Prospetto Informativo Rete 2027

Edizione dicembre 2025

Relazione esplicativa

Premessa

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

Rispetto al PIR 2026, oltre ai consueti aggiornamenti del quadro giuridico, delle caratteristiche di linea e delle scadenze, sono state modificate alcune procedure per allinearle a quelle in uso sulla rete ferroviaria nazionale (IFN), sono stati eliminati refusi e resa omogenea la terminologia con quella adottata da RFI.

Nelle pagine iniziali una tabella evidenzia tutte le modifiche apportate, con riferimento ai capitoli, ai paragrafi e alle appendici interessate.

Capitolo 1 - Informazioni Generali

Il quadro regolatorio è stato integrato con le Delibere ART 2/2025 (nuove misure di regolazione per le reti regionali interconnesse), e 167/2025 (indicazioni e prescrizioni per la pubblicazione del PIR 2027 di IV).

Sono stati aggiornati i contatti di ART per la presentazione di ricorsi all'Organismo di Regolazione.

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

Capitolo 2 - Caratteristiche dell'Infrastruttura

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

- Controllo del Traffico Centralizzato (CTC)
- Protezione Automatica Integrativa dei Passaggi a Livello (PAI PL)
- Rilevamento della temperatura delle boccole (RTB) e della temperatura dei freni (RTF)

Capitolo 3 - Condizioni di accesso all'infrastruttura

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

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

Sono state integrate le condizioni relative all'assicurazione dell'IF allineandole a quelle previste sull'IFN.

È stata inserita una nuova clausola di risoluzione dell'Accordo Quadro.

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

Capitolo 4 – Allocazione della capacità

Le scadenze del processo di allocazione di tracce e servizi per l'orario 2026/2027 e il suo adeguamento intermedio sono state adeguate alla data di rispettiva attivazione, e sono state implementate con date specifiche per l'inizio della presentazione di richieste e per la trattazione di quelle tardive, sanando indeterminatezze presenti nei PIR precedenti.

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

I criteri di priorità di assegnazione e le iniziative da adottare in caso di saturazione, già ricomprese nel paragrafo 4.5.2 sono state trasferiti nel paragrafo 4.6 relativo alle linee sature, che è stato ulteriormente implementato nella descrizione delle attività di analisi di capacità.

Capitolo 5 – Servizi e tariffe

Non è più indicato il servizio di assistenza alla circolazione dei treni speciali, non pertinente per la linea Adria-Mestre.

Il testo dell'introduzione al sistema tariffario riflette quanto prescritto da ART con Delibera 167/2025.

Nelle more della formulazione della proposta tariffaria per il periodo quinquennale di regolazione i valori dei canoni per accesso e utilizzo dell'infrastruttura sono stati definiti con maggiorazione dell'1,5% rispetto ai valori 2026, come prescritto da ART.

Per la fatturazione mensile in acconto della fornitura di corrente di trazione è stato fissato il valore unitario €/km da applicare ai treni *km programmati in orario a TE.

Il paragrafo relativo ai servizi alle persone a mobilità ridotta (PMR) è stato aggiornato in coerenza con gli accordi in via di definizione fra IV e IF titolare del contratto di servizio TPL

Capitolo 6 – Esecuzione del contratto

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

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

Sono state aggiornate le modalità di assistenza alle persone con disabilità o ridotta mobilità (PMR) in caso di soccorso al treno.

È stata inoltre introdotta la responsabilità del Regolatore di Circolazione nel giustificare le cause di ritardo e nel tracciamento degli eventi anomali.

Capitolo 7 - Impianti di servizio

Sono state indicate le tariffe relative ai servizi che IV fornisce a IF nelle stazioni passeggeri in termini di disponibilità di spazi per l'istallazione di biglietterie self-service, obliteratrici e di locali per accoglimento e assistenza alla clientela.

È specificato e motivato che le attività espletate da IV per garantire l'accesso e l'utilizzo di aree e binari rese disponibili a IF per l'espletamento di attività industriali (manutenzione rotabili, composizione dei treni, sosta dei rotabili, lavaggio dei treni, rifornimento di carburante) vengono svolte a corrispettivo zero in quanto la loro effettuazione non genera extra-costi.

Appendici

L'appendice 2.A è stata aggiornata con le caratteristiche della linea a seguito dell'installazione dei nuovi sistemi tecnologici.

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

Gli artt. 1, 2, 4, 5, 6 e 7 dell'Appendice 3.A (Contratto Tipo) sono stati integrati allineandoli a quanto già presente negli analoghi di RFI; inoltre, all'art. 17 sono stati aggiunti i punti 5 e 6, a garanzia del Gestore, per eventuali modifiche normative da introdurre durante la vigenza contrattuale.

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

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

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

****