specifici contratti tra il Richiedente e IV.

3.3.1.7 Garanzia

L'impegno del Richiedente all'utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria oggetto dell'AQ, nonché al corretto adempimento delle obbligazioni derivanti da ciascun contratto di utilizzo da sottoscrivere per ogni anno di vigenza dell'AQ medesimo (eccetto i casi di esonero indicati nel seguito), è da garantirsi con la costituzione di una garanzia, bancaria o assicurativa, a semplice richiesta, emanata in favore del GI, da presentare entro 30 giorni lavorativi dalla data di sottoscrizione, a copertura dell'intero periodo di validità dell'AQ. Il valore della fideiussione è pari al 10% del valore del canone d'uso dell'infrastruttura relativo all'anno di maggior produzione espressa in treni*km.

Nel caso di utilizzo, anche parziale, da parte di IV della garanzia di cui sopra, il Richiedente dovrà ripristinare/reintegrare la garanzia medesima presentando a GI la relativa documentazione entro un mese dalla data dell'incameramento.

Entro 180 giorni solari dalla data di cessazione degli effetti dell'AQ, IV è tenuto a restituire l'originale della garanzia, sempre che all'atto della cessazione dell'AQ non sussistano contestazioni o controversie non risolte ovvero ragioni di credito o danni di IV.

Le Regioni, le Province autonome, gli Enti e le Autonomie Locali sono esonerati dal prestare la fideiussione. Nella fase di definizione degli AQ con tali soggetti saranno comunque disciplinati gli impegni e le responsabilità finalizzati a garantire la corretta esecuzione degli AQ.

3.3.1.8 Divieto di Trasferimento

La capacità di infrastruttura assegnata ad un Richiedente con AQ non può essere trasferita, anche parzialmente, ad un altro Richiedente. L'utilizzo della capacità da parte di un'IF al fine di svolgere attività di trasporto nell'interesse di un Richiedente che non è un'IF non è considerato un trasferimento.

3.3.1.9 Risoluzione

Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni generali Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, l'AQ potrà essere risolto da IV ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 cod. civ. nei seguenti casi:

a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
b) mancata designazione dell'IF nei termini previsti al paragrafo "Sottoscrizione ed adempimenti successivi";
c) mancata richiesta -per ogni anno di vigenza dell'AQ- delle tracce corrispondenti alle caratteristiche della capacità oggetto dell'AQ, nei termini e secondo le modalità previsti in capitolo 4;
d) mancata stipula da parte di IF designata -per ogni anno di vigenza dell'AQ- di un contratto di utilizzo avente ad oggetto le tracce comunicate da IV tramite il Progetto Orario definitivo ai sensi di quanto previsto dal capitolo 4, purché le stesse risultino oggettivamente coerenti con le caratteristiche della capacità oggetto dell'AQ;
e) violazione del divieto di trasferimento della capacità di cui al precedente paragrafo;
f) risoluzione del contratto di utilizzo a carico della IF designata;
g) mancata costituzione ovvero ricostituzione/adeguamento della garanzia di cui al precedente paragrafo.

Nelle ipotesi sopra indicate la risoluzione dell'AQ si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di IV da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R.

In tutti i casi di risoluzione per causa imputabile al Richiedente, IV acquisirà l'importo della garanzia a titolo di risarcimento del danno per inadempimento contrattuale, fatto salvo il risarcimento di eventuale maggior danno. La capacità oggetto dell'AQ risolto verrà resa disponibile nei confronti di altri Richiedenti**.**

3.3.2 Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura

Le IF titolari di Licenza e Certificato di Sicurezza idonei ad effettuare il servizio dovranno stipulare il contratto di utilizzo dell'infrastruttura. Lo schema di contratto tipo è riportato in Appendice 3.A.

3.3.2.1 Documentazione

L' IF, ottenuta la disponibilità delle tracce, al fine di stipulare il contratto di utilizzo dell'infrastruttura, deve presentare a IV la seguente documentazione:

a) Copia autentica della Licenza idonea allo svolgimento del servizio che intende effettuare (o dichiarazione di immutata validità e caratteristiche della licenza), a firma del legale rappresentante;
b) Copia autentica del titolo autorizzatorio, qualora richiesto dalla normativa vigente;
c) Copia autentica del Certificato di Sicurezza
d) Dichiarazione sostitutiva di iscrizione alla C.C.I.A. secondo lo schema che verrà indicato da GI. Tale dichiarazione dovrà contenere anche l'indicazione della procura o atti di attribuzione dei poteri e connesse responsabilità per la stipula e sottoscrizione di atti negoziali;
e) Dichiarazione di copertura rilasciata dalla Compagnia assicurativa secondo il format indicato da IV;
f) Elenco degli indirizzi, uffici, unità, nuclei, nominativi e recapiti dei Referenti preposti a fornire e ricevere comunicazioni relative a: richieste di nuove tracce, differimento partenza dei treni, variazione della composizione dei treni rispetto a quelle poste a base delle tracce, rinuncia tracce assegnate, notifica variazione di traccia o soppressione effettuate da IV, incidenti di esercizio, sciopero, sgombero dell'infrastruttura, sistemi informativi, dislocazione dei mezzi di riserva/soccorso;
g) Scheda dei Servizi;

Detta documentazione deve pervenire all'attenzione di IV, che provvederà a farli verificare dagli uffici designati con un anticipo, rispetto alla data di inizio del servizio, di almeno 30 giorni solari per contratti relativi al successivo orario di servizio e di almeno 15 giorni solari per contratti in corso di orario.

L'acquisizione della documentazione completa e la verificata conformità della stessa sono le condizioni necessarie per poter proseguire nel perfezionamento del contratto.

IF che alla data del 15 novembre di ciascun anno risulti inadempiente rispetto al pagamento di importi scaduti riferiti a prestazioni oggetto del contratto di utilizzo (in corso o relativo ad anni precedenti), è tenuta entro il 25 novembre dello stesso anno, a corrispondere l'importo dovuto, o alternativamente, a presentare un piano di pagamento finalizzato alla soddisfazione dei crediti insoluti da corrispondere entro e non oltre il 31 maggio dell'anno successivo, garantito da fidejussione assicurativa o bancaria.

In assenza di tali adempimenti non potrà darsi luogo alla sottoscrizione del contratto di utilizzo valevole per l'orario di servizio successivo, con conseguente applicazione delle regole relative alla mancata contrattualizzazione. In tal caso IV avrà facoltà di allocare la relativa capacità ad altra IF.

3.3.2.2 Assicurazioni

3.3.2.2.1 Obblighi assicurativi del GI

Ai fini dell'esecuzione del Contratto con riferimento alle coperture assicurative GI dichiara di avere in corso le seguenti coperture e si impegna a mantenere l'efficacia delle stesse o di altre equivalenti per tutto il periodo di vigenza del contratto di utilizzo dell'infrastruttura: Responsabilità Civile verso terzi, a garanzia di tutte le attività svolte dal GI e per i correlati danni eventualmente sofferti dalle IF, dai loro clienti e da terzi: polizza con massimale di Euro 50 milioni per sinistro e anno.

Non è prevista responsabilità vettoriale, in quanto IV non possiede organizzazione e veicoli per poter effettuare un proprio servizio di trasporto, anche su tratte limitate, per conto di IF (tradotte) e/o nella sua qualità di vettore.

3.3.2.2.2 Obblighi assicurativi dell'impresa ferroviaria

Ai fini dell'esecuzione del Contratto con riferimento alle coperture assicurative IF è obbligata a stipulare a propria cura e spese e si impegna a mantenerla operante, con le caratteristiche minime indicate, per tutto il periodo di validità del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, la seguente polizza assicurativa: RCT/RCO da circolazione ferroviaria, con massimali RCT € 100.000.000,00 (cento milioni/00), massimali RCO € 100.000.000,00 (cento milioni/00) per sinistro e per anno.

Detta polizza dovrà essere idonea alla copertura dei rischi connessi a tutte le tipologie di trasporto oggetto del certificato di sicurezza posseduto dall'IF, indipendentemente dalla tipologia del trasportato nonché per tutte le attività svolte da IF stessa sull'infrastruttura ferroviaria e negli impianti gestiti da IV.

3.3.2.3 Obblighi di IF alla Cessazione del Contratto

All'atto della cessazione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per compimento del termine di durata o al verificarsi di qualsiasi ipotesi di anticipata cessazione, IF è tenuta ad eseguire le disposizioni di IV in ordine allo sgombero ed alla rimozione dei mezzi, nonché a qualsiasi altra operazione strumentale o accessoria.

Nel caso in cui IF non ottemperi a tali disposizioni, IV è autorizzato a compiere ogni più opportuna attività al fine dello sgombero e della rimozione dei mezzi di IF, addebitando a quest'ultima i costi sostenuti.

3.3.2.4 Risoluzione del Contratto

Salvo quanto previsto dalle disposizioni generali del Codice Civile in tema di risoluzione contrattuale, il Contratto si intende risolto di diritto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 codice civile nei seguenti casi:

a) violazione di una qualsiasi delle disposizioni di legge in materia antimafia;
b) mancato pagamento di un importo pari ad almeno il 20% del valore del contratto di utilizzo in vigore;
c) rifiuto o mancata presentazione delle polizze assicurative, rifiuto di adeguare i massimali a quelli minimi indicati o constatata mancanza delle coperture obbligatorie previste;
d) grave violazione di uno qualsiasi degli obblighi incombenti su IF;
e) violazione grave e reiterata degli obblighi in materia di sgombero dell'infrastruttura;

f) violazione del divieto di cessione del Contratto o di trasferimento sotto altra forma della capacità;
g) revoca della licenza o del certificato di sicurezza, nonché, quando richiesto dalla normativa vigente, del titolo autorizzatorio; modifica dei suddetti tali da non consentire lo svolgimento delle attività di trasporto per le quali è stato stipulato il Contratto. Qualora le modifiche dei suddetti siano tali da consentire a IF l'utilizzo solo di alcune delle tracce assegnate, la risoluzione riguarderà la sola parte del contratto interessata dal provvedimento;
h) violazione delle disposizioni di cui all' articolo "Sicurezza Informatica" del Contratto Tipo di Utilizzo (Appendice 3.A);
i) violazione delle disposizioni di cui allo specifico articolo del Contratto di Utilizzo "Codice Etico Modelli 231";

Nelle ipotesi sopra indicate, la risoluzione del Contratto si verificherà di diritto a seguito di comunicazione di GI da inoltrarsi a mezzo di lettera A.R.

In tutti i casi di risoluzione del Contratto per fatto imputabile alla IF, sia che essa avvenga ai sensi dell'art. 1456 codice civile, sia ai sensi di altre disposizioni del presente PIR o di legge, IF sarà tenuta a riconoscere a IV, a titolo di risarcimento del danno per l'inadempimento contrattuale, una somma pari all'importo dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che avrebbe dovuto riconoscere a IV fino alla scadenza naturale del contratto.

3.3.3 Contratto con il Richiedente non IF

Il Richiedente non IF titolare di Accordo Quadro ha diritto, in coerenza quanto previsto dal D.lgs. 112/2015, a richiedere capacità d'infrastruttura e prende parte al processo di allocazione della capacità, incluse le regole correlate alle penali.

IV non prevede un Contratto per l'allocazione di tracce e servizi direttamente con il Richiedente non IF. Le tracce e i servizi consegnati con il progetto orario definitivo da parte di IV al Richiedente non IF costituiranno allegato del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura che sarà sottoscritto dall'IF indicata da quest'ultimo per l'effettuazione del trasporto.

L'avvenuta sottoscrizione di Accordo Quadro costituisce presupposto inderogabile per la partecipazione al processo annuale di allocazione della capacità da parte di Richiedente non-IF.

3.3.4 Condizioni Generali di Contratto

Per memoria. Non esistono ulteriori condizioni contrattuali oltre a quelle già indicate nel merito dell'Accordo Quadro e del Contratto per l'utilizzo dell'infrastruttura.

3.4 REQUISITI SPECIFICI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA

3. 4.1 Accettazione del materiale rotabile

Prima che un IF utilizzi un veicolo nell'area d'uso specificata nella sua autorizzazione di immissione sul mercato (art. 23 D.lgs. 57/2019) la stessa verifica che:

a) il veicolo si stato autorizzato all'immissione sul mercato e sia registrato;

b) il veicolo sia compatibile con la tratta, sulla base del registro dell'infrastruttura, delle pertinenti STI o, qualora tale registro non esista o sia incompleto, di ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente;

c) il veicolo sia adeguatamente integrato nella composizione del treno in cui è previsto faccia esercizio, tenendo conto del sistema di gestione della sicurezza di cui al decreto legislativo sicurezza ferroviaria e della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.

A seguito del rilascio dell'autorizzazione di immissione sul mercato di un nuovo mezzo di trazione ma prima del suo utilizzo sulla linea Adria-Mestre, per la produzione della scheda treno IF è tenuta a trasmettere a IV alla PEC info@pec.infrastrutturevenete.it. le disposizioni particolari di circolazione (DPC) e il manuale di emergenza e recupero (MER). Richieste di tracce nell'ambito del progetto orario e della gestione operativa da parte di IF presuppongono che essa abbia già verificato la compatibilità del veicolo sulla linea.

3.4.2 Accettazione del personale

Le IF devono utilizzare personale con mansioni di sicurezza (condotta, accompagnamento, verifica e formazione treni) compreso negli elenchi del Certificato di Sicurezza posseduto e inserito nelle banche dati di ANSFISA. Il personale con mansioni di sicurezza è tenuto a possedere ed esibire al personale di ANSFISA preposto ai controlli un documento attestante la propria identità e di autorizzazione allo svolgimento delle mansioni nel formato previsto delle disposizioni vigenti.

Il personale delle IF è tenuto a usare nelle comunicazioni con IV la lingua italiana

3.4.3 Trasporti eccezionali

IF, in possesso dei requisiti richiesti, presenta al GI richiesta di autorizzazione per l'esecuzione di trasporti eccezionali, che verrà gestita secondo quanto sancito dalla PS_09 del SGS di IV. A tal fine GI rilascia l'autorizzazione all'inoltro, la cui validità massima è di 12 mesi. Durante il periodo di validità possono essere eseguiti più trasporti identici, aventi cioè caratteristiche corrispondenti a quelle del trasporto autorizzato.

