

C. CAPTRAIN

TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2020

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 3.8 DEL PIR 2020
2 Novembre 2020

In data 2 Novembre 2020, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) e Captrain Italia Srl (di seguito: Captrain) come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2020\0001705).

L'incontro ha inizio alle ore 15:00.

Per RFI, sono presenti:

- Catanese Arcangelo,
- Lanzetta Emilio,
- Prete Michele,
- Olivieri Alberto,
- Frignola Rosa,
- Toti Massimiliano,
- Patelli Nicolò,
- Operti Valerio,
- La Rocca Federica.

Per Captrain, sono presenti:

- Baldi Giuseppe,
- De Rocchi Silvia,
- Farina Luca.

Allegati n. 1

Il "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura", previsto nella sezione 3.8 del PIR 2020 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI), la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) e gli "Stakeholder" (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Nel 2020, considerate le misure restrittive in vigore per l'emergenza sanitaria nazionale, la seduta in plenaria del tavolo tecnico da effettuarsi entro il 30 di aprile non ha avuto luogo. Ad ogni modo, con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2020\0000557 del 30 aprile 2020 RFI ha comunque invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

Obiettivo del presente incontro è comunicare l'esito delle valutazioni preliminari svolte da RFI in merito alle esigenze trasmesse da Captrain con nota del RFI.DCO\PEC\A\2020\0000400 e

rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **156 proposte** da parte di **19 Stakeholder**.

RFI ha provveduto ad analizzare ciascuna proposta classificandola in base alla **tipologia di intervento**:

- **Servizi:** intervento dedicato allo sviluppo dei servizi erogati sulla base di quanto stabilito nel capito 5 del Prospetto Informativo Rete (ad es. binari di sosta, platee di lavaggio, aree di sosta dove effettuare scarico reflui)
- **Sviluppo:** inteso come intervento di efficientamento nonché upgrade dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad. es. interventi di velocizzazione degli impianti, realizzazione binari di incrocio/precedenza, soppressione PL, innalzamento marciapiedi)
- **Esercizio:** inteso come miglioramento dell'esercizio ferroviario in termini di regolarità e puntualità (ad es. interventi di abbattimenti codice, potenziamento dell'informazione al pubblico, attrezzaggio SCMT)
- **Grande opera:** inteso come intervento di potenziamento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad es. interventi di quadruplicamento, nuove linee, elettrificazione linee)

A ciascuna proposta RFI ha assegnato una prima valutazione riconducibile alle seguenti casistiche:

- **Non recepitibile:** richieste non accolte per vincoli normativi/tecnici, fuori contesto o perché formulate in modo generico.
- **Oggetto di approfondimento:** richieste risultate meritevoli di approfondimenti tecnici per le quali è in corso la verifica da parte di RFI. Qualora tali richieste verranno accolte, potranno essere inserite nei piani di sviluppo ed efficientamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.
- **Già prevista:** richieste di interventi già programmati dal Gestore Infrastruttura.

Nella seguente tabella si rappresenta la sintesi della tipologia di richieste trasmesse da Captrain e delle considerazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepitibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Captrain	22	5	11	0	6	6	10	6

Il dettaglio delle richieste ed il riscontro motivato delle proposte trasmesse da Captrain sono riportati in allegato, unitamente ad ulteriori considerazioni espresse da Captrain e riportate in un *addendum* al presente verbale.

Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti RFI richiede a Captrain di fornire le seguenti ulteriori informazioni:

N° Richiesta	Osservazioni di RFI
<p>1- Elettificazione e adozione sistema SCMT su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro</p>	<p>Per un investimento di tale entità è necessaria una sinergia tra il servizio di trasporto merci e viaggiatori. Allo stato attuale, Regione Lombardia non ha manifestato tale esigenza per il trasporto regionale. Per poter approfondire la richiesta, RFI chiede a Captrain un modello di esercizio configurabile a seguito di tale intervento.</p> <p><i>In tal ottica, Captrain stima un incremento del traffico pari al 50% in tre anni ed evidenzia l'opportunità di disporre di un itinerario alternativo a quello attuale per il trasporto di merce.</i></p>
<p>3 - Villa Opicina</p>	<p>RFI fa presente che gli interventi previsti nell'impianto soddisfano, seppur parzialmente le richieste dello stakeholder. Inoltre RFI fa presente che nell'ambito del progetto Ultimo Miglio, previsto entro giugno 2021, saranno ripristinati 7 tronchini nella zona ex-Arsenale, di cui 3 saranno elettrificati. Si richiede un modello di esercizio previsionale a supporto delle successive analisi per l'intervento richiesto.</p> <p><i>Captrain, ribadisce la strategicità della richiesta e la necessità di elettrificare anche i binari tronchi.</i></p>
<p>2 - Elettificazione e adozione sistema SCMT su linea Parma – Brescia</p>	<p>RFI aggiorna Captrain sugli studi di fattibilità in corso e chiede a Captrain un modello di esercizio realizzabile con gli interventi proposti.</p> <p><i>In tal ottica, Captrain stima un incremento del traffico pari al 50% in tre anni ed evidenzia l'opportunità di disporre di un itinerario alternativo a quello attuale per il trasporto di merce.</i></p>
<p>4 - Potenziamento stazioni a servizio centri logistici e industriali</p>	<p>RFI chiede un elenco di priorità degli interventi di potenziamento scali per servire anche i raccordi e i volumi prospettabili per ciascun intervento.</p>
<p>5 – Potenziamento stazioni di confine</p>	<p>RFI rappresenta quanto già realizzato negli impianti richiamati e richiede un elenco di priorità degli interventi di potenziamento delle stazioni di confine, esplicitando i volumi prospettabili per ciascuno.</p> <p><i>Captrain ha necessità di potenziare in primis la stazione di Tarvisio o impianti limitrofi tali da aumentare la capacità residua, per ottenere nuove tracce di treni interoperabili in transito al confine.</i></p>
<p>6 – Raddoppio linea Premosello-Novara via Borgomanero 8 – Raddoppio linea Arona-Novara</p>	<p>RFI illustra i numerosi interventi già in corso sulle linee, coerenti con i modelli di esercizio obiettivo.</p> <p><i>Captrain, informata dei progetti di sviluppo di RFI su entrambe le linee, nonché dei futuri interventi previsti per l'adeguamento a sagoma della PC80 della linea Domodossola-Arona-Sesto C., ritiene quest'ultimo prioritario rispetto al raddoppio della Arona-Oleggio-Novara.</i></p>
<p>11 – Quadruplicamento linea Milano-Chiasso</p>	<p>RFI illustra i numerosi interventi già in corso sulle linee, coerenti con i modelli di esercizio obiettivo.</p>

13 – Riclassificazione in D4 linea Pavia-Casalpusterlengo	<p>RFI richiede la formalizzazione di un modello di esercizio merci sulla tratta in oggetto, con esplicitazione della categoria di carico dei treni.</p> <p><i>Captrain specifica che tale richiesta è collegata alla richiesta n°1 per fruire di un itinerario alternativo alla Milano-Alessandria, in cui utilizzare i locomotori elettrici, con pesi assiali superiori all' attuale codifica della linea.</i></p>
14 – Adeguamento massa assiale linea Brescia-Parma	<p>RFI richiede la formalizzazione di un modello di esercizio merci sulla tratta in oggetto, con esplicitazione della categoria di carico dei treni.</p> <p><i>Captrain specifica che tale richiesta è collegata alla richiesta n°2, in cui utilizzare i locomotori elettrici, con pesi assiali superiori all' attuale codifica della linea.</i></p>
15 – Adeguamento massa assiale linea Brescia-Cremona	<p>RFI richiede la formalizzazione di un modello di esercizio merci sulla tratta in oggetto, con esplicitazione della categoria di carico dei treni.</p>
16 – Stazione di Fossano: gestione aree	<p>RFI, in presenza di una manifestazione di interesse per l'area in oggetto, valuterà l'avvio dell'iter procedurale per la modalità di assegnazione della stessa, attraverso bando di gara ad evidenza pubblica per assegnazione di così detta area attrezzata.</p> <p><i>Captrain prende atto delle considerazioni di RFI e rappresenta interesse a formalizzare rapidamente la richiesta.</i></p>
17 - Spazi di sosta per treni con merci pericolose	<p>RFI illustra gli interventi già previsti negli impianti terminali oggetto della richiesta.</p> <p>RFI, compresa l'importanza manifestata da più IIFF, per l'esercizio sia in programmazione che in gestione operativa, ravvisa la necessità di approfondimenti di natura sia tecnica-normativa che regolatoria, in considerazione dell'accezione della richiesta rispetto al tema della sosta canonica, così come attualmente regolata da PIR.</p> <p>RFI chiede a Captrain di esplicitare un ordine di priorità degli impianti oggetto di interesse e i volumi.</p> <p><i>Captrain ritiene che solo il GI può avere una visione completa dei volumi che verrebbero interessati da tale misura e dei risvolti positivi in termini di sviluppo della rete infrastrutturale.</i></p> <p><i>Captrain segnala i seguenti impianti in ordine di priorità: Brescia Est Fascio Merci, Cremona, Tarvisio Boscoverde, Verona Porta Nuova Scalo, Ventimiglia.</i></p>
18 - Spazi di sosta per manutenzione treni merci	<p>RFI ravvisa la necessità di approfondimenti di natura sia tecnica-normativa che regolatoria, in considerazione dell'accezione della richiesta rispetto al tema della sosta canonica, così come attualmente regolata da PIR.</p> <p>RFI chiede a Captrain di esplicitare un ordine di priorità degli impianti oggetto di interesse e i volumi.</p> <p><i>Captrain ritiene che solo il GI può avere una visione completa dei volumi che verrebbero interessati da tale misura e dei risvolti positivi in termini di sviluppo della rete infrastrutturale.</i></p>

	<i>Captrain segnala i seguenti impianti in ordine di priorità: Villa Opicina, Livorno Calabrone, Alessandria Smistamento, Genova Sampierdarena, Cavatigozzi, Cremona, Domo II, Trieste Campo Marzio.</i>
19 – 20 – 21 – 22 – Impianti di confine con binari a tensione commutabile	Tali richieste, avanzate anche da altre IIFF, sono classificate come “non recepibili” per mancanza di standard tecnico-normativi di supporto. RFI propone di valutare la soluzione richiesta al di fuori del Tavolo Tecnico d’Ascolto, per esperirne l’eventuale fattibilità tecnico-normativa. <i>Captrain prende atto delle considerazioni esposte, pur ritenendo tale richiesta completamente in linea con le richieste che si possono elaborare nell’ambito del tavolo tecnico di ascolto.</i>

RFI richiede inoltre di segnalare quali tra le proposte avanzate assumono per lo Stakeholder particolare rilevanza. Captrain segnala i seguenti interventi:

- Richiesta 5: potenziamento stazioni di confine
- Richieste 19-22: impianti di confine con binari a tensione commutabile
- Richiesta 1: Elettificazione e adozione sistema SCMT su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro
- Richiesta 2: Elettificazione e adozione sistema SCMT su linea Parma – Brescia
- Richiesta 13: Riclassificazione in D4 linea Pavia-Casalpusterlengo
- Richiesta 14: Adeguamento massa assiale linea Brescia-Parma
- Richiesta 15: Adeguamento massa assiale linea Brescia-Cremona.

Per le richieste classificate come oggetto di approfondimento, ivi comprese quelle per le quali è stata richiesta una integrazione documentale, proseguono le valutazioni ai fini dell’inserimento di dette proposte nella programmazione di RFI.

RFI infine ricorda che, in ottemperanza alla Delibera n. 151/2019 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, entro il 30 gennaio sarà pubblicata sul proprio sito web una relazione conclusiva del procedimento di analisi e valutazione delle proposte avanzate dalle parti interessate unitamente ai contributi presentati, pertanto qualora Captrain ravvisasse la presenza di contenuti sensibili nella documentazione già trasmessa dovrà inviare versione ostensibile entro e non oltre il 31 dicembre 2020 ai seguenti indirizzi di posta elettronica certificata: rfi-dce@pec.rfi.it, dg.tf@pec.mit.gov.it e per conoscenza pec@pec.autorità-trasporti.it.

L’incontro termina alle ore 17:30.

Il presente verbale, composto di n. 5 pagine, è redatto e sottoscritto in due esemplari originali.

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 2/11/2020.