L'autorizzazione è valida anche per eseguire trasporti identici aventi origine o destinazione in stazioni intermedie al percorso autorizzato. IF è responsabile dell'effettuazione del trasporto fino a destino e del rispetto delle leggi, normative, disposizioni e prescrizioni vigenti in materia.

3.4.4 Trasporto di merci pericolose

Per memoria. Sulla linea Adria-Mestre non è consentito il trasporto di merci pericolose.

3.4.5 Corse prova

Le corse prova possono essere effettuate in conto IF (per omologazione di materiale rotabile, test di software di sicurezza di bordo) o in conto IV (per omologazione di tratte di linea, test di software di sicurezza di terra)

La richiesta di tracce per effettuare corse prova è soggetta alle condizioni che disciplinano l'allocazione della capacità in corso d'orario o in gestione operativa (capitolo 4). Ai fini della tariffazione, delle modalità di rendicontazione e di fatturazione le tracce per corse prova rientrano fra quelle classificate come "servizi tecnici" (Capitolo 5).

Per richiedere tracce per omologazione di materiale rotabile, questo deve essere in possesso dell'Autorizzazione per prove in linea rilasciata dall'ANSFISA nei casi previsti dal quadro regolamentare vigente. Sulla base di tale Autorizzazione l'Ente certificatore emana le indicazioni sul tipo di prove da effettuare. Sulla base di dette indicazioni IV individua le tratte, le giornate e le fasce orarie nelle quali effettuare le prove, e ne indica le condizioni operative per lo svolgimento.

La normativa di riferimento per quanto sopra descritto è contenuta nel Decreto ANSF 4/2012, nel D.lgs. n.57/2019 e nelle '*Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche'* disponibili sul sito dell'ANSFISA.

Il processo di omologazione riguardante l'infrastruttura e i software di sicurezza segue il medesimo iter previsto per l'omologazione dei rotabili ad eccezione delle disposizioni specifiche per i soli rotabili.

CAPITOLO 4 - ALLOCAZIONE DELLA CAPACITA'

4.1 INTRODUZIONE

Il capitolo definisce le procedure per l'allocazione della capacità.

4.2 DESCRIZIONE DEL PROCESSO

Il processo di assegnazione della capacità di infrastruttura è aperto a tutti i soggetti aventi diritto ai sensi della legislazione vigente, di seguito denominati "Richiedente". Il GI è responsabile della trattazione e della definizione della capacità integrata della linea e degli impianti facenti parte dell'infrastruttura ad esso in concessione

La capacità dell'infrastruttura in termini generali (capacità quadro) può essere richiesta e assegnata per un periodo superiore alla validità di un orario di servizio con la stipula di apposito accordo quadro.

La capacità dell'infrastruttura in termini di tracce orarie può essere richiesta e assegnata per l'orario di servizio successivo a quello in vigore ovvero per l'orario in corso di validità mediante la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura. Può altresì essere richiesta e assegnata in "gestione operativa", per l'orario di servizio in corso di validità e solo per la tipologia di servizio indicato in Contratto, esclusivamente alle IF che abbiano già stipulato un Contratto di utilizzo dell'infrastruttura con il GI.

Il GI, annualmente e in coerenza con gli accordi internazionali intercorsi in merito alla data di entrata in vigore del nuovo orario di servizio negli stati europei, rende pubblico il piano che fissa le date di scadenza per ciascuna delle fasi nelle quali è articolato il processo di assegnazione delle tracce orarie, con riferimento alla data di entrata in vigore dell'orario di servizio e a quelle di eventuali adeguamenti intermedi.

I Richiedenti debbono presentare le richieste a IV entro i termini e con le modalità stabiliti e resi pubblici dallo stesso indicando, se ritenuto opportuno, anche l'ordine di reciproca priorità che egli intende attribuire alle richieste avanzate, nonché le specifiche commerciali e di produzione relative all'insieme di tracce richieste.

IV, previo esame delle richieste, procede alla assegnazione della capacità applicando quando necessario i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e i criteri di priorità indicati nel seguito, e comunicando alla IF l'accettazione o il rigetto motivato della richiesta.

È compito di IV evitare l'insorgere di asimmetrie informative fra i richiedenti al fine di garantire equità e non discriminazione all'intero processo.

Il soggetto interessato a chiedere capacità finalizzata all'effettuazione di nuovi servizi passeggeri non disciplinati da contratto di servizio pubblico è tenuto a informare IV e ART riguardo a tali nuovi servizi almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore del primo orario di servizio utile al quale la richiesta si riferisce, sia essa pluriennale in termini di capacità quadro o per orario in termini di tracce, fornendo almeno le seguenti informazioni minime e utilizzando il modulo standard pubblicato sul sito web istituzionale di ART:

a) tipologia del servizio
b) caratteristiche tecniche del materiale rotabile
c) orario di servizio di avvio previsto

Entro un mese dalla pubblicazione della predetta notifica sul sito web istituzionale di ART, IV comunica a ART medesima e al proponente l'esito motivato della valutazione di compatibilità tecnico-operativa di massima del nuovo servizio.

4.3 RIDUZIONI DI CAPACITÀ

Non tutta la capacità disponibile nell'arco di servizio giornaliero è destinata al traffico in quanto una quota parte di essa è riservata ad esigenze di mantenimento dell'infrastruttura e della qualità delle sue prestazioni.

Pertanto per le esigenze manutentive dell'infrastruttura la capacità è allocata prevedendo opportune finestre temporali, definite da IV in base alle richieste di tracce delle IF e all'andamento del traffico nell'arco del periodo di validità dell'orario (giornaliero/stagionale); tali finestre temporali sono programmate in orario.

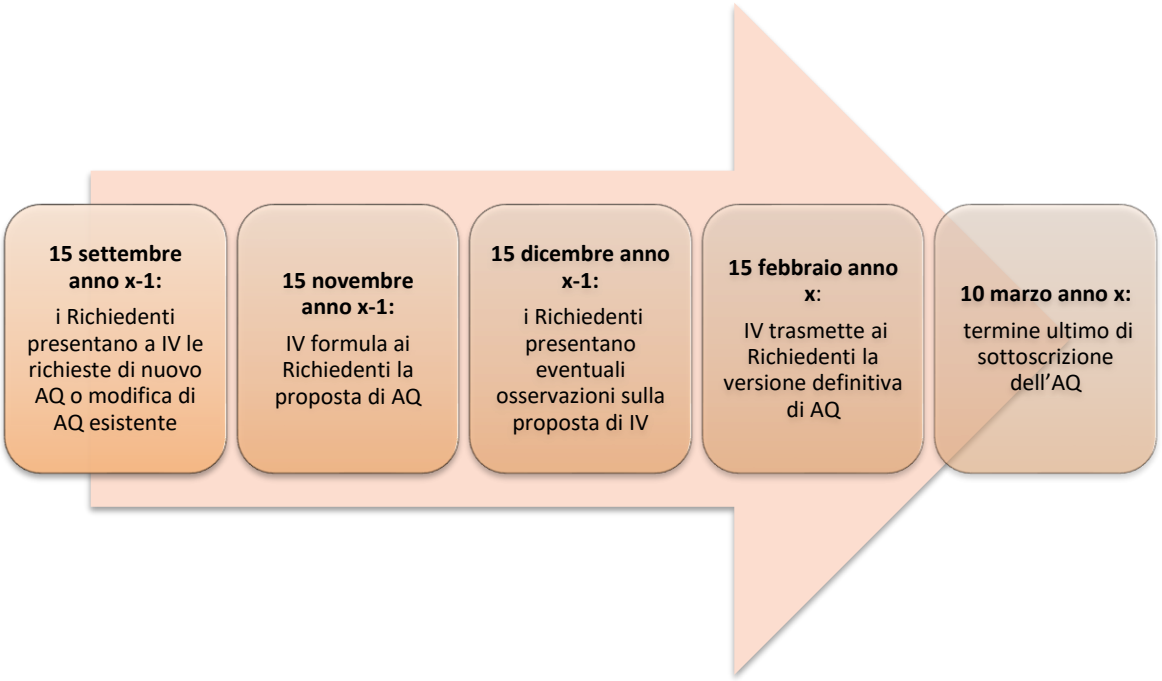
È inoltre facoltà di IV, in caso di lavori di particolare entità legati a interventi sull'infrastruttura, renderla temporaneamente indisponibile preavvisandone le IF con la tempistica indicata nel capitolo 6.

4.4 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ QUADRO

4.4.1 Tempistica

Le richieste di capacità quadro (per nuova sottoscrizione o modifica di Accordo Quadro) devono essere inoltrate a IV e da questi processate nel rispetto dei termini ultimi di seguito indicati, riferiti all'avvio del primo orario di servizio utile (avvio nella seconda domenica di dicembre dell'anno x):

- 15 settembre anno x-1: i Richiedenti presentano a IV le richieste di nuovo AQ o modifica di AQ esistente
- 15 novembre anno x-1: IV formula ai Richiedenti la proposta di AQ
- 15 dicembre anno x-1: i Richiedenti presentano eventuali osservazioni sulla proposta di IV
- 15 febbraio anno x: IV trasmette ai Richiedenti la versione definitiva di AQ
- 10 marzo anno x: termine ultimo di sottoscrizione dell'AQ



Le richieste di capacità quadro presentate a IV oltre il 15 settembre dell'anno x-1 saranno da questi trattate nell'ambito del successivo processo di allocazione della capacità quadro (ovvero per l'orario di servizio che andrà in vigore la seconda domenica di dicembre dell'anno x+1).

A seguito della sottoscrizione dell'Accordo Quadro, la capacità oggetto dello stesso sarà garantita a partire dal primo orario di servizio utile, inteso come quello che sarà attivato almeno 9 mesi dopo la data di sottoscrizione dell'Accordo Quadro, al fine di consentire al Richiedente di comunicare al GI, in tempo utile, l'IF che svolgerà il servizio perché quest'ultima possa avanzare la domanda delle tracce orarie corrispondenti alla capacità oggetto dell'Accordo Quadro, nel rispetto della tempistica prescritta.

La richiesta di capacità finalizzata alla stipula dell'Accordo Quadro può essere inoltrata a IV fino a un massimo di 5 anni dal previsto avvio del servizio, qualora la programmazione dei servizi oggetto di richiesta sia correlata ad attività di trasporto oggetto di contratto di un servizio pubblico, oppure qualora l'AQ fosse un prerequisito per il finanziamento del materiale rotabile necessario a un nuovo servizio.

Tenendo conto che, in caso di richieste confliggenti, il Gestore è tenuto ad applicare le procedure di coordinamento previste dal quadro normativo vigente, la capacità assegnabile per l'insieme degli AQ, è stabilita nella misura dell'85% della capacità totale correlata a ogni singola tratta ed a ogni singola fascia oraria.

Il singolo titolare di AQ, in sede di richiesta annuale di capacità, in assenza di altre richieste, può accedere fino al 100% della capacità disponibile, fatte salve le misure di salvaguardia per eventuali soggetti terzi richiedenti capacità oltre il termine previsto per la suddetta richiesta annuale o in corso d'orario (restituzione al GI della quota di capacità eccedente il limite dell'85%).

La capacità assegnata con Accordi Quadro, per fascia oraria e per tratta di linea, se presente, è indicata nel paragrafo relativo all'utilizzazione della linea in capitolo 2.

4.4.2 Ordine di trattazione delle richieste

Tutte le richieste di AQ pervenute entro il termine fissato nel paragrafo precedente vengono processate da IV a partire dal primo giorno lavorativo successivo al termine medesimo garantendo trasparenza, equità e non discriminazione nella attribuzione della capacità quadro. IV opera affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste tenendo conto di eventuali vincoli gravanti sui Richiedenti.

Qualora si verificassero conflitti tra AQ già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di AQ, secondo quanto stabilito all'art. 9 del Regolamento 2016/545/UE, IV effettua un coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste coerentemente con quanto previsto all'art. 28, commi 5 e 6 D.lgs 112/15.

Quando, anche a seguito del coordinamento risulti impossibile conciliare le esigenze conflittuali IV darà priorità ai servizi di trasporto oggetto di contratto di servizio pubblico.

4.5 PROCESSO DI ALLOCAZIONE DELLE TRACCE E SERVIZI

4.5.1 Allocazione di tracce per l'orario successivo a quello in vigore

4.5.1.1 Tempistica

I Richiedenti possono avanzare al GI richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio successivo a quello in vigore in qualunque momento.

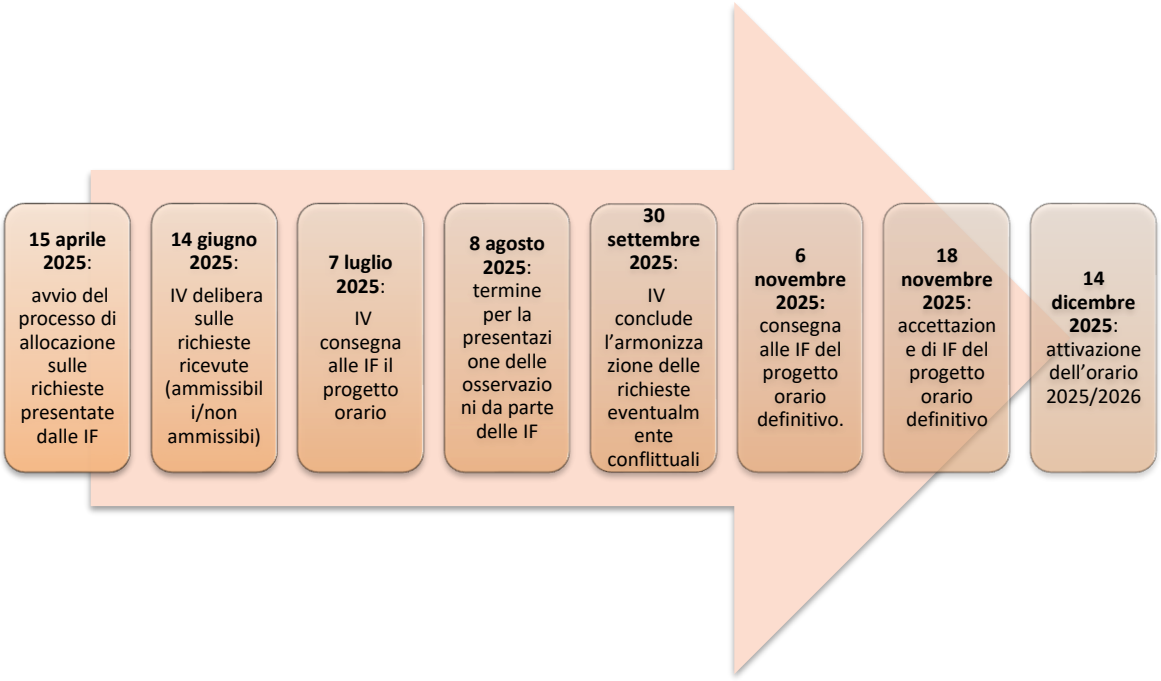
La trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo la data che segna l'avvio del processo di allocazione, fissata con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di entrata in vigore dell'orario.

Le tracce orarie richieste prima della data anzidetta sono trattate con la seguente tempistica, riferita alla data di entrata in vigore dell'orario (seconda domenica di dicembre):

- 8 mesi prima: avvio del processo di allocazione
- 6 mesi prima: IV si pronuncia sulle richieste. Il rigetto della richiesta deve essere motivato;
- 4 mesi prima il GI predispone un progetto orario e lo invia ai richiedenti
- 3 mesi prima: i richiedenti formulano eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della assegnazione delle tracce orarie. In mancanza di osservazioni il progetto orario si intende accettato
- 1 mese prima: IV trasmette ai richiedenti l'orario definitivo.

Per l'orario 2025/2026 le date del processo di allocazione, coordinate con quelle definite da RFI per la rete nazionale e con le scadenze concordate a livello europeo, sono le seguenti:

- 14 aprile 2025: termine per la presentazione di richiesta di tracce da parte delle IF
- 15 aprile 2025: avvio del processo di allocazione sulle richieste presentate dalle IF
- 14 giugno 2025: IV si pronuncia sulle richieste ricevute (ammissibili/non ammissibili)
- 7 luglio 2025: IV consegna alle IF il progetto orario
- 8 agosto 2025: termine per la presentazione delle osservazioni da parte delle IF
- 30 settembre 2025: IV conclude l'armonizzazione delle richieste eventualmente conflittuali
- 6 novembre 2025: consegna alle IF del progetto orario definitivo.
- 18 novembre 2025: accettazione delle IF del progetto orario definitivo
- 14 dicembre 2025: attivazione dell'orario 2025/2026
- 12 dicembre 2026: termine dell'orario 2025/2026



Le richieste di tracce orarie presentate oltre il 14 aprile e fino al 13 ottobre 2025 sono trattate da IV successivamente alla conclusione dell'esame delle richieste pervenute entro il 7 aprile; la definizione di queste tracce o il rigetto della richiesta da parte di IV avverrà entro il 6 novembre 2024. Nella loro trattazione IV potrà riprogrammare una traccia già destinata ad altro richiedente quando ciò fosse necessario per riconciliare al massimo tutte le richieste, e se tale riprogrammazione è stata approvata dal richiedente al quale la traccia riprogrammata era stata destinata.

Le richieste di tracce presentate dopo il 14 ottobre 2025 saranno trattate successivamente all'attivazione dell'orario come richieste in corso d'orario.

L'accettazione del progetto orario definitivo comporta per IF l'obbligo a sottoscrivere il contratto di utilizzo, pena l'applicazione di quanto previsto al capitolo 5. La sottoscrizione del contratto costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

4.5.1.2 Ordine di trattazione delle richieste; coordinamento e priorità di assegnazione

Tutte le richieste pervenute entro le scadenze indicate nel paragrafo precedente vengono trattate da IV a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa garantendo trasparenza, equità e non discriminazione adoperandosi affinché siano soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste, tenendo conto dei vincoli gravanti sulle IF richiedenti.

Qualora per incompatibilità di circolazione non risultasse possibile definire il progetto orario direttamente sulle richieste ricevute, IV si adopera al fine di armonizzare quelle in conflitto proponendo soluzioni alternative ricorrendo, ove necessario ed interessando le IF coinvolte, a margini di flessibilità rispetto all'orario richiesto per singola traccia oraria nella misura massima di ±15 minuti.

Qualora non fosse possibile la risoluzione delle incompatibilità all'interno dei margini di flessibilità anzidetti, IV avvia una procedura di coordinamento, coinvolgendo le IF e, in caso di tracce ricomprese in contratti di servizio pubblico anche le Amministrazioni pubbliche affidanti. Qualora almeno uno dei soggetti interessati rigetti le soluzioni alternative formulate da IV, quest'ultima dichiara saturo l'elemento dell'infrastruttura interessato, ne fornisce comunicazione ad ART e IF interessate, e avvia un'analisi di capacità e la redazione di un piano di potenziamento della medesima con interventi organizzativi e/o infrastrutturali. Fintanto che non sia superato lo stato di saturazione alloca le tracce disponibili dando priorità, fatte salve quelle richieste in aderenza ad un Accordo Quadro sottoscritto, alle tracce disciplinate da contratti di servizio pubblico. Il servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva.

Richieste rigettate per insufficiente capacità saranno riesaminate in occasione del successivo adeguamento d'orario per gli itinerari interessati. È facoltà dei richiedenti adire ART per il riesame delle determinazioni adottate da IV.

4.5.2 Allocazione di tracce per l'adeguamento intermedio

4.5.2.1 Tempistica

L'adeguamento intermedio dell'orario 2025/2026 è programmato per il 14 giugno 2026. L'assegnazione di tracce orarie è basata sulla seguente tempistica:

- 14 febbraio 2026: termine per la presentazione di richieste di tracce
- 17 marzo 2026: IV consegna alle IF il progetto orario
- 1 aprile 2026: presentazione delle osservazioni da parte di IF
- 14 aprile 2026: consegna alle IF il progetto orario definitivo
- 14 giugno 2026: adeguamento intermedio

Le richieste di tracce orarie presentate dalle IF oltre al termine fissato e fino alla data di trasmissione del progetto definitivo, saranno trattate successivamente alla suddetta data. IV ne comunicherà entro 30 giorni solari l'ammissibilità (e il dettaglio) o il rigetto della richiesta.

Le richieste di tracce orarie presentate da IF oltre la data di trasmissione del progetto orario definitivo saranno inserite in orario, se fattibili, a partire dall'ottavo giorno dopo l'attivazione dell'adeguamento intermedio.

La sottoscrizione del contratto, o l'aggiornamento del suo allegato qualora si operi in variazione di contratto già sottoscritto in precedenza, costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

4.5.2.2 Ordine di trattazione delle richieste

Le richieste di tracce per l'adeguamento intermedio sono trattate applicando i medesimi principi già indicati per la trattazione delle richieste per l'orario successivo.

4.5.3 Allocazione di tracce in corso d'orario

4.5.3.1 Tempistica

Salvo quanto indicato per il caso di adeguamento intermedio, le richieste di tracce in corso d'orario debbono essere avanzate con un anticipo di almeno 30 giorni lavorativi rispetto alla data di effettuazione; per le sole IF già titolari di Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura e per tracce singole tale anticipo è riducibile a 7 giorni

lavorativi compreso quello della richiesta. La definizione delle tracce o il rigetto della richiesta da parte di GI avverrà di norma dopo 10 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta oppure, nel solo caso di tracce singole, a 5 giorni lavorativi prima della data di effettuazione. La sottoscrizione del contratto, qualora non già sottoscritto in precedenza, costituisce atto formale di assegnazione delle tracce orarie.

L'accettazione delle richieste in corso d'orario e l'attivazione di variazioni di tracce orarie nuove o modificate sono sospese nei 15 giorni lavorativi antecedenti e nei 15 giorni lavorativi susseguenti alla data di entrata in vigore dell'orario di servizio o del suo adeguamento intermedio.

4.5.3.2 Ordine di trattazione delle richieste

Le richieste in corso d'orario vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione, che costituisce altresì criterio di priorità.

Una risposta negativa per richieste presentate in corso d'orario è da considerarsi definitiva.

4.5.4 Allocazione di tracce In gestione operativa

4.5.4.1 Tempistica

Le richieste in gestione operativa (nuove tracce e/o variazioni di tracce contrattualizzate) sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza, e debbono essere avanzate rispettando la seguente tempistica:

a) Da 4 giorni solari a 3 ore ante partenza treno non in caso di emergenza; la risposta del GI avverrà entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 2 ore prima dell'orario di partenza
b) in tempo reale in caso di emergenza (comprese quelle di ordine pubblico); la risposta del GI sarà tempestiva.

IV ha la facoltà di sopprimere totalmente o parzialmente una o più tracce concordate, per esigenze legate alla regolarità della circolazione o al rispetto del programma di esercizio a seguito dell'esecuzione di lavori sull'infrastruttura. Le soppressioni saranno trasmesse alle IF attraverso i sistemi di comunicazione GI – IF.

Le variazioni per cause non riconducibili alla responsabilità di IF o di GI (forza maggiore) saranno gestite in tempo reale.

4.5.4.2 Ordine di trattazione delle richieste

Le richieste in gestione operativa vengono trattate in ordine cronologico dal momento della loro presentazione, che costituisce altresì criterio di priorità.

Le richieste presentate in gestione operativa per la medesima traccia non potranno, di norma, essere reiterate per più di 5 volte nello stesso mese.

Una risposta negativa per richieste presentate in gestione operativa è da considerarsi definitiva.

4.5.5 Allocazione dei servizi extra-PMdA

IF deve presentare richiesta di servizi obbligatori, complementari e/o ausiliari contestualmente alla richiesta della traccia cui essi sono collegati.

La loro allocazione seguirà le fasi, le tempistiche e le procedure già indicate in merito all'allocazione delle tracce, per orario successivo, per adeguamento intermedio o in corso d'orario a seconda della casistica di interesse.

Richieste di ulteriori servizi relativi a tracce già allocate all'IF richiedente saranno trattate con le tempistiche e procedure indicate per l'allocazione di tracce in corso d'orario e, in caso di rigetto, la risposta negativa sarà da considerarsi definitiva.

4.6 LINEE SATURE

La linea Adria-Mestre non presenta, né sono previste, situazioni di congestione.

4.7 TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

Sulla linea Adria-Mestre non è previsto il trasporto di merci pericolose.

4.8 REGOLE PER LA VARIAZIONE DELLA TRACCIA ALLOCATA

Le IF, tramite le figure di interfaccia con IV, presentano quando ritenuto necessario la richiesta di variazione delle caratteristiche di tracce orarie allocate che comportino difformità rispetto alle specifiche tecniche delle medesime, con particolare riguardo ai degradi prestazionali di velocità.

IV, tramite le figure di coordinamento e regolazione della circolazione, verificate le prevedibili conseguenze sulla circolazione complessiva della variazione richiesta, in caso di esito positivo procede all'autorizzazione della stessa. In caso di esito negativo la richiesta viene rigettata e IF, se ritenuto opportuno, provvede a richiesta di nuova traccia previa soppressione della traccia originaria. La richiesta di nuova traccia sarà trattata da IV coerentemente con le procedure indicate nei paragrafi precedenti.

4.9 PROGETTO TTR

Per memoria. L'argomento non è di interesse della linea Adria-Mestre

4.10 REGOLE DI ALLOCAZIONE DELLA CAPACITÀ PER I RAIL FREIGHT CORRIDORS

Per memoria. L'argomento non è di interesse della linea Adria-Mestre

CAPITOLO 5 - SERVIZI E TARIFFE

5.1 INTRODUZIONE

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi dell'art.37 D.L.201/2011 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n.214) e dell'art.13 comma13 del D.lgs. n.112/15, definisce le linee guida generali di regolazione relative alla produzione e alla fornitura dei servizi ricompresi nei commi 1 (PMdA), 2 (impianti a diritto di accesso garantito), 9 (servizi complementari) e 11 (servizi ausiliari) del predetto D.lgs. n. 112/2015.

Si riporta di seguito l'elenco dei servizi forniti da IV, precisando che al momento IV non fornisce servizi ausiliari.

Pacchetto minimo di accesso (PMdA)

IV, in qualità di gestore dell'infrastruttura, a fronte della corresponsione del canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura garantisce a tutte le IF cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

a) Uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi gli scambi;
b) Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e istradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
c) Uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
d) Tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per la quale è stata concessa la capacità;
e) Infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.

Impianti a diritto di accesso garantito e servizi forniti in tale ambito

IV, in qualità di operatore di impianto di servizio fornisce, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le IF l'accesso ai seguenti impianti di servizio e ai servizi forniti in tale ambito:

a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
b) aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
c) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, in funzione della disponibilità;
d) centro di manutenzione;
e) platee di lavaggio;
f) aree per l'approvvigionamento di combustibile.

La descrizione e le tariffe dei servizi offerti in tali impianti saranno oggetto del successivo capitolo 7.

Servizi complementari

IV fornisce i sotto indicati servizi complementari, a richiesta delle IF, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

a) Fornitura corrente di trazione (disponibile a seguito della completa elettrificazione della linea);
b) Servizio di rifornimento idrico dei treni;
c) Servizio di assistenza a Persone con Mobilità Ridotta (PMR)

Si riportano di seguito le descrizioni e le tariffe dei servizi offerti da IV nell'ambito del PMdA e dei servizi complementari. Per quanto riguarda la descrizione dei servizi per gli impianti di servizio a diritto di accesso garantito si rimanda al successivo capitolo 7.