Per RFI
.....
Ave Jh

Per Captrain
Sato De Boer

ADDENDUM AL VERBALE RFI-CAPTRAIN

N° Richiesta	Considerazioni di Captrain
<p>1- Elettificazione e adozione sistema SCMT su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro</p>	<p>-OMISSIS-. A causa della mancanza di elettificazione della linea oggi le imprese ferroviarie devono dotarsi di locomotive diesel -OMISSIS- ad hoc per fornire tale servizio sostenendo i costi per acquisto/noleggior di tali locomotive. Senza considerare che è necessario dedicare -OMISSIS- macchinisti per effettuare tale specifico servizio che abbiano la licenza per guidare tale tipologia di locomotiva. Oltre a ciò, è necessario annoverare i costi del gasolio, di gran lunga superiori a quelli che si sosterebbero per l'utilizzo dell'elettricità.</p> <p>Qualora tale linea fosse elettificata stimiamo un incremento del traffico pari al 50% in tre anni.</p> <p>Si ricordano le ambizioni europee di incremento della quota modale del trasporto ferroviario merci (Green Deal) e la necessità di provvedere all'elettificazione di tutte linee come previsto dal Regolamento Europeo 1315/2013 articolo 39 "requisiti concernenti l'infrastruttura", secondo il quale: "L'infrastruttura della rete centrale soddisfa tutti i requisiti di cui al capo II. Inoltre, fatto salvo il paragrafo 3, l'infrastruttura della rete centrale soddisfa i seguenti requisiti: a) per le infrastrutture di trasporto ferroviario: i) completa elettificazione dei binari di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra;"</p> <p>Giova annoverare che uno dei sei pilastri del Recovery Fund è proprio dedicato al Green Deal e alla necessità di far diventare i Paesi membri dell'Unione Europea carbon neutral nei prossimi anni.</p> <p>Si ricorda che l'utilizzo di locomotori diesel risulta essere deleterio per l'ambiente e per la salute in generale, uso che infatti l'Unione Europea sta cercando di disincentivare puntando sulla carbon neutrality. Motivo in più per spingere maggiormente verso l'elettificazione delle linee che ad oggi risultano ancora non elettificate.</p> <p>Ad oggi la lunghezza massima dei convogli sulla linea Alessandria-Torreberetti-Sannazzaro è, salvo deroghe, di 255 mt pari -OMISSIS-, causa problemi di incrocio e la presenza di binario unico. Adeguando il modulo treno ammesso sulla linea agli standard delle linee elettificate tramite interventi sugli incroci e precedenza, permetterebbe la circolazione dei treni con una lunghezza di almeno 450 mt. -OMISSIS- aiutando la competitività del treno verso il trasporto stradale e rendendo più competitivo il prodotto esitato dalla Raffineria di Sannazzaro che potrebbe così conquistare quote di mercato anche all'estero -OMISSIS-.</p> <p>Come ulteriore passo concreto sarebbe utile l'apertura notturna della linea che oggi è aperta dalle ore 6 alle ore 22 circa. L'aumentata competitività derivante dai costi ridotti di trasporto porterebbe inevitabilmente ad un aumento dei treni circolanti che potrebbe rendere necessario anche il</p>

	<p>raddoppio (ovviamente come misura non urgente e non immediata).</p> <p>Oltre a quanto sopra esposto qualora la linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro fosse elettrificata quest’ultima sarebbe una linea alternativa per collegare il Piemonte alla Lombardia e Emilia-Romagna. Ad esempio, a supporto della nostra tesi, possiamo evidenziare che, in caso di lavori nella zona di Alessandria o sulla linea tra Alessandria e Piacenza, sarebbe molto difficile raggiungere Sannazzaro, non essendovi soluzioni alternative e “dirette”.</p> <p>In tal ottica, Captrain evidenzia inoltre l’opportunità di disporre di un itinerario alternativo a quello attuale per il trasporto di merci pericolose e delle merci in generale. Sarebbe molto utile avere una linea che colleghi, come alternativa comunque performante, la Lombardia (direttrice Milano-Piacenza, con ingresso a Casalpusterlengo) al Piemonte (nodo di Alessandria).</p> <p>Captrain ribadisce che non ritiene corretto demandare la scelta di investimenti ad una mera valutazione di un algoritmo, ma valutare le specifiche richieste delle imprese ferroviarie in un’ottica di medio-lungo termine.</p> <p>Riteniamo molto difficile prevedere gli sviluppi del mercato. Il GI dovrebbe essere in grado di sviluppare l’infrastruttura affinché possa essere consentito il business ferroviario merci, tenendo conto anche dell’arrivo di nuovi player sul mercato. La pianificazione delle imprese si basa sullo stato attuale dell’infrastruttura.</p> <p>Aggiungiamo che Regione Lombardia si è dovuta adeguare allo stato attuale della linea, non potendo nel breve termine fare altrimenti.</p>
3 - Villa Opicina	<p>RFI riferisce che saranno elettrificati 5 binari passanti ma non i 4 tronchini che farebbero comodo alla sosta locomotive. Qualora questi ultimi fossero elettrificati sarebbero usufruibili senza il ricorso alla manovra.</p> <p>Infatti, gli stakeholders operanti presso la stazione di confine aumenteranno soprattutto in vista della decisione di RFI di dismettere la manovra ai confini. La stazione in oggetto è già attualmente in forte in difficoltà, quindi si ribadisce la necessità di spazio per ricovero delle locomotive. Giova ricordare che il traffico passante presso la stazione di confine di Villa Opicina che collega l’Est Europa all’Italia è aumentato dell’80% nel 2019 rispetto ai livelli del 2004. Il trend è in continua crescita, confermato dai dati di RFI pubblicati nel piano commerciale e, come constatato dalla stessa impresa ferroviaria, si riscontra un aumento di richieste di ordini da parte dei propri clienti.</p> <p>Ad oggi vi sono carenze di spazio, le locomotive vengono incolonnate e ciò crea problemi in quanto non tutte le locomotive sono uguali, hanno caratteristiche differenti (interoperabili e non) ed esigenze di manutenzione differenti. -OMISSIS-</p> <p>Considerato quanto scritto è necessario maggiore spazio presso tale</p>

	<p>stazione di confine.</p>
<p>2 - Elettificazione e adozione sistema SCMT su linea Parma – Brescia</p>	<p>Si chiede di fare riferimento al punto 1 del presente Addendum.</p> <p>L'intervento agevolerebbe i traffici di due grandi clienti sulla linea. - OMISSIS-</p> <p>-OMISSIS-. A causa della mancanza di elettificazione della linea ad oggi le imprese ferroviarie devono dotarsi di locomotive diesel -OMISSIS- ad hoc per fornire tale servizio sostenendo i costi per acquisto/noleggio di tali locomotive. Senza considerare che è necessario dedicare -OMISSIS- macchinisti per effettuare tale specifico servizio che abbiano la licenza per guidare tale tipologia di locomotiva. Oltre a ciò, è necessario considerare i costi del gasolio, di gran lunga superiori a quelli che si sosterebbero per l'utilizzo dell'elettricità.</p> <p>-OMISSIS-</p> <p>Stimiamo che elettificando le tratte Torrile – Parma e Montirone – Parma si otterrebbe un incremento di traffico pari al 50% in tre anni.</p> <p>Si ricordano le ambizioni europee di incremento della quota modale del trasporto ferroviario merci (green deal) e la necessità di provvedere all'elettificazione di tutte linee come previsto dal Regolamento Europeo 1315/2013 articolo 39 “requisiti concernenti l'infrastruttura”, secondo il quale: “L'infrastruttura della rete centrale soddisfa tutti i requisiti di cui al capo II. Inoltre, fatto salvo il paragrafo 3, l'infrastruttura della rete centrale soddisfa i seguenti requisiti: a) per le infrastrutture di trasporto ferroviario: i) completa elettificazione dei binari di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra;”</p> <p>Giova annoverare che uno dei sei pilastri del Recovery Fund è proprio dedicato al Green Deal e alla necessità di far diventare i Paesi membri dell'Unione Europea carbon neutral nei prossimi anni.</p> <p>Inoltre, sul terminal di Montirone vi sono importanti investimenti - OMISSIS-. Una volta ultimati i lavori di sviluppo tale impianto sarà in grado di attrarre numerosi nuovi traffici. Per tanto si ritiene estremamente necessario procedere all'elettificazione di tale linea.</p>
<p>4 - Potenziamento stazioni a servizio centri logistici e industriali</p>	<p>Captrain riferisce che Verona è un impianto problematico. RFI comunica che nel 2024 sono previsti lavori per introdurre il sistema ACC presso l'impianto di Verona Porta nuova, tuttavia rileviamo che verrà razionalizzazione ed efficientamento dell'impianto. Ci opponiamo alla dismissione di qualsiasi scalo. Già attualmente siamo in una condizione di sofferenza con forti limitazioni allo sviluppo del traffico causa scelte che hanno portato alla dismissione di importanti scali e infrastrutture rilevanti per lo stesso trasporto ferroviario merci. Manca la possibilità di far sostare i treni negli scali. La rete fondamentale deve essere supportata da una serie di binari secondari in località strategiche. Ad esempio, se vi è una interruzione a Vicenza, non viene consentita la partenza da Villa Opicina poiché non vi è spazio per far attendere il treno nei pressi di Vicenza. Tuttavia, nel</p>

	<p>frattempo si occupa la stazione già sofferente di Villa Opicina.</p> <p>Ciò limita la circolazione e lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria creando colli di bottiglia che potrebbero essere evitati con appropriati investimenti.</p>
5 – Potenziamento stazioni di confine	<p>Nell'ottica dell'abbandono da parte di RFI delle stazioni di confine e considerando l'aumento dei volumi di traffico avvenuti nel corso degli anni e che vedranno un aumento anche nei prossimi anni influenzato anche dalle politiche di supporto europeo al trasporto ferroviario merci sorge l'impellente necessità di potenziare tali stazioni e non trovarsi quindi ancora impreparati.</p> <p>L'abbandono di RFI comporterà inevitabilmente un aumento delle imprese ferroviarie che saranno costrette ad effettuarsi il servizio di manovra in autoproduzione. Infatti da quando non sarà più presente RFI, con il ruolo di Gestore Unico di fatto, vi saranno inefficienze di sistema ineludibili che avranno un impatto negativo notevole sulla circolazione ferroviaria e sulle manovre.</p> <p>Captrain ha necessità di potenziare in primis la stazione di Tarvisio o impianti limitrofi tali da aumentare la capacità residua, per ottenere nuove tracce di treni interoperabili in transito al confine. La stazione di Tarvisio è stata dichiarata più volte satura durante l'orario in corso. Ci chiediamo per quale motivo non siano stati effettuati investimenti allora per evitare di giungere alla situazione attuale. Chiediamo che venga creato un "polmone" a 20-30 km da Tarvisio come soluzione tampone. Lato Austria si sono attrezzati per tempo provvedendo all'utilizzo dello scalo di Villach come "polmone" per non gravare ulteriormente sulla stazione già in difficoltà di Tarvisio.</p> <p>I colli di bottiglia attuali bloccano il traffico ferroviario. Ad oggi non vi sono pianificati investimenti da parte del GI per migliorare la situazione, prevedibile a suo tempo e che allo stato attuale risulta essere molto grave.</p> <p>Si costata una visione ancora troppo nazionale e meno europea. Tuttavia, ci teniamo a ribadire che se non si sviluppano e potenziano le stazioni di confine non si svilupperà mai a sufficienza il traffico ferroviario merci italiano ed europeo.</p>
6 – Raddoppio linea Premosello-Novara via Borgomanero 8 – Raddoppio linea Arona-Novara	<p>Ribadiamo l'importanza dell'adeguamento a PC80 della linea Domodossola-Arona-Novara, direttrice importante per l'Italia e per la stessa Europa, essendo la stessa all'interno del Corridoio 1.</p>
11 – Quadruplicamento linea Milano-Chiasso	<p>Riteniamo gli interventi proposti non siano sufficienti vista anche l'attivazione del tunnel di base del Gottardo e del Ceneri.</p>

<p>13 – Riclassificazione in D4 linea Pavia-Casalpusterlengo</p>	<p>Si veda la richiesta 1. Chiaramente diventa indispensabile la riclassificazione in D4 per consentire il transito dei locomotori elettrici. Tale intervento sarebbe molto importante anche in ottica di alternativa per ridurre il caro relativo al traffico di merci pericolose. Inoltre essendoci una grande raffineria come ricordato al punto 1 in caso di interruzioni e/o lavori sulla linea Alessandria – Sannazzaro, quest’ultima non potrebbe più né approvvigionarsi né consentire il trasporto del materiale con cisterne. Quindi l’intervento è necessario e si accompagna alla richiesta di elettrificazione e consentirebbe di garantire continuità dell’impianto di raffineria fondamentale per l’industria italiana e diluire il trasporto di merci pericolose.</p>
<p>14 – Adeguamento massa assiale linea Brescia-Parma</p>	<p>Con l’elettrificazione della linea chiaramente diventa indispensabile la riclassificazione in D4.</p> <p>Per il traffico in arrivo dal centro sud, che deve proseguire verso Brescia, si eviterebbe quindi di congestionare la linea Tirrenica, dirigendo i treni lungo la linea Appenninica (Dorsale), passando da Bologna e proseguendo verso la destinazione, accorciando la rotta con il passaggio da Parma verso Brescia.</p> <p>Eviteremmo quindi la congestione Brescia e San Zeno Folzano e maggiore efficienza dei trasporti dal centro sud.</p>
<p>15 – Adeguamento massa assiale linea Brescia-Cremona</p>	<p>Il modello di esercizio è basato sulle esigenze anche dei raccordi. Su quella linea vi sono due grandi raccordi che sono terminali di acciaio e cereali, che sicuramente vorrebbero ricevere treni con peso assiale superiore a 20 tonnellate per asse, potendo scegliere più itinerari possibili e agevolando la circolazione globale. Già questo è un indicatore importante.</p>
<p>19 – 20 – 21 – 22 – Impianti di confine con binari a tensione commutabile</p>	<p>Inutile aver velocizzato i corridori se vi è sempre la necessità di un terzo player per cambiare la locomotiva. Necessità di tensione commutabile. Ci sorprende che ad oggi non sia ancora previsto un modello di supporto regolamentare al fine di realizzare tale intervento.</p> <p>Data la decisione di RFI di abbandonare le stazioni di confine si ritiene estremamente necessario che il Gestore dell’infrastruttura dedichi investimenti all’interoperabilità. Considerata la quantità di operatori ferroviari che saranno costretti ad effettuare le manovre in autoproduzione. Pertanto la gestione delle manovre diventerà sempre più complicata e ai fini di efficientare il sistema è necessario introdurre binari a tensione commutabile.</p>