5.2 SISTEMA TARIFFARIO

Nelle more del completamento del procedimento per la determinazione dell'Anno Base, dei termini per la formulazione della proposta tariffaria e di quelli del periodo tariffario a cui la stessa si riferisce, avviato con Delibera ART n. 146/2024 del 7 novembre 2024, i valori tariffari esposti nel capitolo sono determinati applicando quelli riferiti all'orario di servizio 2024/2025, adeguati in considerazione del tasso di inflazione dell'1,8% come risultante dell'ultimo documento di Programmazione Economica e Finanziaria emanato dal Governo secondo quanto indicato a pagina 46 del documento "Piano Strutturale di Medio Termine 2025-2029".

Le tariffe di seguito esposte si riferiscono all'anno solare di riferimento del PIR e verranno quindi applicate dal 1° gennaio al 31 dicembre 2026, ivi compreso il periodo dal 13 al 31 dicembre che pure ricade nell'orario di servizio 2026/2027.

5.3 PACCHETTO MINIMO D'ACCESSO

5.3.1 Servizi inclusi nel PMdA

5.3.1.1 Attività preliminari

Sono quelle preliminari e necessarie, a cura e carico di IV, per la formalizzazione del Contratto:

a) Verifica del possesso da parte dell'IF dei requisiti prescritti, licenza, titolo autorizzatorio e certificato di sicurezza, con riferimento al periodo di validità del contratto;
b) Ricevimento della documentazione di cui al punto 2.6;
c) Verifica della disponibilità della capacità richiesta e relativa conferma;
d) Stesura dell'orario di dettaglio e relativa comunicazione;
e) Assegnazione formale della traccia oraria.

5.3.1.2 Uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi

Comprende l'uso degli scambi e binari in linea e in stazione, nonché attrezzature lungo la linea per dispositivi di allarme, necessari per la fruizione della traccia oraria.

5.3.1.3 Controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione

Comprende, nei limiti temporali degli orari di apertura della linea e degli impianti:

a) l'ordinato inoltro dei treni nel rispetto degli itinerari per essi previsti e la comunicazione di particolari situazioni di circolazione (rallentamenti, interruzioni, limitazioni di velocità, etc.);
b) il segnalamento ovvero le indicazioni sulle condizioni di libertà o occupazione dell'infrastruttura da impegnare e sul distanziamento dei treni, nonché sui limiti di velocità delle tratte previste.

5.3.1.4 Uso del sistema di alimentazione elettrica, ove disponibile

Comprende l'utilizzazione della linea aerea di contatto per la trazione elettrica

5.3.1.5 Informazioni alle IF per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità

Comprendono le seguenti informazioni che IV è tenuto a fornire a IF, in stretto coordinamento per l'allineamento degli annunci a bordo treno in modo che le stesse IF possano rendere disponibile ai propri passeggeri nel corso del viaggio informazioni coerenti con il regolamento UE 782/2021**:**

a) relativamente al programma, in occasione dell'entrata in vigore dell'orario di servizio, dell'adeguamento intermedio e per ogni variazione che dovesse essere apportata in corso d'orario: la traccia oraria di dettaglio e le informazioni ad essa connesse (numero treno, origine/destinazione, itinerario, fermate, orari, binari di arrivo e partenza negli impianti, giorni di circolazione);
b) relativamente all'effettivo andamento della circolazione, in tempo reale: tutte le variazioni significative alle informazioni di cui sopra con le relative cause.

Le IF titolari di contratto di utilizzo potranno richiedere l'accesso ai sistemi informativi di IV per reperire tutte le informazioni in tempo reale e non discriminatorio sull'andamento della circolazione dei treni di competenza e sullo stato dell'infrastruttura.

5.3.1.6 Informazioni al pubblico

Comprendono le seguenti informazioni che IV è tenuto a fornire al pubblico, ai venditori di biglietti, ai tour operator e ai gestori di stazione nelle stazioni e fermate tramite gli strumenti disponibili presso i singoli impianti

come dettagliato nell'Appendice 7.A "Località aperte al servizio viaggiatori":

a) relativamente al programma orario (compresi autoservizi sostitutivi programmati) in forma statica su supporto cartaceo: quadri orario e avvisi specifici per ogni variazione che dovesse essere apportata in corso d'orario, affissi nelle apposite bacheche delle stazioni e delle fermate. Le bacheche sono collocate in luoghi di massima visibilità
b) relativamente all'andamento reale della circolazione in forma dinamica attraverso periferiche audio e video: avvisi sonori, tele-indicatori presenti nelle stazioni e nelle fermate.
c) Relativamente all'orientamento in stazione, alle indicazioni per la sicurezza e alla fruizione dei servizi di stazione tramite apposita segnaletica di stazione.
d) relativamente ai provvedimenti in caso di anormalità con avvisi sonori su riprotezione dei viaggiatori su altro convoglio ovvero su autoservizi sostitutivi.

Per i servizi sostitutivi con autobus in orario o riprogrammati in corso d'orario, ovvero per i servizi di riprotezione in gestione operativa, l'informazione è erogata sulla base dei dati resi disponibili da IF e di sua stretta pertinenza attraverso le modalità definite da IV.

Relativamente agli eventi di maggior rilevanza per la regolarità della circolazione (interruzioni, anormalità, scioperi) IV è tenuto a pubblicare specifiche comunicazioni sulla sezione "News" del sito aziendale, ad accesso libero senza alcuna procedura aggiuntiva (come per esempio login).

IV monitorerà il livello di gradimento della clientela relativamente al servizio di informazioni al pubblico attraverso indagini di *customer satisfaction* al fine di acquisire dati statistici e migliorare/implementare il servizio.

5.3.2 Tariffe del PMdA

A fronte della corresponsione del canone di utilizzo IV è tenuto a fornire ad IF le prestazioni descritte analiticamente al punto precedente.

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

$$C = TU \cdot l$$

Dove C: canone per ciascuna traccia [€]; TU: Tariffa Unitaria [€/km]; l: lunghezza della traccia [km]

I valori 2026 delle Tariffe Unitarie *"TU"* per i segmenti di mercato di interesse anche potenziale della linea Adria-Mestre, comprensivi della maggiorazione dell'1% per finanziamento di ANSFISA, sono riportati nella tabella seguente.

"TU" (€/km) per tipo di servizio e tipo di trazione	Tipologia dei servizi				
	A Contratto di servizio con Regione Veneto			A mercato	
	REG FERIALI	REG FESTIVI	TECNICI (INVII, CORSE PROVA)	COMMERCIALI	TECNICI (INVII, CORSE PROVA)
trazione TD	**2,049**	**1,763**	**1,733**	**3,933**	**1,733**
trazione TE	**2,074**	**1,789**	**1,759**	**3,958**-	**1,759**

5.4 SERVIZI COMPLEMENTARI

IV fornisce detti servizi secondo regole e modalità di seguito indicate**.**

5.4.1 Fornitura corrente di trazione

Descrizione del servizio

Consiste nella fornitura di energia elettrica per la trazione del materiale rotabile, nella quantità e qualità necessarie per assicurare la fruibilità delle tracce assegnate.

Dove viene svolto il servizio

Il servizio sarà disponibile con la completa elettrificazione della linea, oggetto di aggiornamento del PIR

Modalità e tempistiche di richiesta del servizio

IF è tenuta a richiedere il servizio contestualmente alla richiesta delle tracce orarie interessate

Diritti e obblighi di GI e IF

IV fornisce il servizio nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione.

IF è tenuta al rispetto della normativa in materia di sicurezza e garantisce l'uso corretto degli impianti messi a disposizione

Formalizzazione

La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura

Tariffe

Il corrispettivo del servizio è dato dal ribaltamento su IF dei costi sostenuti da IV per l'approvvigionamento dell'energia e per la gestione e amministrazione dell'erogazione del servizio.

Sarà corrisposto in acconti mensili calcolati in base ai treni*km effettuati a TE valorizzati con un importo unitario provvisorio €/km convenzionale, e un conguaglio annuale in base ai costi documentati di approvvigionamento effettivamente sostenuti da IV e agli oneri di gestione connessi, stimati convenzionalmente nello 0,5% del costo di approvvigionamento, al netto degli acconti già corrisposti.

I costi per l'energia elettrica di trazione soggetti a conguaglio vengono stimati forfettariamente per il 2026 a 0,23 €/kwh.

L'importo unitario degli acconti per il 2026 è fissato nella misura di 1,15 €/km

5.4.2 Servizio Di Rifornimento Idrico Dei Treni

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nell'accesso e messa a disposizione di IF di impianti fissi per la fornitura di acqua funzionale all'alimentazione degli impianti di bordo del materiale rotabile.

Dove viene svolto il servizio

La stazione di Piove di Sacco (PD) è dotata di impianto funzionale all'erogazione del servizio; la stazione di Campagnalupia è dotata di un binario che può essere utilizzato per effettuare il servizio in autoproduzione.

Modalità e tempistiche per richiedere il servizio

Le richieste del servizio possono essere presentate a IV alle scadenze per le richieste di traccia ovvero in corso d'orario.

Diritti e obblighi di GI e IF

IV fornisce il servizio nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione; garantisce il ripristino della funzionalità a seguito di guasti; garantisce il ripristino delle dotazioni minime.

IF è tenuta a svolgere in autoproduzione o tramite soggetti terzi tutte le attività operative e provvedere a propria cura e spese all'approvvigionamento delle materie prime e di consumo, ivi comprese le utenze di energia elettrica e acqua; ottemperare a tutte le disposizioni vigenti; predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale e di igiene e sicurezza sul lavoro; attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario; garantire l'uso corretto degli impianti messi a disposizione.

Formalizzazione

La fornitura del servizio sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero dell'Atto Integrativo dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo.

Con la sottoscrizione del Contratto ovvero dell'Atto Integrativo IF solleva IV da qualsiasi responsabilità connessa a uso non corretto, ovvero difforme alle normative di sicurezza, degli impianti fissi per la fornitura di acqua.

Attività di GI

L'attività di IV per l'attuazione del servizio consiste nella predisposizione e nella gestione degli itinerari di ingresso/uscita dei rotabili nelle/dalle zone di accesso alle aree in essere.

Tariffe

I costi relativi al servizio di rifornimento idrico saranno a carico della IF.

5.4.3 Servizi per Viaggiatori a Mobilità Ridotta

Infrastrutture Venete, in qualità di Gestore delle stazioni/fermate della linea Adria-Mestre, si impegna a garantire alle persone con disabilità o a ridotta mobilità (PMR) norme di accesso al trasporto ferroviario non discriminatorie.
Alcune delle stazioni e fermate della linea Adria – Mestre sono accessibili a Persone a Mobilità Ridotta; i servizi resi alle PMR e il soggetto responsabile per ogni stazione e fermata in esercizio sono riportati nell'Appendice 7.A.

Nello specifico, le stazioni/fermate di Porta Ovest, Oriago, Casello 8 e Piove di Sacco appartengono al circuito di assistenza PMR-IV e sono prive di barriere all'accessibilità dei viaggiatori a ridotta mobilità su sedia a rotelle. Avvisi sulla temporanea indisponibilità di rampe e sottopassi ed una previsione sui tempi necessari al loro ripristino, nonché indicazioni su quale sia la stazione accessibile più vicina, sono pubblicate sul sito internet di Infrastrutture Venete.

Il servizio di assistenza è rivolto alle "persone con disabilità" o "persone a mobilità ridotta" (PMR), nella cui accezione rientrano le persone che si muovono su sedia a ruote, le persone con problemi agli arti o con difficoltà di deambulazione, le persone anziane, le donne in gravidanza, le persone non vedenti o con disabilità visive, le persone non udenti o con disabilità uditive, le persone con disabilità cognitiva.

In caso di non autosufficienza del viaggiatore per cui sono necessari i servizi di assistenza, questi potrebbero essere subordinati alla presenza di un suo assistente personale in stazione o di un accompagnatore durante il viaggio.
I viaggiatori sono invitati a segnalare le proprie intenzioni di viaggio all'indirizzo email rete@infrastrutturevenete.it con un preavviso di almeno 24 ore: Infrastrutture Venete verificherà con l'Impresa Ferroviaria l'effettiva disponibilità di posto sulla corsa di interesse dell'utente o si attiverà per valutare e proporre la migliore alternativa possibile di viaggio. In caso di viaggio programmato al lunedì o nelle giornate di domenica e festivi, è auspicabile che la richiesta pervenga a IV entro le ore 16:00 del secondo giorno feriale precedente: il tempo di preavviso garantisce la presa in carico della richiesta e l'avvio del processo PMR.

Si ricorda che le stazioni FS di Adria e Ve.Mestre sono di competenza del Gestore dell'Infrastruttura RFI: per informazioni sui servizi di assistenza disponibili in tali località e sulle modalità per richiederli, l'utenza è invitata a contattare la rete delle Sale Blu RFI al n. 800906060, email SalaBlu.VENEZIA@rfi.it e sito web www.rfi.it.

Per i viaggi di gruppi di persone a ridotta mobilità o con disabilità, la prenotazione dell'assistenza deve essere fatta con almeno 96 ore di anticipo rispetto all'orario di partenza della corsa per le verifiche della disponibilità di un adeguato numero di posti a bordo del treno e/o mezzo sostitutivo attrezzato da parte di IF che gestisce il trasporto.

In assenza di comunicazione entro i tempi minimi stabiliti, sarà compiuto ogni ragionevole sforzo per fornire l'assistenza necessaria per il viaggio alla persona con disabilità o a mobilità ridotta, nel rispetto di quanto stabilito dal Regolamento (UE) n. 872/2021 relativo ai diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Il servizio, nelle stazioni del circuito di assistenza PMR-IV interessate dal viaggio, consiste nell'accoglienza, accompagnamento ed incarrozzamento sul treno nella stazione di partenza, nelle operazioni di discesa dal treno, accompagnamento all'uscita o ad altro treno nella stazione di arrivo.

In caso di eventi che comportino l'eventuale indisponibilità delle infrastrutture o dotazioni delle stazioni della linea Adria-Mestre tali da limitarne l'accessibilità e fruibilità, IV fornisce agli utenti informazioni relative alla suddetta indisponibilità, nonché i tempi necessari per il relativo ripristino, in particolare indicando per gli utenti con disabilità o a mobilità ridotta la stazione accessibile più vicina. Qualora il ripristino della disponibilità di infrastrutture o dotazioni delle stazioni non avvenga nei tempi indicati, il Gestore erogherà all'utente con disabilità o a mobilità ridotta che abbia già acquistato un titolo di viaggio utilizzabile per la corsa interessata, l'indennizzo come definito nella Carta dei Servizi di IV.

Le IF sono responsabili dell'informazione agli utenti circa le variazioni alle condizioni di accessibilità del proprio materiale rotabile secondo quanto previsto dalla misura 3 della delibera ART n. 106/2018.

Nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori appartenenti al circuito di assistenza PMR-IV l'erogazione del servizio di assistenza a Persone a Ridotta Mobilità (PMR), di cui al regolamento UE n.782/2021, sarà assicurata in base agli accordi che saranno raggiunti tra IV e IF titolare del contratto di servizio per la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita e discesa a bordo delle PMR, la fornitura di assistenza e di trasporti alternativi. Gli esiti di tali accordi saranno sottoscritti da IV e IF entro il 12.06.2026 e resi pubblici da IV su apposita sezione del sito internet aziendale (>"Divisioni">"Rete Ferroviaria">"Servizi per Viaggiatori a Mobilità Ridotta").

Nelle more del raggiungimento dei citati accordi, la fornitura e la gestione dei dispositivi di ausilio per la salita e discesa a bordo delle PMR, nonché la relativa assistenza alla salita, discesa dal treno e al trasbordo verso il servizio ferroviario in coincidenza e verso il servizio di trasporto alternativo, sono garantite da IV.

Tariffe

A titolo di promozione il servizio sarà reso disponibile a IF a corrispettivo zero.

5.5 SERVIZI AUSILIARI

Per memoria. Sulla linea Mestre-Adria non vengono forniti servizi ausiliari.

5.6 PERFORMANCE REGIME

In ottemperanza con quanto disposto dall'articolo 21 del DLgs 112/2015 e s.m.i. è attivo per la infrastruttura regionale veneta un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, denominato "Performance Regime", coerente con i criteri e principi indicati in allegato 6 della Direttiva UE 34/2012 recepiti dal DLgs 112/2015 e ulteriormente integrati da ART, personalizzati in considerazione delle specificità della linea Adria-Mestre. Il Performance Regime di IV:

- è gestito da un sistema informatico di IV alimentato automaticamente dal CTC per le ore effettive di arrivo/partenza/transito in tutte le stazioni Attualmente, però, il sistema CTC non è interfacciato con l'SCCM di Mestre, che rappresentano le stazioni porta di collegamento con l'IFN. Lo scambio dei dati relativi all'andamento della circolazione dei treni con queste stazioni avviene manualmente a causa di problematiche tecniche legate all'interfacciamento con le stazioni stesse. Sono in corso attività volte alla risoluzione di tali problematiche per consentire lo scambio automatico dei dati di andamento dei treni anche per queste stazioni. Non appena il processo di informatizzazione sarà completato verrà effettuato l'aggiornamento del PIR.
- è basato sulla puntualità dei treni, ed in particolare sulla valorizzazione economica dei ritardi maturati da parte di ciascuno di essi in relazione alla loro quantità (minuti) e responsabilità (IV, IF, cause esterne)
- considera tutti i minuti di ritardo senza alcuna soglia di tolleranza
- non considera i ritardi inferiori al minuto e quelli con segno negativo (anticipi di corsa, recuperi)

- include nel calcolo delle penali tutti i ritardi maggiori o uguali ai 2 minuti maturati lungo il percorso, indipendentemente da eventuali recuperi, e il ritardo a fine tratta;
- è applicato sull'intera linea gestita da IV ricompresa fra i punti di confine giurisdizionale con l'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI.

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

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

I ritardi maturati nell'ambito delle stazioni di Adria e Mestre, comprese le eventuali soste al segnale di protezione, non sono considerati in quanto già assoggettati al Performance Regime vigente sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

I principi e la logica a fondamento del sistema sono descritti in Appendice 5.A. La codifica delle cause di ritardo e delle responsabilità è mutuata dalla procedura operativa RFI (dicembre 2024), a sua volta derivata dalla Raccomandazione 450-2 dell'UIC, integrata in relazione a esigenze specifiche di IV.

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 a destino ma anche in arrivo a Piove di Sacco, limite di tratta PR e stazione rilevante intermedia.

Ai minuti maturati dai 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 16/2028 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"	0-5'	6'-15'	16'-60'	>60'
Penale unitaria	0,50	1,00	2,00	3,00

Per ogni soggetto la penale netta di periodo è data dalla differenza fra la sommatoria delle penali a debito per i ritardi provocati e la sommatoria di quelle a credito per i ritardi subiti nel periodo.

Tutti i flussi finanziari fra i soggetti responsabili dei ritardi avvengono per il tramite di IV, unico ad avere rapporti contrattuali con tutti. Infatti fra le IF, che interagiscono reciprocamente nella circolazione con ritardi provocati e indotti, non sussistono rapporti contrattuali diretti sui quali indirizzare i flussi finanziari da Performance Regime.

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

IV rendiconta mensilmente e comunica alle IF il flusso finanziario a debito/credito di ciascuna IF nei confronti di ciascuno dei soggetti che abbiano subito/provocato i ritardi. A chiusura dell'esercizio annuale IV contabilizza il saldo delle penali nette a credito/debito di ciascuna IF e pubblica sul proprio sito il valore dell'indicatore di puntualità conseguito da ciascuna di esse.

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 quella fruitrice del servizio pubblico locale.

5.7 CAMBIAMENTI AL PEDAGGIO E TARIFFE

Ogni eventuale cambiamento al pedaggio o alle tariffe per la fornitura dei servizi sarà oggetto di aggiornamento straordinario del PIR e sarà pubblicizzato con anticipo di almeno 30 giorni dall'entrata in vigore.

5.8 CONSUNTIVAZIONE DEI SERVIZI, RENDICONTAZIONE, FATTURAZIONE E PAGAMENTO

IV provvede mensilmente a rendicontare alle IF gli importi derivanti dal contratto d'accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della fatturazione. Nelle Appendici 5B e 5C sono descritte le procedure operative che disciplinano la rendicontazione e la fatturazione in merito rispettivamente ai volumi di produzione (circolazioni/pedaggio e soppressioni/penali) e al Performance Regime, con particolare riferimento all'attribuzione e validazione/condivisione di cause e responsabilità.

La fatturazione dei corrispettivi dovuti a IV, avverrà, con le seguenti modalità e tempi:

Pacchetto minimo di accesso (tracce)

- con cadenza mensile – entro il mese di riferimento - una fattura in acconto di importo pari all'85% di un dodicesimo del valore annuo delle tracce contrattualizzate. Per l'intero mese di dicembre l'anticipo verrà calcolato sulla base del contratto in vigore fino al cambio orario
- con cadenza trimestrale – entro il secondo mese successivo al trimestre di riferimento - fattura a conguaglio, derivante dalla differenza tra l'importo a consuntivo e l'importo versato in acconto. Nel caso tale differenza risultasse di segno negativo il corrispondente importo a credito di IF sarà detratto dal conguaglio dovuto da IF medesima nel trimestre successivo. Qualora il credito di IF perdurasse con il quarto trimestre GI provvederà a emettere nota di credito entro il 30 gennaio dell'anno successivo.

Fornitura di energia elettrica per trazione

- con cadenza mensile – contestualmente alla fattura relativa al PMdA - una fattura in acconto di importo calcolato applicando la tariffa unitaria di cui al capitolo 5.4.1 ai treni*km programmati a TE
- entro il 30 aprile dell'anno successivo una fattura/nota di credito a conguaglio in funzione del costo effettivo sostenuto da IV per l'approvvigionamento di energia nell'anno solare precedente, maggiorato del 0,5% a titolo di costi sostenuti per la fornitura del servizio, al netto degli acconti già versati.

La differenza positiva o negativa fra il costo totale sostenuti da IV e la somma degli acconti corrisposti dalle IF sarà ripartita fra le IF proporzionalmente ai treni*km effettuati nell'anno.

Altri servizi

- con cadenza trimestrale contestualmente alla fattura a conguaglio relativa al PMdA

Penali da Performance Regime

- a chiusura dell'anno contabile.

Tempi di pagamento

IF effettuerà i pagamenti delle fatture entro 30 giorni solari dalla data di emissione delle stesse.

In caso di ritardo nei pagamenti, ai sensi dell'art. 5 del D.lgs. n. 231/2002, IF è tenuta a corrispondere a IV gli interessi di mora pari al tasso EURIBOR, pubblicato semestralmente sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica a cura del Ministero della Economia e delle Finanze, maggiorato di tre punti percentuali.

CAPITOLO 6 – ESECUZIONE DEL CONTRATTO

6.1 INTRODUZIONE

Nel presente capitolo sono descritte le modalità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

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

6.2.1 Obblighi Comuni

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

La lingua ufficiale da utilizzarsi per ogni comunicazione o scambio informativo è quella italiana; al riguardo IF garantisce che il proprio personale possieda piena conoscenza della suddetta lingua in modo da poter assicurare, sia nelle normali condizioni di operatività sia in caso di loro perturbazioni, la piena ottemperanza alle disposizioni scritte e/o orali in materia di sicurezza, nonché lo scambio di qualsivoglia informazione.

Le parti si impegnano a mantenere riservati nei confronti dei terzi dati, informazioni, documenti e studi di cui fossero venuti comunque a conoscenza in relazione all'esecuzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, salvo nei casi espressamente previsti dalla normativa in vigore.

Le parti sono impegnate affinché gli annunci alla clientela siano effettuati in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 782/2021 e alla Delibera ART n. 106/18.

Sono infine impegnate a gestire i reclami della clientela con procedure rese evidenti, conformi a quanto prescritto dalla Delibera ART 28/2021, comprensive della disciplina della trasmissione dei reclami respinti per profili di competenza. Per IV la procedura è in Appendice 6.B.

6.2.2 Obblighi di GI

È obbligo di IV:

a) mettere a disposizione delle IF, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, l'infrastruttura ferroviaria, prestando i servizi, nei limiti ivi previsti, di cui al Capitolo 5 nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità;
b) assicurare che l'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle IF ed IT, in normali condizioni di operatività, sia accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli; in caso di degrado della funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, GI provvede a fornire puntuale comunicazione alle IF e IT interessate.

GI deve altresì

c) rispettare le prescrizioni e disposizioni impartite da ANSFISA e ART;
d) assicurare la manutenzione, ivi inclusa la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri, nel rispetto degli standard di qualità prefissati;
e) mettere a disposizione di IF la normativa tecnica e di sicurezza di propria competenza dando comunicazione di eventuali modifiche e/o integrazioni almeno 30 giorni solari prima della loro entrata in vigore, fatti salvi gli eventuali provvedimenti di urgenza individuati da IV;
f) disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
g) mettere a disposizione in modo non discriminatorio alle IF le informazioni di cui al Regolamento (UE) 782/2021relative ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, e quelle necessarie a soddisfare gli obblighi di informazione ivi previsti
h) dare informazione statica e dinamica al pubblico in stazione e nelle fermate circa i treni programmati di tutte le IF e relativi orari con modalità omogenee di comunicazione; fornire annunci sull'andamento reale della circolazione attraverso periferiche audio e video, in conformità a quanto disposto dal Regolamento (UE) 782/2021 e dalla Delibera ART n. 106/2018; in Appendice 7.A sono indicate nel dettaglio, per ciascuna stazione e fermata, le dotazioni disponibili per adempiere tale obbligo
i) pubblicare entro il 31 marzo di ogni anno i valori obiettivo degli indicatori di puntualità previsti nel

Contratto di Servizio con la Regione Veneto (Appendice 6.A).

j) dichiarare gli indicatori di qualità, gli standard e gli obiettivi che si impegna a perseguire, ai sensi della misura 15 dell'allegato A alla delibera ART 16/2018 da aggiornarsi entro il 31 marzo di ogni anno indicandone il livello obiettivo per l'orario di servizio che inizierà nel successivo mese di dicembre nonché quello registrato a consuntivo relativamente all'ultimo orario di servizio concluso (Appendice 6.A).
k) monitorare la circolazione dei treni e le relative performance
l) valorizzare e quantificare a cadenza mensile per segmento di mercato gli indicatori di regolarità e puntualità relativi ai servizi di trasporto ferroviario