Captrain

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	Valutazioni		Tipologia di richieste				
				VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Piemonte / Lombardia	1	Linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro	Elettrificazione e adozione sistema SCMT su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro	La richiesta di parziale elettrificazione era già pervenuta dalla società raccordata nell'impianto di Sannazzaro (ENI SpA). A tale richiesta sono seguite interlocuzioni che hanno portato a definire un nuovo intervento volto a soddisfare le richieste di incremento del traffico merci terminalizzato. Né l'intervento di elettrificazione né gli ulteriori interventi infrastrutturali sono stati inseriti nell'AQ di recente sottoscrizione con ENI SpA. Per poter valutare compiutamente la proposta si necessita della formalizzazione di un modello di esercizio, merci per la sottotratta Alessandria-Sannazzaro e passeggeri per l'intera linea, di competenza della Regione Lombardia, che ad oggi non ha avanzato richiesta di elettrificazione.	oggetto di approfondimento	In parte (Solo tratta Sannazzato-Torberetti)		x		
Emilia Romagna / Lombardia	2	Linea Parma – Brescia	Elettrificazione e adozione sistema SCMT su linea Parma – Brescia	Ad oggi sono in corso gli studi di fattibilità per il raddoppio ed elettrificazione della Brescia - San Zeno - Ghedi e per l'elettrificazione della Ghedi - Parma. Entrambi gli interventi prevedono l'adozione del SCMT. Al fine di poter studiare compiutamente gli interventi si necessita della formalizzazione del modello di esercizio merci che si intende implementare.	già previsto	SI		x		
Friuli Venezia Giulia	3	Villa Opicina	Elettrificazione di 9 binari presso la stazione di Villa Opicina	I binari 19-23 saranno elettrificati nel progetto ACC+PRG (5 binari). Diversamente non saranno elettrificati i binari tronchi (4 binari), in quanto non funzionali. Se lo stakeholder ha evidenza di un'utilità a procedere all'elettrificazione si richiede la produzione di un'analisi del modello di esercizio.	oggetto di approfondimento	NO		x		
	4	- Alessandria Smistamento - Brescia est fascio merci - Castelguelfo (fascio base) - Cavatigozzi - Cervignano SM - Cremona - Ferrara - Fiorenzuola - Genova Sampierdarena Smistamento - Mantova Frassine - Melzo Scalo - Milano Sm.to - Novara Boschetto - Padova Int.to - Piacenza - Piadana - Portogruaro - San Zeno Folzano - Savona P. Doria - Tortona - Trieste Campo Marzio - Verona Porta Nuova Scalo - Verona Porta Vescovo	Potenziamento stazioni a servizio di centri logistici e industriali. Si richiede l'intervento del GI al fine di potenziare le stazioni elencate in seguito che risultano essere inadeguate al traffico presente e alle stime future. Si tratta di stazioni non adeguate alla capacità dei raccordi e dei terminali connessi. Tra gli interventi di potenziamento annoveriamo la necessità di riattivare binari dismessi e tagliati dalla linea principale, incrementare la presenza della manovra; elettrificare binari ad oggi non elettrificati; incrementare/creare tronchini per la sosta delle locomotive. Per la sosta delle locomotive deve essere garantito un luogo in prossimità del terminal per permetterle la sosta, considerando che necessariamente le locomotive devono essere ricoverate. Le aree per la sosta sono indispensabili non solo per permettere la sosta delle locomotive ma anche per la gestione di situazioni di emergenza a livello nazionale ed internazionale che inevitabilmente hanno un impatto sulla circolazione del traffico ferroviario. In particolare, urgono investimenti presso le seguenti località (vedi colonna C)	Considerata la necessità di creare un buffer di capacità per alcuni servizi, si rendono necessari anche approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-normativo e si ritiene necessario acquisire un ordine di priorità tra gli impianti oggetto della richiesta, in relazione ai servizi che si intende svolgere, che dovranno essere quantificati nei volumi. Ad oggi sono in corso le seguenti attività: • Genova Sampierdarena Smistamento: è previsto il PRG della stazione di Genova Sampierdarena, con miglioramento delle funzioni dei parchi merci (Forni, Polcevera). Si sta valutando il ripristino dell'ex binario III di Genova Rivarolo per agevolare il trasferimento delle locomotive tra Parco Forni e Genova Marittima Bacino. • Savona Parco Doria: è previsto il ripristino di 3 binari interrotti, nell'ambito del progetto Ultimo miglio. • Brescia Est FM: è prevista la realizzazione di un nuovo PRG dell'impianto con la realizzazione di 10 binari di modulo compreso tra 480 e 625 metri e tre binari di modulo 750 metri. • Cavatigozzi: è prevista la realizzazione di tronchini per la sosta locomotive, nell'ambito del progetto Ultimo Miglio. • Melzo Scalo: è previsto l'upgrading infrastrutturale dell'impianto, con l'adeguamento di un binario a modulo 750 metri, nell'ambito del progetto Ultimo Miglio. • Milano Smistamento: è prevista la realizzazione di un nuovo PRG, nell'ambito del progetto per il nuovo terminal intermodale Teralp. • Novara Boschetto: è previsto l'upgrading infrastrutturale all'interno del progetto di upgrading del Nodo di Novara. • Piadana: è previsto l'upgrading infrastrutturale dell'impianto, con realizzazione di binari per l'arrivo e partenza di treni lunghi tra 650 e 750 metri e nuovi tronchini per sosta locomotive. • Tortona: è in fase di realizzazione il nuovo PRG di stazione con nuovi binari disponibili in impianto, di cui uno con modulo 750 metri. • Portogruaro: Si è iniziato un processo di cessione del fascio dei binari di presa e consegna dall'interporto a RFI. Con tale operazione si prevederà una rifunionalizzazione degli ingressi e delle uscite dall'interporto e potranno essere individuate modalità diverse per il ricovero dei locomotori. • Trieste CM: il PRG a regime e sino dall'attivazione del nuovo apparato prevede nuovi fasci per il ricovero locomotive. Inoltre la centralizzazione degli istradamenti, correlata alla centralizzazione dei binari in ambito portuale ad opera dell'Autorità di Sistema Portuale, consentirà una gestione delle manovre molto più flessibile e rapida. Si otterrà anche il modulo 750 m. • Cervignano SM: è prevista la realizzazione dell'ACC. Questo intervento consentirà di utilizzare a pieno le potenzialità dell'impianto con la banalizzazione di tutti i binari dell'impianto. Inoltre il progetto Ultimo Miglio già finanziato consentirà di allungare a partire dal 1/10/20 l'asta a servizio dell'Interporto a 570m, e di attivare in un orizzonte temporale successivo due binari a 750 m sul Fascio Arrivi e due sul Fascio Partenze. In parallelo si stanno analizzando le misure per elettrificare l'asta di manovra del fascio Estrazioni e riattivare il fascio Vuoti. • Padova Interporto: sono previsti entro il 2021 interventi relativi a: realizzazione modulo 750 m sul binario VI, previsto nel Progetto Ultimo Miglio; elettrificazione del Fascio Riordino per sosta loco; elettrificazione e centralizzazione comunicazioni su dorsale per Interporto per permettere il giro loco da tutti i binari di stazione con recupero ci capacità; varo comunicazione che permette di accedere ai binari di scalo pubblico a partire dalla dorsale dei raccordi. • Verona PN Scalo: nel 2024 è prevista l'attivazione dell'ACC di Verona PN che ricomprenderà anche lo scalo, con una razionalizzazione ed efficientamento dell'impianto; con l'AV MI-VE Nodo VR Est lo scalo di Verona PN è destinato alla dismissione. • Castelguelfo: già prevista l'attivazione della nuova stazione merci di Parma Interporto nell'ambito della stazione di Castelguelfo. • Piacenza: interventi di potenziamento già previsti e ricompresi in accordi territoriali.	oggetto di approfondimento	NO	x			

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	Tipologia di richieste				
						RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
	5	- Brennero - Domo II - Luino - Tarvisio Boscoverde - Ventimiglia - Villa Opicina (elettrificare i 9 binari non acei che ancora ad oggi dispongono di scambi da manovrare a mano)	Potenziamento stazioni di confine. Si richiede l'intervento del GI al fine di potenziare le stazioni elencate in seguito che risultano essere inadeguate al traffico presente e alle stime future. Tra gli interventi di potenziamento annoveriamo la necessità di riattivare binari dismessi e tagliati dalla linea principale, incrementare la presenza della manovra; elettrificare ulteriori binari; incrementare/creare tronchini per la sosta delle locomotive. Per la sosta delle locomotive deve essere garantito un luogo in prossimità dei valichi. Le aree per la sosta sono indispensabili per permettere la sosta delle locomotive e la gestione di situazioni di emergenza nazionale e internazionali che inevitabilmente hanno un impatto sul traffico ferroviario merci. L'assenza di spazi adibiti alla sosta (tecnica e non), determinano inefficienze nell'effettuazione del trasporto in particolare in caso di ritardi, mancati appuntamenti al confine e annessa carenza di spazio degli impianti riceventi e/o dei binari di presa e consegna. In particolare, urgono investimenti presso le seguenti località (vedi colonna a fianco)	Considerata la necessità di creare un buffer di capacità per alcuni servizi, si rendono necessari anche approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-normativo e si ritiene necessario acquisire un ordine di priorità tra gli impianti oggetto della richiesta, in relazione ai servizi che si intende svolgere, che dovranno essere quantificati nei volumi. Inoltre sia Luino che Domo II sono già stati oggetto di importanti interventi di upgrading infrastrutturale rispondenti alle esigenze di traffico ferroviario. Per quanto riguarda Ventimiglia sono già state ricercate alcune soluzioni di potenziamento infrastrutturale che non sono risultate perseguibili. A Brennero sono previsti degli interventi di centralizzazione di nuovi istradamenti e elettrificazione di ulteriori tronchini che consentiranno l'effettuazione delle manovre da parte delle IF integralmente in autoproduzione, nonché l'aumento delle potenzialità dell'impianto. Sono previste tre fasi con il completamento dell'intero impianto entro il 2021. A Tarvisio esistono degli studi interni ad RFI in fase di sviluppo per progettare degli interventi di potenziamento. A Villa Opicina i binari 19-23 saranno elettrificati nel progetto ACC+PRG (5 binari). Diversamente non saranno elettrificati i binari tronchi (4 binari), in quanto non funzionali. Se lo stakeholder ha evidenza di un'utilità a procedere all'elettrificazione si richiede la produzione di un'analisi del modello di esercizio.	oggetto di approfondimento	NO	x			
Piemonte	6	Linea Premosello – Novara via Borgomanero	Raddoppio/quadruplicamento tratte di linea. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad incrementare la capacità sulle linee esistenti particolarmente interessate da elevati volumi di traffico sia passeggeri che merci. Tali investimenti in raddoppi/quadruplicamenti di linee porterebbero notevoli benefici in termini di incremento della puntualità dei servizi ferroviari. Di seguito le località in cui si chiede di intervenire: - Raddoppio linea Premosello – Novara via Borgomaneroomissis.... Gli interventi di cui sopra sono chiave al fine di consentire uno sviluppo ed efficientamento del traffico ferroviario merci. Numerosi investimenti sono stati effettuati per il Terzo Valico dei Giovi, tuttavia senza il quadruplicamento della Milano Rogoredo – Tortona esso non consentirebbe di ottenere i benefici attesi. Si tratta di interventi necessari al fine di non mettere in sofferenza le linee esistenti.	La linea Novara-Domodossola via Borgomanero è già interessata da interventi di upgrading infrastrutturale volti al miglioramento capacitativo e prestazionale, e che rispondono alle previsioni di sviluppo del traffico sul valico di Domodossola. Le valutazioni su ulteriori scenari di sviluppo infrastrutturale dovranno essere supportati da ulteriori scenari di sviluppo del modello d'esercizio futuro sulla linea, che si richiede di fornire.	non recepitibile	NO				x
Liguria	7	Linea Genova – Ventimiglia	Raddoppio/quadruplicamento tratte di linea. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad incrementare la capacità sulle linee esistenti particolarmente interessate da elevati volumi di traffico sia passeggeri che merci. Tali investimenti in raddoppi/quadruplicamenti di linee porterebbero notevoli benefici in termini di incremento della puntualità dei servizi ferroviari. Di seguito le località in cui si chiede di intervenire: - Raddoppio linea Genova – Ventimigliaomissis.... Gli interventi di cui sopra sono chiave al fine di consentire uno sviluppo ed efficientamento del traffico ferroviario merci. Numerosi investimenti sono stati effettuati per il Terzo Valico dei Giovi, tuttavia senza il quadruplicamento della Milano Rogoredo – Tortona esso non consentirebbe di ottenere i benefici attesi. Si tratta di interventi necessari al fine di non mettere in sofferenza le linee esistenti.	Risulta attualmente finanziata la progettazione del raddoppio della linea; la fase realizzativa è subordinata alla disponibilità finanziaria, ad oggi non definita.	già previsto	NO				x
Piemonte	8	Linea Arona – Novara	Raddoppio/quadruplicamento tratte di linea. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad incrementare la capacità sulle linee esistenti particolarmente interessate da elevati volumi di traffico sia passeggeri che merci. Tali investimenti in raddoppi/quadruplicamenti di linee porterebbero notevoli benefici in termini di incremento della puntualità dei servizi ferroviari. Di seguito le località in cui si chiede di intervenire: - Raddoppio linea Arona – Novaraomissis.... Gli interventi di cui sopra sono chiave al fine di consentire uno sviluppo ed efficientamento del traffico ferroviario merci. Numerosi investimenti sono stati effettuati per il Terzo Valico dei Giovi, tuttavia senza il quadruplicamento della Milano Rogoredo – Tortona esso non consentirebbe di ottenere i benefici attesi. Si tratta di interventi necessari al fine di non mettere in sofferenza le linee esistenti.	Il raddoppio Vignale - Oleggio - Arona è già previsto ed ora è in revisione progettuale a seguito del consolidamento dello studio di traffico e prevede il solo adeguamento dei posti di incrocio a modulo 750 metri in prima fase.	già previsto	NO				x