6.2.3 Obblighi di IF

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, IF deve:

a) rispettare le disposizioni e le prescrizioni impartite da IV e dall'ANSFISA;
b) ottemperare alle disposizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, sulla base delle vigenti disposizioni normative
c) utilizzare per l'espletamento del servizio materiale rotabile trainante e trainato omologato e immatricolato;
d) utilizzare detto materiale rotabile coerentemente alle modalità d'uso indicate dal fabbricante e ad eventuali limitazioni/prescrizioni stabilite in sede di ammissione tecnica, al profilo di destinazione dello stesso e nel rispetto delle disposizioni e procedure emanate dall'IF e partecipate ad ANSFISA all'interno del processo di immatricolazione;
e) svolgere il servizio sulla infrastruttura ferroviaria nel rispetto del quadro normativo in vigore e del Certificato di Sicurezza Unico rilasciato da ANSFISA o dalla ERA;
f) garantire che il personale, utilizzato con mansioni di condotta, accompagnamento, verifica e formazione dei treni, sia in possesso dei requisiti fisici e delle abilitazioni professionali previsti dalle disposizioni in vigore, atti ad assicurare la conoscenza ed il pieno rispetto delle norme di circolazione e delle disposizioni di sicurezza applicate da GI, dal decreto 04/2012 di ANSFISA e dalla STI-OPE 995;
g) assumere piena ed esclusiva responsabilità in merito al materiale rotabile utilizzato, nei confronti della clientela e verso le Istituzioni;
h) disporre di un Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia;
i) mantenere immutate, nel corso di esecuzione del contratto di utilizzo, le caratteristiche della licenza e del certificato di sicurezza in base alle quali risulta abilitata allo svolgimento del trasporto per il quale è stato stipulato il Contratto;
j) comunicare a GI senza ritardo e sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto nel caso intervengano provvedimenti di sospensione, revoca o modifica della licenza o del titolo autorizzatorio;
k) comunicare a GI senza ritardo ogni vicenda e circostanza idonea ad incidere sulla situazione accertata mediante il rilascio del certificato di sicurezza, provvedendo a sospendere, qualora ne ricorrano i presupposti, anche di propria iniziativa, l'attività di trasporto;
l) ottemperare a tutte le prescrizioni impartite da GI all'atto della partenza dei treni e in corso di viaggio;
m) fornire tutte le informazioni utili alla corretta e puntuale applicazione del contratto in gestione operativa;
n) utilizzare la traccia come stabilito nel programma giornaliero contrattualizzato, nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia stessa, quali:
    i. tipo locomotiva;
    ii. tipo materiale rimorchiato con indicazione di velocità, rango veicoli, tipo di frenatura;
    iii. massa rimorchiata;
    iv. massa assiale;
    v. percentuale di massa frenata;
    vi. lunghezza del convoglio;
    vii. completa funzionalità dei sistemi tecnologici di bordo ridondati;
o) consentire, senza oneri per il GI, l'accesso alle cabine di guida dei propri rotabili al personale del GI preposto alla effettuazione delle scorte e alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura;
p) mettere, qualora strettamente necessario, a disposizione del GI e su richiesta motivata di quest'ultimo, i dati registrati dai dispositivi ZTE (zone tachigrafiche elettroniche) dei registratori cronologici degli eventi di condotta.
q) comunicare a IV, in caso di anormalità che prevedano fermi del materiale rotabile con esigenza di trasbordo dei passeggeri in linea o in stazione, la presenza e il numero di eventuali PMR specificandone il tipo di assistenza che si ritiene necessaria

La composizione del treno dovrà essere conforme alla lunghezza dei marciapiedi delle stazioni e delle fermate

indicate nell'Appendice 2.A. Qualora, a fronte di richieste di IF venga programmata la sosta di un treno di composizione eccedente la lunghezza massima del marciapiede dei binari di stazione, IF sarà tenuta - a propria cura, onere e responsabilità - a garantire le condizioni di sicurezza del trasporto, della clientela ed eventualmente dell'infrastruttura, limitando le operazioni di salita/discesa viaggiatori unicamente alle carrozze contenute nel marciapiede.

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

6.2.4 Obblighi di IF terze

Nell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte di imprese che effettuano la manutenzione delle infrastrutture medesime si devono rispettare i seguenti obblighi:

a) gli spostamenti dei Mezzi d'Opera saranno autorizzati solo dopo la verifica della documentazione così come descritto dalla PS_09 del SGS di IV e potranno avvenire solo in regime di interruzione
b) le disposizioni e le prescrizioni impartite da GI e dall' ANSFISA;
c) essere scortate da agenti di IV o da personale abilitato da IV secondo le previsioni del SAMAC PS_22.

6.2.5 Informazione e cooperazione con IV

IV e le IF che esplicano servizi viaggiatori sono tenute ad assicurare ai passeggeri tutte le informazioni necessarie conformemente alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 782/2021 (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio ed a quelle della delibera dell'Autorità n. 106/2018.

Le IF sono tenute allo scambio di informazioni con IV e, ove necessario, a fornire la massima collaborazione al fine di mettere in atto le iniziative necessarie al controllo dei rischi connessi con il servizio svolto. Tali iniziative dovranno essere motivate e poste prontamente a conoscenza dell'ANSFISA nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente.

In applicazione alla Direttiva (UE) 2016/798 relativa agli obiettivi di sicurezza comune per il monitoraggio che deve essere applicato dalle Imprese Ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza unico, dai Gestori dell'Infrastruttura in possesso di un'autorizzazione di sicurezza e dai Soggetti Responsabili della Manutenzione, al fine di consentire agli altri operatori ferroviari di adottare all'interno del proprio SGS le azioni correttive necessarie, in presenza di un rischio per la sicurezza dell'esercizio ferroviario non adeguatamente mitigato secondo gli obiettivi precedentemente fissati, l'IF e GI si impegnano a:

a) individuare nell'ambito del proprio SGS le eventuali idonee misure mitigative atte a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario;

b) comunicare agli altri operatori ferroviari coinvolti ed interessati, in modo chiaro ed esaustivo, le informazioni del caso tra le quali almeno:
    i. la descrizione del pericolo fonte del rischio non adeguatamente mitigato;
    ii. la causa dello stesso con il relativo effetto;
    iii. il valore residuo del rischio valutato come non accettabile;
    iv. il criterio di accettazione utilizzato per tale valutazione;
    v. la/le mitigazioni già messe in atto.

L'interlocutore per IV, per lo svolgimento delle attività suddette, è il DGI coadiuvato dal proprio Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza e dal Responsabile della Circolazione Ferroviaria, qualificato da ANSFISA. L'interlocutore per l'IF sarà il Legale Rappresentante/Alta Direzione ovvero il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, qualificato da ANSFISA ovvero il referente aziendale IF/IT appositamente incaricato ed indicato negli accordi verbali siglati**.**

6.2.6 Indisponibilità infrastrutturali che limitano la capacità: informazioni date da IV

Entro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario IV pubblica sul proprio sito internet il programma delle indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi che prevedono la cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata al fine di permettere ai Richiedenti di formulare richieste di capacità adeguate allo scenario infrastrutturale al fine della stipula di AQ.

Entro 9 mesi dall'entrata in vigore dell'orario IV pubblica lo scenario consolidato e il modello di esercizio degli

anzidetti lavori infrastrutturali al fine di permettere alle IF di formulare richieste di tracce adeguate allo scenario infrastrutturale, esplicitando la tratta ed il periodo di esecuzione dei lavori, con una stima degli effetti sulla capacità (possibilità di soppressioni, limitazioni di percorso, modifica orari), secondo quanto previsto dalla Decisione Delegata 2017/2075. Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività.

I lavori rientranti nella fattispecie anzidetta per i quali non è stato possibile precedere alla pubblicazione nei tempi indicati saranno resi noti ai Richiedenti con anticipo di almeno 180 giorni rispetto alla data di inizio lavori.

Per i lavori minori, non rientranti negli obblighi di pubblicazione, IV informerà le IF interessate con un anticipo di 60 giorni con una proposta di programma di esercizio. IF, entro 10 giorni solari dal ricevimento delle informazioni potrà formulare osservazioni e/o proposte di modifica per la successiva predisposizione dei provvedimenti d'orario. In caso di mancata risposta nei termini previsti, si provvederà all'attuazione del provvedimento proposto da IV.

IV è tenuto a comunicare alle IF, in appositi elenchi che costituiranno allegato formale al contratto di utilizzo, le tracce programmate in IPO, evidenziando le tratte ove ciò si verificherà.

Le conseguenze economiche in caso di inosservanza degli obblighi informativi di IV sono descritte nel capitolo 5 sezione "Penali"

6.3 REGOLE DI ESERCIZIO

6.3.1 Informazioni reciproche

6.3.1.1 Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione

IF è tenuta a comunicare a IV tutte le informazioni inerenti le tracce da programma, come previsto dalla normativa vigente e nello specifico:

a) variazioni al programma di circolazione;
b) degradi al materiale rotabile;
c) la composizione dei treni.
d) offerta di servizi sostitutivi con autobus o di riprotezione su altro treno

La comunicazione delle suddette informazioni deve essere data in maniera tracciabile al DPC.

Le variazioni rispetto al programma con le eventuali conseguenze economiche saranno imputate in conformità al contratto stipulato con IV.

Nel caso di proclamazione di sciopero del personale di IF o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare il servizio di trasporto, IF è tenuta a comunicare tempestivamente al GI le informazioni relative alla proclamazione, alla durata, alla rimodulazione e/o alla revoca dello sciopero stesso; successivamente dovrà comunicare a IV il programma dei treni che è in grado di assicurare. Dette comunicazioni devono essere fornite in ottemperanza alla normativa di settore vigente, nel rispetto dei modi e dei tempi ivi previsti, nonché in applicazione di specifiche delibere interpretative/operative emesse dalla Commissione di Garanzia dell'attuazione sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali. Per gli aspetti legati all'informazione al pubblico l'IF dovrà:

a) comunicare i referenti per l'assistenza clienti;
b) assicurare di concerto con GI, la predisposizione di specifici strumenti informativi (annunci sonori in stazione, siti web e radio, comunicati stampa, etc.)

L'affissione negli impianti interessati di specifiche locandine informative prodotte dall'IF, di concerto con GI, sarà garantita da IV nei tempi necessari per la corretta informazione alla clientela.

6.3.1.2 Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione

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

IV provvederà a fornire alle IF, con ogni possibile anticipo rispetto alla data di inizio lavori, tutte le informazioni nell'ipotesi in cui la necessità di eseguire lavori sia originata da caso fortuito, o di forza maggiore, i quali richiedono un intervento immediato e non procrastinabile per il ripristino della normale capacità e in

conseguenza della quale sia necessaria una variazione delle tracce contrattualizzate.

IV deve comunicare alle IF/IT, nel caso di sciopero del personale di GI o del personale di imprese fornitrici di servizi necessari per assicurare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, la durata della possibile astensione dal lavoro e la situazione di indisponibilità prevista della linea.

IV deve comunicare alle IF/IT, in appositi elenchi, le tracce programmate in IPO, nonché quelle che in caso di ritardo possono essere coinvolte nelle IPO

6.3.2 Procedure per il coordinamento dell'esercizio ferroviario

IV assume la responsabilità dell'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria attraverso la gestione ed il controllo della circolazione, sulla base delle tracce orarie, delle tracce straordinarie ulteriormente disponibili o delle loro variazioni.

Ciascuna IF ha la completa responsabilità dell'organizzazione dei servizi di trasporto, che si espleta anche attraverso il coordinamento dell'utilizzo del materiale rotabile e delle risorse di personale.

Al fine di svolgere le funzioni di coordinamento dell'esercizio ferroviario, IV utilizza gli Operatori della Gestione Circolazione, coadiuvati dal Responsabile del Movimento.

Le figure di coordinamento e regolazione della circolazione controllano e gestiscono:

a) la marcia dei treni;
b) la gestione delle anormalità di circolazione e gli inconvenienti di esercizio;
c) le interruzioni di binario o di linea per i lavori svolti sotto esercizio;
d) il ripristino della potenzialità della linea in relazione all'eventuale ingombro di binari di stazione da parte di treni accantonati;
e) l'autorizzazione di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
f) l'autorizzazione delle effettuazioni di treni in gestione operativa, con l'assegnazione delle relative tracce orarie.
g) la giustificazione delle cause di ritardo e la tracciabilità degli eventi anomali.

Le IF devono obbligatoriamente assicurare interfaccia con IV, tale da garantire per tutto il periodo di circolazione dei propri treni:

a) i turni ed i giri dei materiali;
b) la richiesta di variazione delle caratteristiche dei treni, se incompatibili con le tracce orarie assegnate;
c) la richiesta di effettuazione e l'approntamento dei treni in gestione operativa.

IV coordina le esigenze e le eventuali interferenze di IF ed IT contemporaneamente operanti sulla linea, nonché provvede a monitorare l'andamento dei treni e le anormalità di circolazione che si verificano e mette a disposizione delle IF/IT le relative risultanze.

6.3.3 Regole di gestione

L'attività di regolazione della circolazione ha lo scopo di ridurre gli effetti delle interferenze e gli scostamenti ai treni, con il fine ultimo della minimizzazione dei ritardi complessivi.

All'insorgere di un'anormalità rilevante che determini la riduzione della capacità disponibile l'obiettivo principale è quello di minimizzare le perturbazioni alla circolazione e redistribuire la massima capacità residua alle IF.

Tipologia di servizi

a. Treni viaggiatori;
b. Treni tecnici (funzionali all'effettuazione di un treno commerciale: invii, corse prova ecc.);
c. Treni speciali (su specifica autorizzazione di IV).

In caso di perturbazioni alla circolazione si favorirà il treno con maggiori margini di recupero rispetto alla traccia oraria programmata e si privilegeranno i treni che assumono particolare rilevanza dal punto di vista delle frequentazioni.

6.3.3.1 Gestione della circolazione perturbata

IV assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con IF.

In presenza di cause perturbative, ossia eventi che riducono la capacità dell'infrastruttura, incidendo sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, IV è tenuto ad applicare in maniera equa, trasparente

e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie ed opportune per ridurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità.

IV adotta i provvedimenti atti a garantire complessivamente il maggior contenimento possibile dei ritardi per i treni interessati.

I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali verranno proposti verbalmente dal referente accreditato di IV al referente accreditato di IF che, in tempo reale o al massimo entro 30 minuti, nei casi particolarmente complessi, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero formulare proposte alternative, implementando le proposte di variazioni condivise del programma di esercizio per la gestione della circolazione in maniera tracciabile.

In mancato accordo il referente accreditato di IV potrà disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione.

In relazione alle cause perturbative IV e IF sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessari ed utili a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse, nonché ad assumerne verso la propria clientela le conseguenti iniziative di informazione, in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 782/2021 e alla Delibera ART n. 106/18

In presenza di cause perturbative conseguenti ad inconvenienti su linee di altre reti, il referente accreditato di GI, acquisirà con la massima sollecitudine le informazioni utili, provvedendo ad informare il referente accreditato IF riguardo la linea interessata, le tracce interessate dall'evento, le previsioni di ripristino, le eventuali ripercussioni sul programma giornaliero concordato.