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	Valutazioni		Tipologia di richieste					
				VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO	
Lombardia	9	Linea Milano Rogoredo – Pavia	Raddoppio/quadruplicamento tratte di linea. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad incrementare la capacità sulle linee esistenti particolarmente interessate da elevati volumi di traffico sia passeggeri che merci. Tali investimenti in raddoppi/quadruplicamenti di linee porterebbero notevoli benefici in termini di incremento della puntualità dei servizi ferroviari. Di seguito le località in cui si chiede di intervenire: - Quadruplicamento Milano Rogoredo – Paviaomissis... Gli interventi di cui sopra sono chiave al fine di consentire uno sviluppo ed efficientamento del traffico ferroviario merci. Numerosi investimenti sono stati effettuati per il Terzo Valico dei Giovi, tuttavia senza il quadruplicamento della Milano Rogoredo – Tortona esso non consentirebbe di ottenere i benefici attesi. Si tratta di interventi necessari al fine di non mettere in sofferenza le linee esistenti.	L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali che prevedono in prima fase il raddoppio tra Milano e Pieve Emmanuele ed in seconda fase il completamento tra Pieve E. e Pavia.	già previsto	NO					x
Lombardia	10	Linea Tortona – Voghera	Raddoppio/quadruplicamento tratte di linea. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad incrementare la capacità sulle linee esistenti particolarmente interessate da elevati volumi di traffico sia passeggeri che merci. Tali investimenti in raddoppi/quadruplicamenti di linee porterebbero notevoli benefici in termini di incremento della puntualità dei servizi ferroviari. Di seguito le località in cui si chiede di intervenire: - Quadruplicamento Tortona – Vogheraomissis... Gli interventi di cui sopra sono chiave al fine di consentire uno sviluppo ed efficientamento del traffico ferroviario merci. Numerosi investimenti sono stati effettuati per il Terzo Valico dei Giovi, tuttavia senza il quadruplicamento della Milano Rogoredo – Tortona esso non consentirebbe di ottenere i benefici attesi. Si tratta di interventi necessari al fine di non mettere in sofferenza le linee esistenti.	È in corso l'aggiornamento del Progetto Definitivo del quadruplicamento della tratta Tortona - Voghera. La realizzazione sarà subordinata all'effettiva disponibilità finanziaria.	già previsto	NO					x
Lombardia	11	Linea Milano – Chiasso	Raddoppio/quadruplicamento tratte di linea. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad incrementare la capacità sulle linee esistenti particolarmente interessate da elevati volumi di traffico sia passeggeri che merci. Tali investimenti in raddoppi/quadruplicamenti di linee porterebbero notevoli benefici in termini di incremento della puntualità dei servizi ferroviari. Di seguito le località in cui si chiede di intervenire:omissis... - Quadruplicamento linea Milano – Chiasso Gli interventi di cui sopra sono chiave al fine di consentire uno sviluppo ed efficientamento del traffico ferroviario merci. Numerosi investimenti sono stati effettuati per il Terzo Valico dei Giovi, tuttavia senza il quadruplicamento della Milano Rogoredo – Tortona esso non consentirebbe di ottenere i benefici attesi. Si tratta di interventi necessari al fine di non mettere in sofferenza le linee esistenti.	La linea Milano-Chiasso è interessata da interventi di upgrading infrastrutturale e tecnologico volti al miglioramento capacitativo e prestazionale della linea stessa, coerenti con gli sviluppi di traffico LP-R-M ad oggi previsti. L'intervento di Quadruplicamento della linea potrà essere studiato a fronte di ulteriori sviluppi dei modelli di esercizio di ciascun segmento di traffico, che dovranno essere necessariamente formalizzati.	non recepitibile	NO					x
Piemonte	12	Linea Trofarello – Cuneo	Riclassificazione in D4. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad adeguare in categoria assiale D4 la linea Trofarello – Cuneo, inclusa la stazione di Fossano e ...omissis...	La riclassificazione della linea in categoria D4 è in corso di realizzazione con una prima fase realizzativa tra Trofarello e Fossano	già previsto	NO		x			
Lombardia	13	Linea Pavia – Casalpusterlengo	Riclassificazione in D4. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad adeguare in categoria assiale D4 la linea Pavia – Casalpusterlengo ...omissis...	Si necessita della formalizzazione di un modello di esercizio merci sulla tratta in oggetto, con esplicitazione della categoria di carico dei treni.	oggetto di approfondimento	NO		x			
Lombardia / Emilia Romagna	14	Linea Brescia – Parma	Riclassificazione in D4. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad adeguare in categoria assiale D4 la linea Brescia – Parma ...omissis...	Ad oggi sono in corso gli studi di fattibilità per il raddoppio ed elettrificazione della Brescia - San Zeno - Ghedi e per l'elettrificazione della Ghedi - Parma. Entrambi gli interventi prevedono il potenziamento prestazionale della linea in termini di peso assiale. Al fine di poter studiare compiutamente gli interventi si necessita della formalizzazione del modello di esercizio merci che si intende implementare, con esplicitazione della categoria di carico dei treni.	oggetto di approfondimento	NO		x			

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitabile, oggetto di approfondimento, già prevista)	Tipologia di richieste				
						RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Lombardia	15	Linea Brescia – Cremona.	Riclassificazione in D4. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad adeguare in categoria assiale D4 la linea Brescia – Cremona ...omissis...	Si necessita di un modello di esercizio merci sulla tratta in oggetto, con esplicitazione della categoria di carico dei treni.	oggetto di approfondimento	NO		x		
Piemonte	16	Fossano	...omissis... Si chiede inoltre di rendere pubblico lo scalo di Fossano e ampliare il presenziamento presso la stazione di Fossano.	Affinché RFI possa avviare i necessari approfondimenti, si rende necessaria l'esplicitazione di un modello di esercizio previsionale in modo che possa individuare la più corretta modalità di messa in disponibilità dell'asset.	oggetto di approfondimento	SI	x			
	17	- Alessandria Smistamento - Brennero - Brescia est fascio merci - Castelguelfo (fascio base) - Cavatigozzi - Cervignano SM - Cremona - Domo II - Ferrara - Fiorenzuola - Genova Sampierdarena Smistamento - Luino - Mantova Frassinè - Melzo Scalo - Sm.to - Novara Boschetto - Padova Int.to - Piacenza - Piadena - Portogruaro - San Zeno Folzano - Savona P. Doria - Tarvisio Boscoverde - Tortona - Trieste Campo Marzio - Ventimiglia - Verona Porta Nuova Scalo - Verona Porta Vescovo	- Milano Richiesta di intervento per la creazione di spazi di sosta per treni di merce pericolosa. Si richiede la creazione di spazi fruibili per la gestione di eventuali perturbazioni che interessino la circolazione ferroviaria e che permettano la sosta straordinaria - in particolare per servizi interessati da merce pericolosa. La creazione di tali impianti, caratterizzati da accessibilità e sezionamento della tensione elettrica, è volta a consentire la sosta tecnica ed eventuali interventi di manutenzione/condizionamento in zone strategiche quali le località di confine e/o zone limitrofe, interporti, e particolari impianti. Tali impianti inoltre devono permettere la gestione di situazioni di emergenza mediante gli adeguati attrezzaggi previsti dalla normativa vigente in materia di merci pericolose. Di seguito le località in cui si richiede la disponibilità di tali spazi 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, elenco che non si ritiene comunque esaustivo: (vedi colonna C)	Considerata la necessità di creare un buffer di capacità per alcuni servizi, si rendono necessari anche approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-normativo e si ritiene necessario acquisire un ordine di priorità tra gli impianti oggetto della richiesta, in relazione ai servizi che si intende svolgere, che dovranno essere quantificati nei volumi. Ad oggi sono in corso le seguenti attività: • Castelguelfo : già presenti spazi per la sosta di merci pericolose (bin. I del Fascio Base e, per sosta anche oltre il tempo programmato, bin II e III del Terminal Container). Con l'attivazione di Parma Interporto si renderanno disponibili per soste tecniche, anche per merci pericolose in caso di anomalie, anche gli attuali bin di A/P di Castelguelfo. • Piadena : già in corso la procedura per adeguamento a scalo merci pericolose. • Brescia Est FM : in fase di studio attrezzaggio per merci pericolose nell'ambito del progetto di potenziamento infrastrutturale dell'impianto. • Arquata Scrivia : è previsto l'adeguamento per merci pericolose nell'ambito del progetto Ultimo Miglio	oggetto di approfondimento	NO	x			
	18	- Alessandria Smistamento - Brennero - Brescia est fascio merci - Castelguelfo (fascio base) - Cavatigozzi - Cervignano SM - Cremona - Domo II - Ferrara - Fiorenzuola - Genova Sampierdarena Smistamento - Livorno Calabrone - Luino - Mantova Frassinè - Milano Sm.to - Novara Boschetto - Padova Int.to - Piacenza - Piadena - Portogruaro - San Zeno Folzano - Savona P. Doria - Tarvisio Boscoverde - Tortona - Trieste Campo Marzio - Udine Parco - Verona Porta Nuova Scalo - Verona Porta Vescovo - Villa Opicina	- Melzo Scalo Richiesta di intervento per la creazione di spazi di sosta per eseguire manutenzioni correttive a vagoni merci. Si richiede la messa a disposizione di binari a raso, con possibilità di accesso carrabile per l'intervento tramite dispositivi di sollevamento, la consegna di ricambi (es. sale montate), l'eventuale svuotamento di vagoni della merce trasportata. La creazione di tali impianti, caratterizzati da accessibilità (tramite linea elettrica anche solo in radice) e sezionamento della tensione elettrica, è volta a consentire la sosta tecnica per interventi di manutenzione/condizionamento in zone strategiche quali le località di confine e/o zone limitrofe, interporti, e particolari impianti. Tali impianti inoltre devono permettere eventualmente interventi anche su vagoni trasportanti Merci Pericolose, rendendo possibile l'adozione delle misure di sicurezza necessarie. Di seguito le località in cui si richiede la disponibilità di tali spazi 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, elenco non si esaurisce: (vedi colonna C)	Considerata la necessità di creare un buffer di capacità per alcuni servizi, si rendono necessari anche approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-normativo e si ritiene necessario acquisire un ordine di priorità tra gli impianti oggetto della richiesta, in relazione ai servizi che si intende svolgere, che dovranno essere quantificati nei volumi. Ad oggi è in corso la seguente attività: • Livorno Calabrone : già prevista la realizzazione di un'area attrezzata che potrà rendersi disponibile una volta concluse le attività di realizzazione dello Scavalco della linea tirrenica.	oggetto di approfondimento	NO	x			

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	Valutazioni		Tipologia di richieste					
				VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO	
Piemonte	19	Domoli	Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere. Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere. L'impianto deve essere configurato in sezioni alimentabili separatamente tramite sezionamenti posti in posizione opportuna. Tramite l'apparato centrale si associa agli itinerari di ingresso, manovra e uscita dall'impianto la tensione di alimentazione necessaria per la locomotiva che deve percorrere l'itinerario stesso. I relativi segnali principali e di manovra riportano la tensione applicata al singolo segmento ed impediscono la transizione verso una sezione alimentata con tensione incoerente. (v. schema trasmesso da Stakeholder) STESSA RICHIESTA DI DB CARGO ITALIA E INRAIL	Nell'impianto di Domo Il sono stati fatti interventi di upgrade del sistema di alimentazione Polifunzionale. L'intervento richiesto non può essere al momento recepito come proposta di sviluppo in quanto privo delle opportune condizioni tecnico-normative a supporto.	non recepitibile	NO			x		
Lombardia	20	Luino	Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere. Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere. L'impianto deve essere configurato in sezioni alimentabili separatamente tramite sezionamenti posti in posizione opportuna. Tramite l'apparato centrale si associa agli itinerari di ingresso, manovra e uscita dall'impianto la tensione di alimentazione necessaria per la locomotiva che deve percorrere l'itinerario stesso. I relativi segnali principali e di manovra riportano la tensione applicata al singolo segmento ed impediscono la transizione verso una sezione alimentata con tensione incoerente. (v. schema trasmesso da Stakeholder) STESSA RICHIESTA DI DB CARGO ITALIA E INRAIL	Nell'impianto di Luino sono stati fatti interventi di upgrade del sistema di alimentazione Polifunzionale. L'intervento richiesto non può essere al momento recepito come proposta di sviluppo in quanto privo delle opportune condizioni tecnico-normative a supporto.	non recepitibile	NO			x		
Trentino Alto Adige	21	Brennero	Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere. Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere. L'impianto deve essere configurato in sezioni alimentabili separatamente tramite sezionamenti posti in posizione opportuna. Tramite l'apparato centrale si associa agli itinerari di ingresso, manovra e uscita dall'impianto la tensione di alimentazione necessaria per la locomotiva che deve percorrere l'itinerario stesso. I relativi segnali principali e di manovra riportano la tensione applicata al singolo segmento ed impediscono la transizione verso una sezione alimentata con tensione incoerente. (v. schema trasmesso da Stakeholder) STESSA RICHIESTA DI DB CARGO ITALIA E INRAIL	L'intervento richiesto non può essere al momento recepito come proposta di sviluppo in quanto privo delle opportune condizioni tecnico-normative a supporto.	non recepitibile	NO			x		
Friuli Venezia Giulia	22	Tarvisio Boscoverde	Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere. Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere. L'impianto deve essere configurato in sezioni alimentabili separatamente tramite sezionamenti posti in posizione opportuna. Tramite l'apparato centrale si associa agli itinerari di ingresso, manovra e uscita dall'impianto la tensione di alimentazione necessaria per la locomotiva che deve percorrere l'itinerario stesso. I relativi segnali principali e di manovra riportano la tensione applicata al singolo segmento ed impediscono la transizione verso una sezione alimentata con tensione incoerente. (v. schema trasmesso da Stakeholder) STESSA RICHIESTA DI DB CARGO ITALIA E INRAIL	L'intervento richiesto non può essere al momento recepito come proposta di sviluppo in quanto privo delle opportune condizioni tecnico-normative a supporto.	non recepitibile	NO			x		

**Tavolo tecnico di ascolto e di
raccolta delle richieste di
miglioramento, efficientamento e
sviluppo dell'infrastruttura**

Scheda

Richiesta Intervento n. 1/8

“elettrificazione e implementazione sistemi SCMT”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA.....	10
G. ACCORDI E INTESE.....	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	23
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	23

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **30 giugno 2020**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	Captrain Italia Srl
Direzione / Ufficio Responsabile	Ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
Nominativo operativo di riferimento	Silvia De Rocchi e Luca Farina
Riferimenti (e – mail, tel.)	Silvia.derocchi@captrain.it (3407907527), luca.farina@captrain.it (3467942745),

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

Allungamento/innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei "servizi extra pacchetto minimo di accesso" per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l'introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l'installazione delle barriere antirumore per limitare l'inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

In questa sezione devono essere indicati la Regione, l'impianto e/o la linea dove si propone l'intervento e descritto il territorio interessato

L'intervento è richiesto per le aree del Nord Italia ancora non attrezzate con sistemi di elettrificazione e sistemi di sicurezza SCMT in prossimità di centri industriali e logistici. Oltre a ciò, come verrà affrontato nella scheda n° 3/8 si chiede di elettrificare i 9 binari ancora non elettrificati della stazione di confine di Villa Opicina.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

In questa sezione riportare la descrizione della necessità da cui scaturisce la richiesta di intervento, specificando nel dettaglio perché si ritiene che l'intervento proposto possa portare dei miglioramenti.

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

La necessità di elettrificare le linee ferroviarie ad elevato traffico si pone al fine di ridurre le difficoltà di circolazione delle imprese ferroviarie e al contempo efficientare le stesse linee ferroviarie. Si tratta di un intervento che si rende necessario in quanto ad oggi le imprese ferroviarie debbono utilizzare locomotive diesel con un notevole impatto sull'ambiente e sulle performance. Inoltre, si richiede l'implementazione del sistema SCMT per adeguare le linee agli standard di sicurezza in vigore in Italia e per evitare di ricorrere a locomotive dotate di SSC, disponibili in numero molto minore sul mercato e con coefficienti di prestazione molto più bassi della media.

Si rende inoltre necessario elettrificare i 9 binari, non ACEI, ad oggi ancora non elettrificati, di Villa Opicina accompagnato da spostamenti di manovra comandati da segnali bassi. Tale intervento avrebbe il notevole vantaggio di avere importanti miglioramenti nella gestione della stazione e permetterebbe la movimentazione dei convogli anche nelle ore in cui la squadra di manovra non è presente evitando l'ingombro della rete ferroviaria.

In questa sezione riportare i servizi (numero e tipologia treni) che verrebbero interessati dal progetto di investimento:

Treni merci, anche internazionali, che servono importanti centri logistici come Mercurio-Gefco a Torrile San Polo (linea BS-PR) e il raccordo ENI di Sannazzaro (linea AL-PV).

Su Sannazzaro attualmente gravitano circa 30 treni a settimana (parlando solo di traffico prodotto da CTI), con difficoltà di espansione dettate dalle limitazioni infrastrutturali della linea (modulo ridotto, trazione termica, SSC, binario unico...).

SU Torrile San Polo attualmente gravitano 10 treni da Fossacesia (furgoni da Sevel) e fino a 10 treni dall'Est Europa via Tarvisio (auto), parlando sempre e solo di produzione CTI, con le stesse difficoltà di produzione di cui sopra.

Presso la stazione di Villa Opicina gravitano 50 treni alla settimana dell'impresa ferroviaria Captrain, oltre a quelli di altre imprese ferroviarie. Secondo le stime nel corso dei prossimi anni vi sarà un notevole incremento del traffico ferroviario tra Italia e paesi dell'est Europa, ragione per la quale si rende necessario l'elettificazione dei binari ancora ad oggi non elettrificati presso Villa Opicina. (Rif. Scheda 3/8).

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

*In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche **tecniche e funzionali del progetto**.*

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad elettrificare le linee e adeguarle agli standard di sicurezza in vigore.

In particolare:

- Elettrificazione e adozione sistema SCMT su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro
- Elettrificazione e adozione sistema SCMT su linea Parma – Brescia
- Elettrificazione di 9 binari presso la stazione di Villa Opicina

G. ACCORDI E INTESE

In questa sezione devono essere indicati gli Accordi e le Intese che prevedono l'intervento, con l'indicazione dell'eventuale disponibilità di soggetti diversi da RFI a finanziare il progetto, nonché eventuali strumenti di pianificazione e programmazione territoriale (PUC, PRIT, PUMS, etc.).

Da quanto ci risulta, impresa ENI ha stipulato un accordo quadro con RFI che prevede tra le varie misure l'elettrificazione e adozione sistema SCMT su linea Alessandria S.to - Sannazzaro.

Non sono necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

In questa sezione devono essere indicati eventuali investimenti, non riferiti al Gestore, collegati.

//

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In questa sezione specificare i principali **benefici commerciali** che si stima di ottenere con l'investimento in oggetto, secondo il seguente elenco:

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*

- Incremento della velocità*

- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*

- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*

- Altro : adeguamento agli standard di sicurezza vigenti*

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da ... Alessandria S.to a Casalpuusterlengo

Estesa (se intervento diffuso): daParma..... a Brescia

Località di servizio (se intervento puntuale): Stazione di Villa Opicina

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da Alessandria S.to a Casalpuusterlengo

Numero treni giorno = 30 treni/settimana. Si veda M53 delle stazioni di Alessandria S.to e Sannazaro
[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Nel caso vi siano più relazioni, riportare le informazioni per ognuna di esse.

Relazione di traffico = da Parma a Brescia

Numero treni giorno = 40 treni/settimana. Si veda M53 delle stazioni di Parma e Torrile San Polo.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Località di servizio (se intervento puntuale): Stazione di Villa Opicina

Numero treni giorno = 50 treni/settimana. Si veda M53 della stazione di Villa Opicina.....[treni/gg]

Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =.....[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso =attualmente non stimabile..... [min]

Relazione di traffico = da Alessandria S.to a Casalpusterlengo

Relazione di traffico = da Parma a Brescia

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Si eliminerebbero le limitazioni riguardo il tonnellaggio rimorchiabile e si incrementerebbe la velocità grazie all'utilizzo delle locomotive elettriche al posto delle attuali diesel (per verificare questa condizione al 100% sarebbe bene riqualificare le linee in categoria assiale D4).

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

//

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

L'ammodernamento di una linea porta necessariamente efficientamento. I benefici strettamente connessi permetterebbero un incremento dell'utilizzo della linea stessa. Essi non sono immediatamente individuabili poiché sono legati alla percentuale di efficientamento effettuata.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....50 treni/settimana.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Qualora tutti i binari fossero elettrificati presso la stazione di confine di Villa Opicina accompagnato da spostamenti di manovra comandati da segnali bassi, non vi sarebbe la necessità di avere una squadra di manovra presso la stazione. Lato GI non solo vi sarebbe un risparmio in termini di costi ma anche in termini di efficienza e ottimizzazione della capacità presso la stazione con effetti positivi sull'intera rete ferroviaria. Alla luce della recente decisione del GI di dismettere il servizio di manovra presso le stazioni di confine, la presenza di binari non elettrificati a Villa Opicina implicherebbe la presenza di una locomotiva diesel per impresa ferroviaria con un notevole impatto negativo sui costi delle IF e in termini di efficienza.

Inoltre considerando che, secondo gli obiettivi europei, il numero di merci trasportate via ferrovia in Italia deve crescere è pertanto requisito imprescindibile che le stazioni di confine debbano essere destinatarie di investimenti per rendere adeguate tali infrastrutture alla ricezione dei treni.

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

Come miglioramento collaterale sarebbe bene qualificare le linee sopra citate in categoria D4.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....attualmente non stimabile. Per un dato centrato sul presente si veda M53 delle stazioni coinvolte.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Con l'upgrade di linea così effettuato vi sarebbe la possibilità di incrementare la massima massa rimorchiabile fino a 2500 tonnellate (compatibilmente con la prestazione delle locomotive).

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

//

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

In questa sezione, riportare ulteriori riflessioni utili all'analisi degli interventi in oggetto.

//

**Tavolo tecnico di ascolto e di
raccolta delle richieste di
miglioramento, efficientamento e
sviluppo dell'infrastruttura**

Scheda

Richiesta Intervento n. 2/8

*“Potenziamento stazioni a servizio di centri logistici e
industriali”*

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	9
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **30 giugno 2020**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	Captrain Italia Srl
Direzione / Ufficio Responsabile	Ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
Nominativo operativo di riferimento	Silvia De Rocchi e Luca Farina
Riferimenti (e – mail, tel.)	Silvia.derocchi@captrain.it (3407907527), luca.farina@captrain.it (3467942745),

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei "servizi extra pacchetto minimo di accesso" per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l'introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l'installazione delle barriere antirumore per limitare l'inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

In questa sezione devono essere indicati la Regione, l'impianto e/o la linea dove si propone l'intervento e descritto il territorio interessato

L'intervento è richiesto per le aree ad elevata intensità di traffico ed in prossimità di centri industriali e logistici.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

In questa sezione riportare la descrizione della necessità da cui scaturisce la richiesta di intervento, specificando nel dettaglio perché si ritiene che l'intervento proposto possa portare dei miglioramenti.

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Ad oggi numerose stazioni non risultano essere adeguate alla capacità dei raccordi e dei terminal a cui sono connessi. Pertanto, si rende necessario il potenziamento di tali stazioni al fine di efficientare tutto il sistema ferroviario merci.

In questa sezione riportare i servizi (numero e tipologia treni) che verrebbero interessati dal progetto di investimento:

Tutti i treni merci passanti presso gli impianti (si veda M53 degli impianti indicati nella sezione successiva).

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

*In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche **tecniche e funzionali del progetto**.*

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Si richiede l'intervento del GI al fine di potenziare le stazioni elencate in seguito che risultano essere inadeguate al traffico presente e alle stime future. Si tratta di stazioni non adeguate alla capacità dei raccordi e dei terminal connessi. Tra gli interventi di potenziamento annoveriamo la necessità di riattivare binari dismessi e tagliati dalla linea principale, incrementare la presenza della manovra; elettrificare binari ad oggi non elettrificati; incrementare/creare tronchini per la sosta delle locomotive.

Per la sosta delle locomotive deve essere garantito un luogo in prossimità dei terminal per permetterne la sosta, considerando che necessariamente le locomotive devono essere ricoverate.

Le aree per la sosta sono indispensabili non solo per permettere la sosta delle locomotive ma anche per la gestione di situazioni di emergenza a livello nazionale ed internazionale che inevitabilmente hanno un impatto sulla circolazione del traffico ferroviario.

In particolare, urgono investimenti presso le seguenti località (in ordine alfabetico):

- Alessandria Smistamento
- Brescia est fascio merci
- Castelguelfo (fascio base)
- Cavatigozzi
- Cervignano SM
- Cremona
- Ferrara
- Fiorenzuola
- Genova Sampierdarena Smistamento
- Mantova Frassine
- Melzo Scalo
- Milano Sm.to
- Novara Boschetto
- Padova Int.to
- Piacenza
- Piadena
- Portogruaro

-
- San Zeno Folzano

 - Savona P. Doria

 - Tortona

 - Trieste Campo Marzio

 - Verona Porta Nuova Scalo

 - Verona Porta Vescovo

Nota: non sono presenti le stazioni di confine in quanto verranno trattate nella scheda n° 3/8.

G. ACCORDI E INTESE

In questa sezione devono essere indicati gli Accordi e le Intese che prevedono l'intervento, con l'indicazione dell'eventuale disponibilità di soggetti diversi da RFI a finanziare il progetto, nonché eventuali strumenti di pianificazione e programmazione territoriale (PUC, PRIT, PUMS, etc.).

Non siamo a conoscenza di accordi/intese formali in atto che prevedono gli interventi sopra citati.

Crediamo non siano necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

In questa sezione devono essere indicati eventuali investimenti, non riferiti al Gestore, collegati.

//

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In questa sezione specificare i principali **benefici commerciali** che si stima di ottenere con l'investimento in oggetto, secondo il seguente elenco:

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*

- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- Altro* _____

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): gli impianti indicati nel precedente punto F.....

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Considerando la natura strategica e strutturale dell'intervento richiesto non è possibile fornire dati quantitativi in questa sede. Il beneficio atteso sarebbe così ampio e diffuso da interessare potenzialmente l'intero traffico ferroviario merci.

Relazione di traffico = Si vedano gli M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate.

Numero treni giorno = Si vedano gli M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri X Merci

Nel caso vi siano più relazioni, riportare le informazioni per ognuna di esse.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....attualmente non stimabile.....[treni/gg]

Considerando la natura strategica e strutturale dell'intervento richiesto non è possibile fornire dati quantitativi in questa sede. Il beneficio atteso sarebbe così ampio e diffuso da interessare potenzialmente l'intero traffico ferroviario merci, non solo quello effettuato da Captrain Italia.

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Il potenziamento delle stazioni a servizio di impianti industriali e centri logistici permetterebbe di avere miglioramenti a favore di tutto il sistema logistico. Aree per la sosta delle locomotive e dei treni sono infatti indispensabili non solo al fine di evitare ingombri sulla rete ferroviaria, sia in situazioni di circolazione perturbata che in condizioni di normale operatività, ma anche nei casi di indisponibilità dei terminal di destinazione (ad esempio, in quanto il ritardo maturato dal treno ne ha imposto l'arrivo in orario oltre la chiusura del terminal).

L'elettrificazione dei binari permetterebbe la movimentazione dei convogli anche nelle ore in cui la squadra di manovra non è presente, evitando l'ingombro della rete ferroviaria.

E' inoltre estremamente importante garantire la presenza di tronchini per la sosta delle locomotive. A causa di tali mancanze, i treni in arrivo presso le stazioni summenzionate debbono parcheggiare le locomotive altrove, spesso percorrendo notevoli distanze per realizzare questi trasferimenti, tragitti che si potrebbe evitare. Ciò comporta costi elevati per le imprese ferroviarie e in termini di efficienza una riduzione della capacità generale della rete ferroviaria.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutte le stazioni indicate al punto F.

Incremento di puntualità atteso =..... attualmente non stimabile[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Si eviterebbero dispendi di risorse e conseguenti ritardi, si veda il punto sopra (impatto sulla capacità).

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = [min]

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Si potrebbero realizzare servizi più puntuali a beneficio di tutto il sistema ferroviario italiano (si veda il punto sopra relativo all'impatto sulla capacità).

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =...potenzialmente di interesse per tutto il traffico ferroviario.....[treni/gg]

Considerando la natura strategica e strutturale dell'intervento richiesto non è possibile fornire dati quantitativi in questa sede. Il beneficio atteso sarebbe così ampio e diffuso da interessare potenzialmente l'intero traffico ferroviario merci, non solo quello effettuato da Captrain Italia.

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Si vedano i commenti ai punti precedenti.

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

//

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

In questa sezione, riportare ulteriori riflessioni utili all'analisi degli interventi in oggetto.

//

**Tavolo tecnico di ascolto e di
raccolta delle richieste di
miglioramento, efficientamento e
sviluppo dell'infrastruttura**

Scheda

Richiesta Intervento n. 3/8

“Potenziamento stazioni di confine”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA.....	10
G. ACCORDI E INTESA.....	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	21
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	21

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **30 giugno 2020**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	Captrain Italia Srl
Direzione / Ufficio Responsabile	Ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
Nominativo operativo di riferimento	Silvia De Rocchi e Luca Farina
Riferimenti (e – mail, tel.)	Silvia.derocchi@captrain.it (3407907527), luca.farina@captrain.it (3467942745)

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei "servizi extra pacchetto minimo di accesso" per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l'introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l'installazione delle barriere antirumore per limitare l'inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

garantire spazi di sosta per le locomotive presso le stazioni di confine.