6.3.3.2 Criteri da rispettare per l'inoltro dei treni

IF è tenuta ad utilizzare la traccia orario in conformità al programma concordato e nel rispetto delle caratteristiche tecniche di progettazione della traccia medesima.

L'IF, prima della messa in circolazione del treno, è tenuta a comunicare al GI eventuali difformità rispetto alle specifiche tecniche con particolare riguardo ai degradi prestazionali di velocità

In caso di particolari condizioni climatiche per forti nevicate, trombe d'aria, incendi, esondazione di fiumi o altre calamità naturale ivi inclusi i terremoti, IV stabilisce tempestivamente regole di circolazione che le IF dovranno rispettare. In particolare potranno essere previste limitazioni di velocità, dandone contestualmente comunicazione alle IF coinvolte.

6.3.3.3 Regole operative di utilizzo della capacità residua nel caso di circolazione perturbata

In presenza di cause perturbative che determinino la perdita della traccia programmata, qualunque sia l'origine che le ha determinate, IV assumerà i provvedimenti di circolazione necessari a limitare la propagazione degli effetti indotti.

Qualora ritenuto conveniente, al fine di consentire la puntuale adozione dei provvedimenti e la preventiva erogazione dell'informazione alla clientela, IV e IF potranno definire congiuntamente i criteri e le modalità di riprogrammazione dei servizi.

6.3.4 Gestione della circolazione perturbata e in caso di emergenza neve/gelo

Anormalità rilevanti

Sono da considerarsi rilevanti le anormalità che:

a) abbiano causato danni ai viaggiatori, al personale o a terzi;
b) riguardino la linea con previsione di durata superiore alle 2 ore;
c) determinino difficoltà o significative ripercussioni alla circolazione.

Gestione delle anormalità

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

a) regolare la circolazione gestendo l'anormalità tramite la ripartizione della capacità residua, condividendo con le IF i provvedimenti di circolazione (limitazioni, cancellazioni, ecc.);

b) attivare tutti i canali necessari per la tempestiva ed efficace informazione alla clientela, tramite:
   i. annunci specifici, erogati attraverso le periferiche audio e video presenti nelle stazioni e nelle fermate e coordinamento con le IF per l'allineamento degli annunci a bordo;
   ii. pubblicazione sulla sezione "News" del sito aziendale delle notizie relative all'anormalità in atto.

Emergenza meteo neve/gelo

L'attivazione delle misure previste dai piani neve e gelo è dettagliata nell'apposita procedura inserita nel SGS.

L'attivazione delle misure previste dai piani neve e gelo è correlata ai bollettini meteo ed agli avvisi di avverse condizioni meteo emessi dal Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e dalle sue strutture territoriali.

In base al livello di gravità annunciato saranno attivate le seguenti fasi operative:

- Fase di allertamento: caratterizzata da condizioni meteo che, normalmente, non comportano alcuna soggezione della circolazione dei treni, essendo le attrezzature e le risorse disponibili sufficienti al mantenimento della piena potenzialità degli impianti e della linea.
- Fase di emergenza lieve: caratterizzata da condizioni meteo che potrebbero comportare limitate soggezioni alla circolazione dei treni ed all'effettuazione di altri servizi (manovre, ecc.). Le risorse disponibili, compreso il ricorso a manodopera esterna, consentono il mantenimento in efficienza di buona parte dei deviatoi e binari.
- Fase di emergenza grave: caratterizzata da condizioni meteo che non consentono di mantenere in efficienza tutti i binari ed i deviatoi della fase di cui al precedente punto. Le risorse disponibili saranno pertanto orientate al mantenimento in esercizio dell'infrastrutture individuate prioritarie per la circolazione dei treni.

Le fasi di emergenza lieve e grave comportano una riduzione dell'offerta, per permettere la concentrazione delle risorse nelle stazioni particolarmente critiche e garantire in ogni circostanza la mobilità dei passeggeri, che saranno informati in maniera preventiva circa i servizi che saranno garantiti.

Il programma di riduzione dei treni in circolazione deve avvenire sulla base del continuo monitoraggio sia della situazione meteo (quantità delle precipitazioni nevose, diminuzione delle temperature, previsioni) sia dello stato di efficienza e disponibilità dell'infrastruttura (funzionalità delle stazioni e degli impianti di circolazione).

Nel caso d'intensificazione delle precipitazioni nevose, la circolazione ferroviaria potrà subire ulteriori variazioni e limitazioni, fino alla chiusura temporanea della linea.

Informazioni sulla modifica alla programmazione dei treni saranno comunicate, in collaborazione con IF, nelle stazioni (tabelloni elettronici, annunci sonori, ecc.), on line e ricorrendo agli organi d'informazione.

6.3.5 Accertamenti sugli incidenti/inconvenienti d'esercizio

6.3.5.1 Indagini dell'Organismo Investigativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

In caso di incidenti gravi l'Organismo Investigativo (OI) del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti indaga al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione dagli incidenti.

L'OI può inoltre avviare indagini in presenza di incidenti o inconvenienti che- in condizioni diverse- avrebbero potuto determinare incidenti gravi.

La natura di dette indagini, nonché le competenze, gli obblighi e le responsabilità delle parti (ANSFISA, Gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie) in merito alle stesse sono definite dal Dlgs. 50/2019, al quale si fa espresso rinvio.

6.3.5.2 Indagini dell'ANSFISA

Fermo restando che la competenza a seguito di incidenti/inconvenienti o specifica catena di essi competono all'OI, l'ANSFISA, quando lo ritiene necessario, svolge indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto, per poter adottare gli eventuali interventi immediati a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi.

Il GI e le IF devono fornire la massima collaborazione al personale incaricato dall' ANSFISA di svolgere le indagini, garantendo l'accesso agli impianti, al materiale rotabile, alla documentazione, alle attrezzature ed alle banche dati.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all'art. 5.4.3 dell'Allegato A del Decreto numero 4/2012 dell'ANSFISA.

6.3.5.3 Obblighi di segnalazione e di indagine del GI e delle IF

Il GI e le IF, oltre agli obblighi di segnalazione verso l'ANSFISA in caso di incidenti e/o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario (definiti dall'art.5.4 nell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSFISA, al quale si fa espresso rinvio), hanno l'obbligo di indagare su ogni incidente o inconveniente che ha interessato il proprio personale, i propri mezzi, impianti o attività.

Per un compiuto approfondimento in materia si fa espresso rinvio all' art. 5.4.2 dell'Allegato A del Decreto n. 4/2012 dell'ANSFISA.

6.3.6 Sgombero dell'infrastruttura

6.3.6.1 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di mezzi di Trazione e/o di materiali di riserva.

In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno al di fuori dei binari di stazionamento per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile, il GI assume, coadiuvato dalla struttura tecnica, il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e ripristinare prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. A tal fine, GI stabilisce la modalità più idonea per lo sgombero dell'infrastruttura in ragione del contesto derivante dal verificarsi dell'evento e della effettiva disponibilità dei mezzi di riserva/soccorso. In caso di presenza di viaggiatori a bordo del treno interessato dal soccorso IV, d'intesa con l'IF, si adopera, compatibilmente con le condizioni di circolazione presenti, per consentire prioritariamente il recupero dei viaggiatori prestando particolare attenzione alla gestione di eventuali persone con disabilità o a ridotta mobilità.

Per assicurare lo sgombero dell'infrastruttura ogni IF deve disporre, per tutto il periodo di circolazione dei propri treni, di mezzi di trazione (locomotive o convogli) di riserva diesel, aventi caratteristiche di prestazioni adeguate allo scopo, da dislocare negli impianti definiti da GI in sede di assegnazione delle tracce, in ragione del programma di esercizio.

Il numero di mezzi di trazione di riserva richiesti da GI alle IF dovrà essere rapportato sia all'estensione delle tratte esercite sia alla quantità delle tracce assegnate e non potrà costituire per le IF un onere innaturalmente elevato rispetto alla dimensione del servizio di trasporto effettuato.

La disponibilità di mezzi di trazione di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta ubicati nelle località di servizio, ovvero in quelle definite in sede di assegnazione delle tracce, per i quali sia stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale.

Ai fini dello sgombero dell'infrastruttura, GI richiederà l'intervento dei mezzi funzionali allo scopo in disponibilità dell'IF. Il GI potrà altresì richiedere l'intervento di mezzi eventualmente in circolazione dell'IF.

Prima della stipula del contratto di utilizzo l'IF è obbligata a consegnare a GI un documento con l'indicazione:

a) della dislocazione e della tipologia dei mezzi di trazione diesel di riserva secondo i criteri definiti nel presente paragrafo;
b) dei nominativi dei propri referenti cui GI deve rivolgersi in caso di necessità di sgombero.
c) dei tempi necessari per la messa a disposizione dei mezzi per l'invio in linea a seguito della richiesta formale di intervento da parte di GI.

GI ha facoltà di effettuare verifiche periodiche atte ad accertare la conformità di quanto dichiarato da IF.

6.3.6.2 Sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di carri soccorso, carri gru di proprietà delle IF, attraverso gru stradali o altri mezzi idonei di imprese private o di altri soggetti

In tutti i casi di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario l'utilizzo di mezzi attrezzati (carri gru, carri soccorso o altro mezzo idoneo), il GI assume il ruolo centrale di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse onde ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di ogni treno coinvolto nell'evento e

ripristinare prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura. A tal fine, il GI stabilisce la modalità e le tempistiche più idonee per lo sgombero dell'infrastruttura in ragione del contesto derivante dal verificarsi dell'evento e della effettiva disponibilità dei mezzi di soccorso attrezzati.

Le IF che dispongano di mezzi di soccorso attrezzati, prima della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, sono obbligate a consegnare a GI un documento con l'indicazione della tipologia dei mezzi, degli impianti ove gli stessi sono dislocati, dando evidenza di eventuali accordi con altre IF in ordine alla disponibilità comune, anche in forma consorziata, dei mezzi.

Al verificarsi di inconvenienti di esercizio per i quali si renda necessario l'impiego di mezzi di soccorso attrezzati, il GI può richiedere l'intervento di terzi (anche non IF) nei casi in cui l'IF che abbia determinato l'ingombro non disponga di mezzi di soccorso attrezzati ovvero i mezzi di soccorso in disponibilità della stessa, per caratteristiche tecniche o per dislocazione, non garantiscano efficacemente lo sgombero dell'infrastruttura e il ripristino tempestivo della regolare circolazione.

In caso di intervento di terzi l'IF responsabile dell'evento è tenuta al pagamento di tutti gli oneri connessi all'intervento medesimo.

6.3.6.3 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di locomotive/convogli di riserva

Al verificarsi di fermata in linea di un treno dovuta ad eventi che presuppongano la necessità di sgombero attraverso mezzi di trazione/convogli di riserva, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo o di stazione, deve dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, e fornire le informazioni disponibili sul tipo di anormalità che ha determinato la fermata. Contestualmente il Capotreno di IF verifica la presenza a bordo di persone con disabilità o a ridotta mobilità e la comunica agli operatori di circolazione di IV. Queste informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento.

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

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

a) locomotiva/convoglio di riserva dell'IF, ubicata nelle località previste dal PIR-IV e/o nel contratto di utilizzo, ovvero altro mezzo di trazione dato disponibile al momento dalla medesima IF;
b) treno della stessa IF a seguito in linea, compatibile per l'aggancio, da utilizzare per la spinta o trazione fino alla più vicina stazione presenziata;

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

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

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

6.3.6.4 Modalità operative e tempistica delle attività di sgombero con impiego di mezzi di soccorso attrezzati

Al verificarsi di fermata in linea di un treno dovuta ad un guasto bloccante che presupponga la necessità di sgombero attraverso mezzi di soccorso attrezzati, il personale di macchina tramite le apparecchiature telefoniche di bordo o di stazione, deve dare immediato preavviso agli operatori della circolazione del GI, confermando numero del treno e tipologia di materiale rotabile, fornendo altresì le informazioni disponibili sul tipo di guasto bloccante verificatosi ovvero sullo stato di efficienza dei servizi erogati a bordo ovvero su situazioni di emergenza per i viaggiatori che si trovino a bordo treno.

Le suddette informazioni preliminari hanno lo scopo di ridurre al minimo i tempi di intervento e di attuare provvedimenti atti a minimizzare i disagi per i viaggiatori.

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

Il GI provvederà alla circolazione del mezzo di soccorso tenendo conto delle ripercussioni sulla circolazione dei treni.

Ai fini del recupero del treno deve essere richiesto, a cura dell'operatore della circolazione, l'immediato avvicinamento di un mezzo di soccorso attrezzato alla stazione abilitata limitrofa al punto di fermata del materiale rotabile in linea.

6.3.6.5 Modalità di soccorso in caso di presenza a bordo di persone con disabilità o ridotta mobilità (PMR)

In caso di presenza di PMR a bordo treno il Capotreno avvisa l'operatore di circolazione di IV valutando di concerto le possibilità di intervento in relazione alle circostanze:

a) In caso di treno fermo in stazione e impossibilità della discesa per ragioni di sicurezza: (i) richiedere l'intervento dei servizi di pronto soccorso e/o dei Vigili del Fuoco per la discesa della PMR ovvero (ii) attendere il mezzo di soccorso per il recupero del treno per il proseguimento del viaggio o il raggiungimento della prima stazione utile atta alla discesa della PMR.
b) In caso di treno fermo in linea: (i) effettuazione del trasbordo su mezzo alternativo richiedendo il necessario supporto dei servizi di pronto soccorso e/o dei Vigli del Fuoco ovvero (ii) attendere il mezzo di soccorso per il recupero del treno per il proseguimento del viaggio o il raggiungimento della prima stazione utile atta alla discesa della PMR.

Riguardo eventuali altri passeggeri PMR interessati indirettamente all'anormalità (in attesa in stazione o a bordo di altri treni) e in possesso di regolare titolo di viaggio per il treno coinvolto direttamente IV e IF si impegnano congiuntamente ad organizzare il trasporto alternativo o la riprogrammazione del viaggio e compiendo ogni ragionevole sforzo per limitare ulteriori disagi alla PMR.

6.4 STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE

Il controllo della circolazione è effettuato tramite il Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) in cui opera il Dirigente Centrale Operativo con sede a Piove di Sacco. Il DCO ha sede presso la stazione di Piove di Sacco, sovraintende alla circolazione dei treni e gestisce le anormalità in caso di perturbazione della circolazione e di degrado della tecnologia di sicurezza.

Il DCO informa, per il coordinamento e la collaborazione, i referenti delle IF coinvolte dell'anormalità in atto e degli eventuali tempi di attesa stimati. Sarà cura del referente delle IF, se ritenuto opportuno, ripensare il servizio commerciale, in concerto con DCO, tenendo conto delle esigenze legate al servizio viaggiatori in atto, della turnazione del proprio materiale rotabile e del personale che effettua i treni.

Conseguentemente alle richieste del referente delle IF (trasmesse mezzo mail al DCO) ed accettate il DCO effettua le eventuali soppressioni e gli annunci sonori nelle fermate/stazioni per l'informazione agli utenti.

6.5 PENALI E INCENTIVI

6.5.1 Penali per IV per soppressione di treni contrattualizzati

In caso di inadempienza agli obblighi informativi di cui al capitolo 6 e qualora l'esecuzione dei relativi lavori comporti la soppressione totale o parziale di tracce contrattualizzate, nonché in tutti i casi in cui sia stata accertata la responsabilità di IV in ordine alla soppressione, IV è tenuto al pagamento a IF di una penale pari al 30% del canone al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione, dell'intera traccia o di parte di essa a seconda che la soppressione sia totale o parziale.

Qualora le soppressioni fossero conseguenti a interventi di manutenzione straordinaria della rete (ivi inclusa la messa in sicurezza per la ripresa dell'esercizio ferroviario) a seguito di smottamenti, frane, e/o altre calamità naturali, esse non comporteranno penali né altre somme a qualsiasi titolo da parte di IV.

Per soppressioni dovute a lavori derivanti da responsabilità di IF, fermo restando l'obbligo per IV di fornire le informazioni di cui al capitolo 6, tutte le conseguenze economiche saranno a carico di IF che le ha originate.

6.5.2 Penali per il richiedente titolare di accordo quadro (non IF) in caso di mancata designazione della IF che effettuerà i servizi

Il Richiedente (non IF), qualora non provveda entro i termini di cui al capitolo 3 a designare l'IF che effettuerà i servizi di trasporto, è tenuto a corrispondere al GI un importo pari al 30% del canone al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione relativo alle tracce rese disponibili ed accettate calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Qualora le tracce siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altro richiedente, le penali a carico del Richiedente (non IF) inadempiente sono determinate sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

6.5.3 Penali per l'IF

6.5.3.1 In caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce

Se IF, per fatto ad essa imputabile, non contrattualizzi le tracce richieste, rese disponibili ed accettate, è tenuta a corrispondere al GI un importo pari al 50% del canone al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione relativo alle tracce non contrattualizzate calcolato sulla base delle circolazioni dei primi 60 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

Nel caso in cui le tracce non contrattualizzate siano successivamente allocate, con le medesime caratteristiche, ad altra IF, la penale a carico della IF inadempiente è determinata sulla base delle circolazioni dei primi 30 giorni inserite nel progetto orario rilasciato e accettato.

6.5.3.2 In caso di mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

Qualora IF, per fatto ad essa imputabile, nel corso di esecuzione del contratto non utilizzi totalmente o parzialmente le tracce contrattualizzate trovano applicazione le regole di seguito riportate:

- la disdetta formalizzata sino al giorno antecedente alla data programmata di utilizzo non comporterà conseguenze economiche a carico di IF
- la disdetta formalizzata nel giorno di circolazione programmata prima dell'ora di partenza d'orario comporterà la corresponsione a IV di una somma pari al 30%del canone della traccia non utilizzata o parte di essa al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione
- in assenza di disdetta formale IF sarà tenuta a corrispondere a IV l'intero canone della traccia o della parte soppressa.

TABELLA DI SINTESI DELLE PENALI PER MANCATA UTILIZZAZIONE DELLE TRACCE ASSEGNATE

Responsabilità	Evento generatore	Penale a carico del responsabile
GI	Indisponibilità di infrastruttura comunicata anticipatamente a IF nel rispetto degli obblighi informativi di GI	nessuna
GI	Guasti, manutenzione programmata con inadempienza degli obblighi informativi verso IF, indisponibilità di personale di circolazione	30% del pedaggio al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione
IF	Disdetta con comunicazione formale a GI prima del giorno di circolazione programmata (tutte le motivazioni)	nessuna
IF	Disdetta con comunicazione formale a GI nel giorno di circolazione programmata prima dell'orario di partenza (tutte le motivazioni)	30% del pedaggio al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione
IF	Senza disdetta formale di IF (tutte le motivazioni)	100% del pedaggio al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione
IF e GI	Scioperi	nessuna
ESTERNE	Tutte	nessuna

6.5.4 Franchigia sulle penali per IF

All'atto della stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura verrà calcolata, a favore di IF, una franchigia nella misura del 5% dell'importo stimato del pedaggio lordo del singolo contratto al netto dell'eventuale costo della corrente di trazione. Tale franchigia non è soggetta ad adeguamenti per eventuali variazioni al contratto.

L'importo delle penali a carico di IF ai sensi dei paragrafi precedenti, calcolate da IV su base mensile e comunicate a IF in occasione della rendicontazione, verrà progressivamente sottratto dalla franchigia, per la parte che ecceda le somme dovute da GI alla stessa IF per provvedimenti di soppressione e/o deviazione tracce, e non si darà luogo ad esborsi monetari fino ad esaurimento della stessa.

Le eventuali somme relative alle disdette che eccedono la franchigia saranno da corrispondere con il pagamento della fattura a conguaglio.

La franchigia si estingue alla scadenza del Contratto e non può comunque essere utilizzata a compensazione di somme a qualsiasi altro titolo dovute.

CAPITOLO 7 IMPIANTI DI SERVIZIO

7.1 INTRODUZIONE

Il capitolo descrive i termini e le condizioni per accedere e utilizzare spazi idonei per fruire dei servizi di cui all'articolo 13 comma 2 del D.lgs.112/2015, con svolgimento di tutte le attività in autoproduzione da parte IF.

7.2 INFORMAZIONI GENERALI

IV fornisce alle IF che ne facciano richiesta, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso e l'utilizzo di:

a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
b) aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
c) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile, in funzione della disponibilità;
d) aree ove effettuare il lavaggio dei treni;
e) aree per l'approvvigionamento di combustibile.
f) aree ove effettuare manutenzioni dei rotabili

Relativamente al punto (a) dell'elenco precedente, la disponibilità nelle stazioni è indicata nel paragrafo 7.3.1 a seguire e in Appendice 7.A.

Relativamente ai punti da (b) a (e) dell'elenco precedente aree idonee sono disponibili nell'ambito delle stazioni di Piove di Sacco e Campagna Lupia. Quelle ubicate a Piove di Sacco sono deputate ad assicurare in quantità e qualità il trasporto pubblico locale a Contratto di Servizio, e come tali sono dimensionate, attrezzate, specializzate e rese disponibili con comodato d'uso alla IF titolare del Contratto medesimo quale aggiudicataria di gara. L'accesso e l'utilizzo delle aree ubicate a Campagna Lupia sono garantiti a tutti i soggetti richiedenti.

Relativamente al punto (f) dell'elenco precedente è presente a Piove di Sacco un'officina specializzata, dimensionata e attrezzata per assicurare in quantità e qualità il trasporto pubblico locale a Contratto di Servizio; l'officina è resa disponibile con comodato d'uso alla IF titolare del Contratto medesimo quale aggiudicataria di gara. Negli spazi ubicati nell'ambito della stazione di Campagna Lupia è comunque possibile effettuare interventi di piccola manutenzione di rotabili.

Le caratteristiche e la rappresentazione schematica degli impianti a Piove di Sacco e Campagna Lupia sono riportate in Appendice 7.B.

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

7.3.1 Stazioni passeggeri

Il servizio consiste nella messa a disposizione alle IF di spazi di stazione relativi a biglietterie self service (BSS) e obliteratrici nonché di locali di accoglienza e assistenza**.**

7.3.1.1 Dove viene svolto il servizio

L'unica località attualmente idonea alla messa a disposizione di spazi per biglietterie self service (BSS) è la stazione di Piove di Sacco (PD).

7.3.1.2 Modalità di richiesta del servizio

Le richieste possono essere presentate a IV senza scadenze prestabilite**.**

7.3.1.3 Diritti e obblighi di GI e IF

IV, in merito agli aspetti di carattere tecnico impiantistico ed alle esigenze di sicurezza, individua apposite aree da destinare alla collocazione delle BSS/obliteratrici.

IV, al fine di garantire il rispetto del principio di pari visibilità ed accessibilità, in ogni area individuata assicura a ciascuna IF richiedente la collocazione di proprie BSS nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione. Il rispetto del principio di pari visibilità, nei termini sopra indicati, è garantito anche qualora, in ragione delle caratteristiche strutturali e/o funzionali della stazione, sia possibile individuare una sola area

destinata al posizionamento di BSS.

È obbligo di IF provvedere a propria cura e spese all'acquisto, all'istallazione e alla manutenzione delle attrezzature, all'approvvigionamento delle materie prime e di consumo; è facoltà di IF affidare eventuali prestazioni a soggetti terzi, previa comunicazione a IV.

7.3.1.4 Formalizzazione

La messa a disposizione delle aree è formalizzata con la sottoscrizione di specifico contratto fra IF e IV.

7.3.1.5 Attività di GI

L'attività di IV consiste nell'individuazione delle aree, nella negoziazione e stipula del contratto, nella sua gestione amministrativa in fase esecutiva.

7.3.2 Aree e binari destinati a composizione dei treni, sosta, lavaggio dei treni, rifornimento di combustibile

I servizi consistono nell'accesso e messa a disposizione dei soggetti richiedenti per effettuazione in autoproduzione a propria cura e responsabilità di tutte le attività comprese quelle di manovra, di aree e binari idonei a:

- composizione dei treni
- sosta dei rotabili
- lavaggio dei treni
- rifornimento di carburante

Dove vengono svolti i servizi

Aree e binari idonei sono presenti nell'ambito delle stazioni di Piove di Sacco e Campagna Lupia.

7.3.2.1 Stazione di Piove di Sacco.

Le aree disponibili a Piove di Sacco sono deputate ad assicurare in quantità e qualità il trasporto pubblico locale a Contratto di Servizio, e come tali rese disponibili con comodato d'uso alla IF titolare del Contratto medesimo. I diritti e gli obblighi di IV e IF sono dettagliati nel contratto di Comodato d'uso.

7.3.2.2 Stazione di Campagna Lupia

L'accesso e l'utilizzo degli spazi ubicati a Campagna Lupia è garantito a tutti i soggetti richiedenti.

7.3.2.2.1 Modalità per la richiesta dei servizi

Le richieste, corredate da un programma di utilizzo comprensivo della turnazione del materiale, possono essere presentate a IV all'atto della richiesta di tracce per l'orario successivo, per l'adeguamento intermedio o in corso d'orario. Le indicazioni circa la turnazione del materiale rotabile fornite da IF potranno essere riviste da IV per esigenze di compatibilizzazione e ottimizzazione della capacità.

7.3.2.2.2 Diritti e obblighi di GI e IF

IV assicura l'accesso e l'utilizzo degli spazi disponibili nel rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione, compatibilizzando eventuali richieste in conflitto secondo i principi sopra richiamati e quelli generali stabiliti dalla normativa di livello comunitario e nazionale; garantisce in caso di guasti il ripristino delle dotazioni minime iniziali.

IF è tenuta a svolgere in autoproduzione tutte le attività, comprese le manovre; a provvedere a propria cura e spese all'approvvigionamento delle materie prime e di consumo; a ottemperare a tutte le disposizioni vigenti; a predisporre ed applicare quanto previsto dalla vigente normativa in materia di tutela ambientale e di igiene e sicurezza sul lavoro; a attuare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare interruzioni o limitazioni all'esercizio ferroviario. IF è responsabile unica della custodia e della vigilanza sui rotabili a propria cura e spese; ha facoltà di affidare eventualmente prestazioni a soggetti terzi previa comunicazione a IV.

IF manleva IV da qualsivoglia responsabilità e/o onere derivante da pretese di terzi per danni da questi eventualmente subiti in relazione alle attività svolte da parte di IF stessa nell'ambito degli spazi in oggetto.

7.3.2.2.3 Formalizzazione

La messa a disposizione delle aree e dei binari sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero dell'Atto Integrativo allo stesso.

7.3.2.2.4 Attività di GI

L'attività di IV consiste nella predisposizione e nella gestione degli itinerari di ingresso/uscita dei rotabili a/da tali aree e binari**.**

7.3.3 Centri di manutenzione

Il servizio consiste nell'accesso e messa a disposizione alle IF di impianti di manutenzione rotabili**.**

7.3.3.1 Dove viene svolto il servizio

Nella Stazione di Piove di Sacco (PD) è presente un impianto specializzato per la manutenzione di rotabili destinati al trasporto pubblico locale, e reso disponibile con contratto di Comodato d'uso alla IF titolare del Contratto di Servizio.

È comunque possibile effettuare interventi di piccola manutenzione anche nelle aree disponibili in stazione di Campagna Lupia

7.3.3.2 Diritti e obblighi di GI e IF

Sono declinati in dettaglio nel contratto di Comodato d'uso con IF titolare del Contratto di Servizio per l'impianto specializzato di Piove di Sacco, unitamente alle condizioni economiche.

7.3.3.3 Attività di GI

L'attività di IV consiste nella predisposizione e nella gestione degli itinerari di ingresso/uscita nel/dall'impianto**.**

7.4 STRUTTURE ATTE A SERVIZI NON GESTITE DA IV

Per memoria. Sulla linea Adria-Mestre non esistono impianti di tale tipologia