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

In questa sezione devono essere indicati la Regione, l'impianto e/o la linea dove si propone l'intervento e descritto il territorio interessato

L'intervento è richiesto per tutta l'area del Nord, in particolare sulle direttrici in ingresso dai valichi verso varie destinazioni del Nord Est/Ovest.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

In questa sezione riportare la descrizione della necessità da cui scaturisce la richiesta di intervento, specificando nel dettaglio perché si ritiene che l'intervento proposto possa portare dei miglioramenti.

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Si rende necessario il potenziamento delle stazioni di confine al fine di efficientare tutto il sistema ferroviario merci.

Il trasporto ferroviario per funzionare correttamente ha bisogno necessariamente di spazi per la sosta delle locomotive e l'assenza di tali spazi rappresenta un grave problema.

Vi è una elevata scarsità di spazi per la sosta delle locomotive, le ragioni principali sono da ricondurre alla decisione del GI di dismettere tali aree, senza proporre soluzioni sostitutive e alla mancanza di investimenti per la creazione di aree per l'appunto dedicate alle soste, luoghi indispensabili nel trasporto ferroviario merci.

Tutto ciò determina numerose inefficienze e ritardi, soprattutto perché le stazioni di confine dovrebbero essere dotate di spazi adeguati ai volumi di traffico, quali punti di collegamento con rete estera e snodi cruciali del traffico ferroviario merci internazionale ed punti strategici per l'intero sistema logistico italiano, paese ad alta vocazione esportatrice.

Oltre a quanto esposto poc'anzi la disponibilità di binari per la sosta delle locomotive è essenziale per permettere di mitigare gli effetti derivanti da perturbazioni sulla rete italiana ed europea, siano questi eventi programmati o accidentali.

In questa sezione riportare i servizi (numero e tipologia treni) che verrebbero interessati dal progetto di investimento:

Tutti i treni merci passanti presso i valichi (si veda M53 degli impianti indicati nella sezione successiva).



F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

*In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche **tecniche e funzionali del progetto**.*

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Si richiede l'intervento del GI al fine di potenziare le stazioni elencate in seguito che risultano essere inadeguate al traffico presente e alle stime future. Tra gli interventi di potenziamento annoveriamo la necessità di riattivare binari dismessi e tagliati dalla linea principale, incrementare la presenza della manovra; elettrificare ulteriori binari; incrementare/creare tronchini per la sosta delle locomotive. Per la sosta delle locomotive deve essere garantito un luogo in prossimità dei valichi.

Le aree per la sosta sono indispensabili per permettere la sosta delle locomotive e la gestione di situazioni di emergenza nazionale e internazionali che inevitabilmente hanno un impatto sul traffico ferroviario merci.

L'assenza di spazi adibiti alla sosta (tecnica e non), determinano inefficienze nell'effettuazione del trasporto in particolare in caso di ritardi, mancati appuntamenti al confine e annessa carenza di spazio degli impianti riceventi e/o dei binari di presa e consegna.

In particolare, urgono investimenti presso le seguenti località (in ordine alfabetico):

- Brennero

- Domo Il

- Luino

- Tarvisio Boscoverde

- Ventimiglia

- Villa Opicina (elettrificare i 9 binari non acei che ancora ad oggi dispongono di scambi da manovrare a mano)

G. ACCORDI E INTESE

In questa sezione devono essere indicati gli Accordi e le Intese che prevedono l'intervento, con l'indicazione dell'eventuale disponibilità di soggetti diversi da RFI a finanziare il progetto, nonché eventuali strumenti di pianificazione e programmazione territoriale (PUC, PRIT, PUMS, etc.).

Non siamo a conoscenza di accordi/intese formali in atto che prevedono gli interventi sopra citati.

Non sono necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

In questa sezione devono essere indicati eventuali investimenti, non riferiti al Gestore, collegati.

//

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In questa sezione specificare i principali **benefici commerciali** che si stima di ottenere con l'investimento in oggetto, secondo il seguente elenco:

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*

- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- Altro* _____

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): i valichi indicati nel precedente punto F.....

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Brennero	12 treni/settimana
Domo Il	140 treni/settimana
Luino	30 treni/settimana
Ventimiglia	12 treni/settimana
Villa Opicina	50 treni/settimana
Tarvisio	50 treni/settimana

Tipologia di traffico = Passeggeri

Merci

Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....attualmente non stimabile.....[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Il potenziamento delle stazioni di confine permette di avere miglioramenti di tutto il sistema logistico. Aree per la sosta delle locomotive e dei treni consentirebbero di evitare ingombri sulla rete ferroviaria sia in situazioni di circolazione perturbata sia in condizioni di normale operatività e nel caso di mancati appuntamenti con l'impresa partner causa avvenimenti sulle reti estere.

L'elettrificazione dei binari come sarebbe necessario nel caso di Villa Opicina accompagnato da spostamenti di manovra comandati da segnali bassi permetterebbe la movimentazione dei convogli anche nelle ore in cui la squadra di manovra non è presente, evitando l'ingombro della rete ferroviaria. Inoltre, alla luce della recente decisione del GI di dismettere il servizio di manovra presso le stazioni di confine, la presenza di binari non elettrificati a Villa Opicina implicherebbe la presenza di una locomotiva diesel per impresa ferroviaria con un notevole impatto negativo sui costi delle IF e in termini di efficienza. Infatti, qualora fossero elettrificati tutti i binari di Villa Opicina non vi sarebbe la necessità di avere una locomotiva diesel per IF e pertanto si ovvierebbe a tale problema.

E' inoltre estremamente importante garantire la presenza di tronchini per la sosta delle locomotive. A causa di tali mancanze, i treni in arrivo presso le stazioni summenzionate si trovano a dover parcheggiare le locomotive altrove spesso percorrendo distanze di numerosi km per realizzare questi trasferimenti, tragitti che si potrebbero evitare. Ciò comporta costi elevati per le imprese ferroviarie e un impatto notevole in termini di riduzione della capacità generale della rete ferroviaria.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutte le stazioni indicate al punto F.

Incremento di puntualità atteso =..... attualmente non stimabile[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Si eviterebbero dispendi di risorse e ritardi, si veda il punto sopra.

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = [min]

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Si potrebbero realizzare servizi più puntuali a beneficio di tutto il sistema ferroviario italiano.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =...134 treni/settimana. [treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro: incremento degli spazi per effettuazione delle attività previste dalla normativa italiana ed europea in materia di sicurezza. Oltre alla necessità di provvedere ad eventuali scarti carri e cambi macchinisti.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

L'intervento proposto permette di ridurre i tempi di esecuzione delle manovre ed evitare la creazione di colli di bottiglia che chiaramente causano notevoli ritardi su tutta la rete ferroviaria.

Un chiaro esempio risulta essere quello di Villa Opicina, dove i binari di circolazione sono 9, non ACEI con scambi da manovrare a mano, le IF che vi operano risultano essere superiori ai binari disponibili. Se tutti i binari fossero elettrificati e gli spostamenti di manovra comandati da segnali bassi vi sarebbero notevoli risparmi sia per le IF che per il GI, oltre ad avere un sistema molto più efficiente di quello attuale.

Inoltre considerando che, secondo gli obiettivi europei, il numero di merci trasportate via ferrovia in Italia deve crescere è pertanto requisito imprescindibile che le stazioni di confine debbano essere destinatarie di investimenti per rendere adeguate tali infrastrutture alla ricezione dei treni.

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =294.....[treni/eg-settimana]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Si vedano i commenti ai punti precedenti.

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

//

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

In questa sezione, riportare ulteriori riflessioni utili all'analisi degli interventi in oggetto.

//

**Tavolo tecnico di ascolto e di
raccolta delle richieste di
miglioramento, efficientamento e
sviluppo dell'infrastruttura**

Scheda

Richiesta Intervento n. 4/8

“Raddoppio/quadruplicamento tratte di linea”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	9
G. ACCORDI E INTESE	9
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **30 giugno 2020**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	Captrain Italia Srl
Direzione / Ufficio Responsabile	Ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
Nominativo operativo di riferimento	Silvia De Rocchi e Luca Farina
Riferimenti (e – mail, tel.)	Silvia.derocchi@captrain.it (3407907527), luca.farina@captrain.it (3467942745),

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei "servizi extra pacchetto minimo di accesso" per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l'introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l'installazione delle barriere antirumore per limitare l'inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

In questa sezione devono essere indicati la Regione, l'impianto e/o la linea dove si propone l'intervento e descritto il territorio interessato

L'intervento è richiesto per le aree del Nord Italia maggiormente soggette a fenomeni di congestione del traffico ferroviario, nonché soggette ad una forte richiesta di nuovi traffici, al momento non del tutto attuabili a causa delle limitazioni in essere.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

In questa sezione riportare la descrizione della necessità da cui scaturisce la richiesta di intervento, specificando nel dettaglio perché si ritiene che l'intervento proposto possa portare dei miglioramenti.

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Si tratta di un intervento che si rende necessario nei luoghi ad alta intensità di traffico ferroviario per aumentarne la capacità delle linee e velocità dei collegamenti e ridurre pertanto i colli di bottiglia sulla rete ferroviaria.

In questa sezione riportare i servizi (numero e tipologia treni) che verrebbero interessati dal progetto di investimento:

I treni Captrain Italia transitanti sulle linee di interesse sono: 40 treni alla settimana via Borgomanero, 12 treni alla settimana via Ventimiglia, 90 treni alla settimana per il tratto Milano Rogoredo – Tortona, 30 coppie di treni a settimana, 40 treni Arona – Novara.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

*In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche **tecniche e funzionali del progetto**.*

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad incrementare la capacità sulle linee esistenti particolarmente interessate da elevati volumi di traffico sia passeggeri che merci. Tali investimenti in raddoppi/quadruplicamenti di linee porterebbero notevoli benefici in termini di incremento della puntualità dei servizi ferroviari.

Di seguito le località in cui si chiede di intervenire:

- Raddoppio linea Premosello – Novara via Borgomanero
- Raddoppio linea Genova – Ventimiglia
- Raddoppio linea Arona – Novara
- Quadruplicamento Milano Rogoredo – Pavia e Tortona – Voghera
- Quadruplicamento linea Milano – Chiasso

Gli interventi di cui sopra sono chiave al fine di consentire uno sviluppo ed efficientamento del traffico ferroviario merci. Numerosi investimenti sono stati effettuati per il Terzo Valico dei Giovi, tuttavia senza il quadruplicamento della Milano Rogoredo – Tortona esso non consentirebbe di ottenere i benefici attesi. Si tratta di interventi necessari al fine di non mettere in sofferenza le linee esistenti.

G. ACCORDI E INTESE

In questa sezione devono essere indicati gli Accordi e le Intese che prevedono l'intervento, con l'indicazione dell'eventuale disponibilità di soggetti diversi da RFI a finanziare il progetto, nonché eventuali strumenti di pianificazione e programmazione territoriale (PUC, PRIT, PUMS, etc.).

Non siamo a conoscenza di accordi/intese formali in atto che prevedono gli investimenti sopra citati.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

In questa sezione devono essere indicati eventuali investimenti, non riferiti al Gestore, collegati.

//

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In questa sezione specificare i principali **benefici commerciali** che si stima di ottenere con l'investimento in oggetto, secondo il seguente elenco:

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- Altro* _____

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): daPremosello..... aNovara.....

Estesa (se intervento diffuso): daGenova aVentimiglia.....

Estesa (se intervento diffuso): daMilano Rogoredo..... aTortona

Estesa (se intervento diffuso): daArona aNovara.....

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = daPremosello..... aNovara.....

Numero treni giorno =.....40 treni/settimana..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Nel caso vi siano più relazioni, riportare le informazioni per ognuna di esse.

Relazione di traffico = daGenova..... aVentimiglia.....

Numero treni giorno =...12 treni/settimana.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = daMilano Rogoredo..... aTortona.....

Numero treni giorno =...90 treni/settimana.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = daArona..... aNovara.....

Numero treni giorno =...30 treni/settimana.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =..... attualmente non stimabile[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Raddoppio e/o quadruplicamento di una linea ferroviaria implica necessariamente un incremento della capacità, in quanto vi è una maggiore disponibilità di binari per la circolazione.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = daPremosello..... aNovara.....

Incremento di puntualità atteso =..... attualmente non stimabile[min, %]

Relazione di traffico = daGenova..... aVentimiglia.....

Incremento di puntualità atteso =... attualmente non stimabile[min, %]

Relazione di traffico = daMilano Rogoredo..... aTortona.....

Incremento di puntualità atteso =..... attualmente non stimabile[min, %]

Relazione di traffico = daArona..... aNovara.....

Incremento di puntualità atteso =..... attualmente non stimabile[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Il raddoppio e/o quadruplicamento di una linea porta ad un aumento della capacità delle linee e quindi non si verrebbero a creare colli di bottiglia, migliorando quindi la regolarità dei servizi ferroviari.

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = attualmente non stimabile [min]

Relazione di traffico = si vedano punti F e J e M53 delle stazioni.....

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

//

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

//

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).
Risolvendo il problema della congestione e dei colli di bottiglia vi sarebbe un incremento prestazionale delle linee interessate, con chiaro incremento della qualità dei servizi ferroviari.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

Il raddoppio e quadruplicamento impatta sul modello di circolazione e considerato l'obiettivo europeo di avere treni lunghi fino a 750 metri sarebbe auspicabile tale adeguamento approfittando di tali lavori per adattare la linea già esistente a queste caratteristiche.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....172.....[treni/eg settimana]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

//

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

In questa sezione, riportare ulteriori riflessioni utili all'analisi degli interventi in oggetto.

//

**Tavolo tecnico di ascolto e di
raccolta delle richieste di
miglioramento, efficientamento e
sviluppo dell'infrastruttura**

***Scheda
Richiesta Intervento n. 5/8***

“Riclassificazione in D4”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESA	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **30 giugno 2020**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	Captrain Italia Srl
Direzione / Ufficio Responsabile	ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
Nominativo operativo di riferimento	Silvia De Rocchi e Luca Farina
Riferimenti (e – mail, tel.)	Silvia.derocchi@captrain.it (3407907527), luca.farina@captrain.it (3467942745)

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei "servizi extra pacchetto minimo di accesso" per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l'introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l'installazione delle barriere antirumore per limitare l'inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

In questa sezione devono essere indicati la Regione, l'impianto e/o la linea dove si propone l'intervento e descritto il territorio interessato

L'intervento è richiesto per la linea Trofarello – Cuneo situata in Piemonte inclusa la stazione di Fossano e alcune linee della regione Lombardia, in particolare le linee: Pavia – Casalpusterlengo, Brescia – Parma e Brescia – Cremona.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

In questa sezione riportare la descrizione della necessità da cui scaturisce la richiesta di intervento, specificando nel dettaglio perché si ritiene che l'intervento proposto possa portare dei miglioramenti.

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

L'adeguamento assiale si pone necessario al fine di consentire il transito dei treni merci con un peso assiale maggiore a quello ad oggi previsto. Vigge attualmente una limitazione in categoria C3, che risulta essere molto penalizzante per le quantità massime trasportabili (massa netta) e per la possibilità di circolare con locomotori che rispettino tale limite assiale. Esistono infatti poche tipologie di locomotive così configurate ed esse sono comunque soggette a limitazioni di velocità imposte. Solo alcune locomotive Diesel risultano utilizzabili alla velocità massima ammessa, ma con riduzione di prestazione e spreco di carburante, essendo questa linea completamente elettrificata.

In questa sezione riportare i servizi (numero e tipologia treni) che verrebbero interessati dal progetto di investimento:

Treni merci con destinazione/origine da/per il bacino industriale del cuneo (Regione Piemonte). Nello specifico si segnala un forte interesse per l'aumento prestazionale dei trasporti di cereali destinate a varie località (Busca, Fossano, Carmagnola, Racconigi). Si segnala inoltre la necessità di adeguare la rete ai futuri incrementi di traffico ferroviario merci a seguito di future aperture di importanti centri logistici nella zona citata. La sola produzione Captrain Italia effettua fino a 5 coppie di treni/settimana dalla Francia via Domodossola e 3 coppie di treni/settimana dalla Francia via Modane. Non sono considerati i treni effettuati dai concorrenti nella stessa area.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

*In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche **tecniche e funzionali del progetto**.*

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad adeguare in categoria assiale D4 la linea Trofarello – Cuneo, inclusa la stazione di Fossano e le linee Pavia – Casalpusterlengo, Brescia – Parma e Brescia – Cremona.

Si chiede inoltre di rendere pubblico lo scalo di Fossano e ampliare il presenziamento presso la stazione di Fossano.

G. ACCORDI E INTESE

In questa sezione devono essere indicati gli Accordi e le Intese che prevedono l'intervento, con l'indicazione dell'eventuale disponibilità di soggetti diversi da RFI a finanziare il progetto, nonché eventuali strumenti di pianificazione e programmazione territoriale (PUC, PRIT, PUMS, etc.).

Non siamo a conoscenza di accordi/intese formali in atto che prevedono gli investimenti sopra citati.

Non sono necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

In questa sezione devono essere indicati eventuali investimenti, non riferiti al Gestore, collegati.

//

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In questa sezione specificare i principali **benefici commerciali** che si stima di ottenere con l'investimento in oggetto, secondo il seguente elenco:

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- Altro ____ Switch modale a favore del trasporto ferroviario e conseguente impatto positivo sull'ambiente*

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da ...Trofarello..... a ...Cuneo.....

Estesa (se intervento diffuso): da ...Pavia..... a ...Casalpusterlengo.....

Estesa (se intervento diffuso): da ...Brescia..... a ...Parma.....

Estesa (se intervento diffuso): da ...Brescia..... a ...Cremona.....

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = Si veda M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate.

Numero treni giorno = Si veda M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Nel caso vi siano più relazioni, riportare le informazioni per ognuna di esse.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = non attualmente stimabile [min]

Relazione di traffico =Si veda punto F.....

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Pur essendo ammessi alcuni locomotori elettrici appartenenti alla categoria C3 essi sono comunque affetti da una limitazione di velocità imposta. Con l'upgrade a categoria assiale D4 si ovvierebbe al presente limite che crea colli di bottiglia. La velocità limitata comporta una penalizzazione elevata al traffico ferroviario merci.

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.
Descrizione modello di esercizio



Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

Si, si chiede l'upgrade del peso assiale da C3 a D4.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =non attualmente stimabile.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

L'impatto riguarderebbe i treni attualmente in circolazione in quanto si utilizzerebbe un locomotore elettrico invece del diesel ed i benefici indotti (aumento della velocità) potrebbero portare alla realizzazione di nuovi servizi.

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

Vi sarebbe una riduzione di costi derivante dall'uso di locomotori elettrici al posto di locomotori diesel e verrebbe utilizzata meglio un'infrastruttura già elettrificata.

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

//

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

In questa sezione, riportare ulteriori riflessioni utili all'analisi degli interventi in oggetto.

//

**Tavolo tecnico di ascolto e di
raccolta delle richieste di
miglioramento, efficientamento e
sviluppo dell'infrastruttura**

Scheda

Richiesta Intervento n. 6/8

***Richiesta di intervento per la creazione di spazi di sosta
per treni di merce pericolosa***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	9
G. ACCORDI E INTESA	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **30 giugno 2020**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponenti	Captrain Italia
Direzione / Ufficio Responsabile	ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
Nominativo operativo di riferimento	Silvia De Rocchi, Luca Farina
Riferimenti (e – mail, tel.)	Silvia.derocchi@captrain.it (3407907527), luca.farina@captrain.it (3467942745)

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei "servizi extra pacchetto minimo di accesso" per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l'introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l'installazione delle barriere antirumore per limitare l'inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

garantire spazi di sosta in generale per tutti i convogli, ma, in particolare, per i trasporti interessati da merci pericolose.

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

In questa sezione devono essere indicati la Regione, l'impianto e/o la linea dove si propone l'intervento e descritto il territorio interessato

L'intervento è richiesto per tutta l'area del Nord, in particolare sulle direttrici in ingresso dai valichi verso varie destinazioni del Nord Est/Ovest.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

In questa sezione riportare la descrizione della necessità da cui scaturisce la richiesta di intervento, specificando nel dettaglio perché si ritiene che l'intervento proposto possa portare dei miglioramenti.

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

A seguito della razionalizzazione della rete effettuata dal gestore (nota come "rete snella") molti degli spazi/binari in precedenza adibiti alla sosta (tecnica e non) sono stati rimossi senza che siano state sviluppate altre soluzioni sostitutive. L'assenza di spazi adibiti alla sosta (tecnica e non), con focus per treni di merce pericolosa, determinano inefficienze nell'effettuazione del trasporto in particolare in caso di ritardi, mancati appuntamenti al confine e annessa carenza di spazio degli impianti riceventi e/o dei binari di presa e consegna. In particolare, si ritiene che gli interporti debbano garantire spazi di sosta per merci pericolose 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, essendo centri nevralgici della logistica ferroviaria, così come le stazioni di confine e altre località strategiche individuate sulla rete.

In questa sezione riportare i servizi (numero e tipologia treni) che verrebbero interessati dal progetto di investimento:

In generale tutti i servizi ferroviari ed in particolare i trasporti di merci pericolose.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

*In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche **tecniche e funzionali del progetto**.*

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Si richiede la creazione di spazi fruibili per la gestione di eventuali perturbazioni che interessino la circolazione ferroviaria e che permettano la sosta straordinaria - in particolare per servizi interessati da merce pericolosa.

La creazione di tali impianti, caratterizzati da accessibilità e sezionamento della tensione elettrica, è volta a consentire la sosta tecnica ed eventuali interventi di manutenzione/condizionamento in zone strategiche quali le località di confine e/o zone limitrofe, interporti, e particolari impianti.

Tali impianti inoltre devono permettere la gestione di situazioni di emergenza mediante gli adeguati attrezzaggi previsti dalla normativa vigente in materia di merci pericolose.

Di seguito le località in cui si richiede la disponibilità di tali spazi 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, elenco che non si ritiene comunque esaustivo (in ordine alfabetico):

- Alessandria Smistamento
- Brennero
- Brescia est fascio merci
- Castelguelfo (fascio base)
- Cavatigozzi
- Cervignano SM
- Cremona
- Domo Il
- Ferrara
- Fiorenzuola
- Genova Sampierdarena Smistamento
- Luino
- Mantova Frassine
- Melzo Scalo

-
- Milano Sm.to

 - Novara Boschetto

 - Padova Int.to

 - Piacenza

 - Piadena

 - Portogruaro

 - San Zeno Folzano

 - Savona P. Doria

 - Tarvisio Boscoverde

 - Tortona

 - Trieste Campo Marzio

 - Ventimiglia

 - Verona Porta Nuova Scalo

 - Verona Porta Vescovo

 - Villa Opicina
-

G. ACCORDI E INTESE

In questa sezione devono essere indicati gli Accordi e le Intese che prevedono l'intervento, con l'indicazione dell'eventuale disponibilità di soggetti diversi da RFI a finanziare il progetto, nonché eventuali strumenti di pianificazione e programmazione territoriale (PUC, PRIT, PUMS, etc.).

Da quanto ci risulta, l'intervento non è previsto da accordi o intese attualmente vigenti.

Non sono necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

In questa sezione devono essere indicati eventuali investimenti, non riferiti al Gestore, collegati.

//

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In questa sezione specificare i principali **benefici commerciali** che si stima di ottenere con l'investimento in oggetto, secondo il seguente elenco:

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- Altro:*

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Considerando la natura strategica e strutturale dell'intervento richiesto non è possibile fornire dati quantitativi in questa sede. Il beneficio atteso sarebbe così ampio e diffuso da interessare un'intera tipologia di traffico, quello di merce pericolosa, garantendo un decongestionamento dei binari di linea in caso di circolazione perturbata o di mancata ricezione negli impianti terminali.

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Località di servizio (se intervento puntuale): **gli impianti indicati nel precedente punto F.**

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

I traffici attualmente gestiti da Captrain Italia, potenzialmente coinvolti dalla proposta in quanto servizi trasportanti anche merci pericolose sono 160 treni/settimana.

Relazione di traffico = Si veda M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate.

Numero treni ~~giorno~~-settimana = 160..... [treni/gg settimana]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....attualmente non stimabile.....[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutte le relazioni indicate al punto F

Incremento di puntualità atteso = attualmente non stimabile [min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

La presenza di aree di sosta per treni merci, in particolare di quelli trasportanti merce pericolosa, permette di ricoverare i convogli in tempi rapidi in presenza di situazioni di circolazione perturbata o in caso di indisponibilità del terminal di destinazione (ad esempio, in quanto il ritardo maturato dal treno ne ha imposto l'arrivo in orario di chiusura del terminal). In tal modo, il GI può liberare capacità di infrastruttura per privilegiare, ove necessario e nel rispetto delle regole di gestione della circolazione previste dal PIR, altri traffici, minimizzando l'impatto in termine di orario per gli stessi.

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = [min]

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Per altri interventi, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Dal punto di vista della qualità vi sarebbe un netto miglioramento, in quanto le imprese ferroviarie avrebbero certezza riguardo i luoghi dedicati alla sosta dei treni trasportanti merci pericolose con conseguente impatto positivo sulla regolarità e puntualità dei traffici ferroviari.

Inoltre si avrebbero luoghi certi ed idonei dove effettuare le soste sgravando le IF da eventuali extra costi improvvisi.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

La presenza di spazi di sosta aggiuntivi rispetto agli esistenti permette al GI, a costo contenuto, di poter offrire alle IF servizi ulteriori, così da poter pianificare i traffici in modo differente, ricercando efficienze ed eventuali soluzioni attualmente non praticabili. Inoltre, nel caso di circolazione perturbata IF e GI potranno avvalersi di un servizio utile a minimizzare i disagi della situazione contingente.

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

//

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

In questa sezione, riportare ulteriori riflessioni utili all'analisi degli interventi in oggetto.

//

**Tavolo tecnico di ascolto e di
raccolta delle richieste di
miglioramento, efficientamento e
sviluppo dell'infrastruttura**

Scheda

Richiesta Intervento n. 7/8

***Richiesta di intervento per la creazione di spazi di sosta
per eseguire manutenzioni correttive a vagoni merci***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	12
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	21
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	21

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **30 giugno 2020**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponenti	Captrain Italia
Direzione / Ufficio Responsabile	ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
Nominativo operativo di riferimento	Silvia De Rocchi, Luca Farina
Riferimenti (e – mail, tel.)	<u>Silvia.derocchi@captrain.it (3407907527), luca.farina@captrain.it (3467942745)</u>

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei "servizi extra pacchetto minimo di accesso" per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l'introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l'installazione delle barriere antirumore per limitare l'inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

garantire spazi di sosta in ambito stazione/impianti merci indispensabili per consentire l'esecuzione di interventi di manutenzione correttiva per vagoni merci

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

In questa sezione devono essere indicati la Regione, l'impianto e/o la linea dove si propone l'intervento e descritto il territorio interessato

L'intervento è richiesto per tutte le principali direttrici di traffico merci, sia presso impianti di confine, che presso le principali stazioni di origine o destino del traffico merci sulla Rete Nazionale.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

In questa sezione riportare la descrizione della necessità da cui scaturisce la richiesta di intervento, specificando nel dettaglio perché si ritiene che l'intervento proposto possa portare dei miglioramenti.

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

A seguito di operazioni di visita tecnica, o anomalie che si verificano in linea, che comportino lo scarto di vagoni singoli o gruppi di vagoni, si riscontra sistematicamente la difficoltà di effettuare interventi di manutenzione correttiva, che consentano il successivo trasferimento in sicurezza dei vagoni stessi. L'assenza di spazi ove sia possibile eseguire il ripristino in condizioni di sicurezza, rispetto alle attività interferenti provoca tempi lunghissimi per la risoluzione di problemi/anomalie anche non particolarmente complessi, per mancanza di spazi adeguati ed accessibili. Ciò determina costi ingenti, ingombro non virtuoso di binari di impianto, potenziali difficoltà di esecuzione conforme delle riparazioni.

In questa sezione riportare i servizi (numero e tipologia treni) che verrebbero interessati dal progetto di investimento:

In generale tutti i servizi ferroviari merci e tutte le tipologie di vagoni, inclusi quelli adibiti al trasporto Merci pericolose. In una certa misura anche le locomotive da treno.



F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

*In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche **tecniche e funzionali del progetto**.*

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Si richiede la messa a disposizione di binari a raso, con possibilità di accesso carrabile per l'intervento tramite dispositivi di sollevamento, la consegna di ricambi (es. sale montate), l'eventuale svuotamento di vagoni della merce trasportata.

La creazione di tali impianti, caratterizzati da accessibilità (tramite linea elettrica anche solo in radice) e sezionamento della tensione elettrica, è volta a consentire la sosta tecnica per interventi di manutenzione/condizionamento in zone strategiche quali le località di confine e/o zone limitrofe, interporti, e particolari impianti.

Tali impianti inoltre devono permettere eventualmente interventi anche su vagoni trasportanti Merci Pericolose, rendendo possibile l'adozione delle misure di sicurezza necessarie.

Di seguito le località in cui si richiede la disponibilità di tali spazi 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, elenco non si esaustivo (in ordine alfabetico):

- Alessandria Smistamento
 - Brennero
 - Brescia est fascio merci
 - Castelguelfo (fascio base)
 - Cavatigozzi
 - Cervignano SM
 - Cremona
 - Domo II
 - Ferrara
 - Fiorenzuola
 - Genova Sampierdarena Smistamento
 - Livorno Calambrone
 - Luino
 - Mantova Frassine
-

-
- Melzo Scalo

 - Milano Sm.to

 - Novara Boschetto

 - Padova Int.to

 - Piacenza

 - Piadena

 - Portogruaro

 - San Zeno Folzano

 - Savona P. Doria

 - Tarvisio Boscoverde

 - Tortona

 - Trieste Campo Marzio

 - Udine Parco

 - Verona Porta Nuova Scalo

 - Verona Porta Vescovo

 - Villa Opicina
-

G. ACCORDI E INTESE

In questa sezione devono essere indicati gli Accordi e le Intese che prevedono l'intervento, con l'indicazione dell'eventuale disponibilità di soggetti diversi da RFI a finanziare il progetto, nonché eventuali strumenti di pianificazione e programmazione territoriale (PUC, PRIT, PUMS, etc.).

Da quanto ci risulta, l'intervento non è previsto da accordi o intese formali attualmente vigenti.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

In questa sezione devono essere indicati eventuali investimenti, non riferiti al Gestore, collegati.

//

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In questa sezione specificare i principali **benefici commerciali** che si stima di ottenere con l'investimento in oggetto, secondo il seguente elenco:

Impatto sulla capacità

Impatto sulla regolarità/puntualità

Incremento della velocità

Incremento del livello/qualità dei servizi

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Efficientamento dei movimenti di manovra

Incremento prestazionale

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Riduzione dei costi

Altro: riduzione dei tempi di ingombro di binari negli impianti

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Considerando la natura strategica e strutturale dell'intervento richiesto non è possibile fornire dati quantitativi in questa sede. Il beneficio atteso sarebbe così ampio e diffuso da interessare potenzialmente l'intero traffico ferroviario merci, garantendo una massimizzazione dei tempi di fermo dei vagoni scartati ed evitando i fenomeni di sosta prolungata in binari di impianto. Tutti i treni sarebbero potenzialmente coinvolti.

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): ...si vedano gli impianti indicati nel precedente punto F.....

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = Si veda M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate.

Numero treni giorno = Si veda M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Nel caso vi siano più relazioni, riportare le informazioni per ognuna di esse.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = si veda punto F

Incremento di puntualità atteso =.....non attualmente stimabile.....[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Si eviterebbero sprechi di capacità e di risorse dettate dalle esigenze di trasferire i carri nelle varie officine per attività che potrebbero essere svolte in loco.

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = [min]

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

La disponibilità di aree per la manutenzione correttiva porterebbe ad una riduzione dei tempi tra l'accadimento e la risoluzione del guasto.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

//

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

In questa sezione, riportare ulteriori riflessioni utili all'analisi degli interventi in oggetto.

//

**Tavolo tecnico di ascolto e di
raccolta delle richieste di
miglioramento, efficientamento e
sviluppo dell'infrastruttura**

***Scheda
Richiesta Intervento n. 8/8.***

***“Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni
di collegamento con le reti estere”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	12
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	12
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	22
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	22

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **30 giugno 2020**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponenti	Captrain Italia
Direzione / Ufficio Responsabile	ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
Nominativo operativo di riferimento	Silvia De Rocchi, Luca Farina
Riferimenti (e – mail, tel.)	Silvia.derocchi@captrain.it (3407907527), luca.farina@captrain.it (3467942745)

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei "servizi extra pacchetto minimo di accesso" per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l'introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l'installazione delle barriere antirumore per limitare l'inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

Realizzazione di alcuni binari elettrificati a tensione commutabile (in base la tipo di locomotive di volta in volta circolante) in taluni impianti di collegamento con reti estere, così da permettere anche alle IF dotate di locomotive monotensione di poter effettuare in proprio la manovra di scarto dal treno e di ricovero della stessa sotto la linea aerea di riferimento.

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

In questa sezione devono essere indicati la Regione, l'impianto e/o la linea dove si propone l'intervento e descritto il territorio interessato

La presente proposta è destinata agli impianti di:

- Domo Il e Luino, per quanto riguarda le stazioni di confine con la rete svizzera;
- Brennero e Tarvisio Boscoverde, stazioni di confine con la rete austriaca.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

In questa sezione riportare la descrizione della necessità da cui scaturisce la richiesta di intervento, specificando nel dettaglio perché si ritiene che l'intervento proposto possa portare dei miglioramenti.

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

Il presente intervento si rende necessario a seguito delle determinazioni assunte da RFI e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), la quale, come noto, ha autorizzato la dismissione del servizio di manovra attualmente svolto dal GI (anche tramite il ricorso a subaffidatari) nelle 4 stazioni di confine ove è ancora previsto (delibera ART 91/2020). In considerazione di tale decisione, molte IF (in prevalenza merci, ma anche quelle passeggeri possono essere coinvolte) che attualmente utilizzano locomotive monotensione si troveranno in grave difficoltà (se non nell'impossibilità) di svolgere traffici internazionali. Molte IF non potranno infatti beneficiare del servizio di manovra di RFI per il ritorno della locomotiva sotto la linea area italiana. Giova infatti ricordare che la scelta della modalità organizzativa del servizio di manovra nelle stazioni di confine (prestazione in proprio da parte di tutte le IF con ricorso a collaborazione reciproca, ai sensi della misura 12.5.c dell'allegato A alla delibera ART 130/2019) è difficilmente attuabile all'atto pratico, in considerazione dei rapporti tra le IF, non sempre in collaborazione reciproca, e della loro differente programmazione.

La presenza di binari a tensione commutabile (analogamente a quelli presenti in stazioni di confine poste su rete estera, come Chiasso Smistamento) permetterebbe a tutte le IF di poter continuare a svolgere traffici internazionali e giungere in autonomia nelle stazioni di confine, a tutto beneficio di un incremento del volume di traffico merci, in particolare sui corridoi europei. La vita utile residua delle locomotive a 3kV è infatti tale da permettere un loro utilizzo intensivo ancora per (almeno) circa 20 anni e il loro costo di acquisto/noleggio (inferiore di almeno il 25% rispetto ad analoghe macchine multisistema), oltre che quello di gestione che le rende decisamente più competitive di quelle politensione.

Inoltre, si ritiene che negli impianti dove oggi viene fornito il servizio di manovra, la soluzione della tensione commutabile permetta un risparmio di tempo rispetto all'organizzazione attuale della transizione, il che

permetterebbe un guadagno in termini di capacità d'impianto e di regolarità del servizio, divenendo la transizione indipendente da fattori terzi legati all'esecuzione delle manovre. Ciò vale solo in presenza di binari elettrificati.

Tale intervento permette quindi il mantenimento e l'incremento dei volumi di traffico su rotaia lungo i RFC, con maggiori possibilità di introito e conseguente riduzione dei costi per RFI. A nostro avviso, l'intervento deve essere attuato anche nella stazione di Luino, attualmente non raggiungibile da IF sprovviste di locomotive politensione per via della conformazione dell'impianto e del ridottissimo tempo massimo di transito previsto dal PIR.

In questa sezione riportare i servizi (numero e tipologia treni) che verrebbero interessati dal progetto di investimento:

Il progetto di investimento interessa principalmente servizi merci; i servizi passeggeri coinvolti sarebbero quelli svolti con locomotiva non interoperabile (attualmente una parte limitata di quelli in transito dai valichi indicati sopra e principalmente servizi a carattere stagionale o speciali).

Per quanto riguarda i servizi di trasporto merci, in generale sarebbero coinvolti tutti quelli svolti con locomotive monotensione, i quali rappresentano ancora una percentuale significativa dei traffici in transito dai valichi in oggetto.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

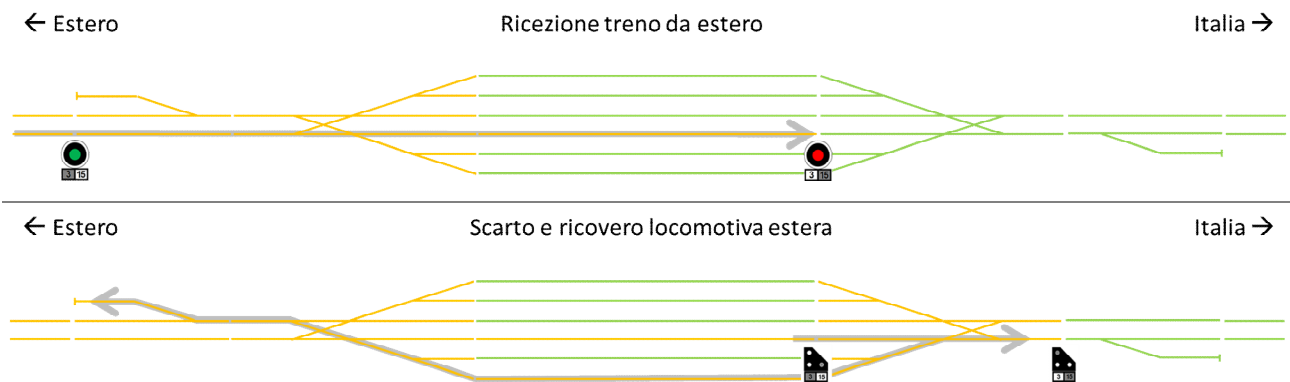
In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche **tecniche e funzionali del progetto**.

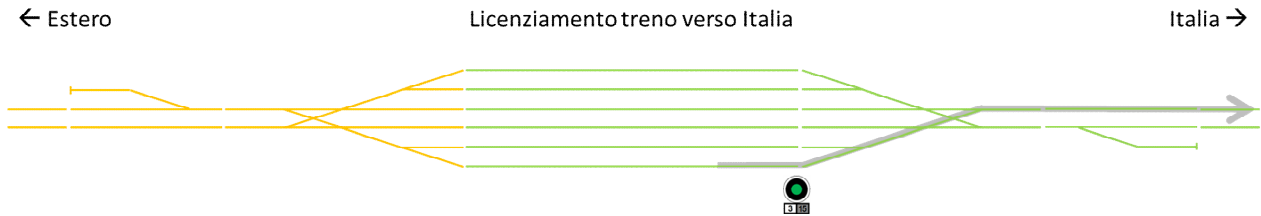
Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

L'impianto deve essere configurato in sezioni alimentabili separatamente tramite sezionamenti posti in posizione opportuna. Tramite l'apparato centrale si associa agli itinerari di ingresso, manovra e uscita dall'impianto la tensione di alimentazione necessaria per la locomotiva che deve percorrere l'itinerario stesso. I relativi segnali principali e di manovra riportano la tensione applicata al singolo segmento ed impediscono la transizione verso una sezione alimentata con tensione incoerente.

Si illustra nello schema semplificato riportato di seguito alcuni itinerari esemplificativi possibili, le relative tensioni di alimentazioni associate agli itinerari stessi e un possibile segnalamento. Tale schema semplificato sarebbe da declinare rispetto alla situazione impiantistica reale presente negli impianti oggetto della presente proposta. Il numero di binari da attrezzare con il sistema proposto è da definire in base alla capacità richiesta ed al tempo stimato per le operazioni di transizione in questo regime.

- alimentazione a 15 kV c.a.
- alimentazione a 3 kV c.c.





G. ACCORDI E INTESA

In questa sezione devono essere indicati gli Accordi e le Intese che prevedono l'intervento, con l'indicazione dell'eventuale disponibilità di soggetti diversi da RFI a finanziare il progetto, nonché eventuali strumenti di pianificazione e programmazione territoriale (PUC, PRIT, PUMS, etc.).

Da quanto ci risulta l'intervento non è previsto da accordi o intese attualmente vigenti, i quali, tuttavia, potrebbero essere oggetto di negoziazione tra RFI e GI delle reti confinanti, in quanto anche questi ultimi trarrebbero benefici, in termini di capacità, dall'intervento qui proposto.

Non sono necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

In questa sezione devono essere indicati eventuali investimenti, non riferiti al Gestore, collegati.

//

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

In questa sezione specificare i principali **benefici commerciali** che si stima di ottenere con l'investimento in oggetto, secondo il seguente elenco:

- Impatto sulla capacità**
- Impatto sulla regolarità/puntualità**
- Incremento della velocità**
- Incremento del livello/qualità dei servizi**
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri**
- Efficientamento dei movimenti di manovra**
- Incremento prestazionale**
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie**

- Riduzione dei costi**
- Altro: garanzia del livello di interoperabilità previsto dal contesto normativo europeo per i RFC.**

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): Domoll, Luino, Brennero, Tarvisio Boscoverde.

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Brennero	12 treni/settimana
Domo Il	140 treni/settimana
Luino	30 treni/settimana
Tarvisio	50 treni/settimana

Tipologia di traffico = Passeggeri

Merci

Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni/settimana ~~giorno~~ atteso = si presume un notevole incremento del numero di treni identificati al punto J.... [treni/gg] Riteniamo che la stazione di Tarvisio trarrà un notevole vantaggio, in quanto stazione che ha sempre sofferto notevoli difficoltà nel gestire il cambio locomotiva.

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

L'intervento proposto permette di rendere la manovra, necessaria al proseguimento del treno su rete estera o alla sua introduzione su quella italiana, maggiormente fluida e rapida nell'esecuzione, riducendo drasticamente il tempo di stazionamento del treno in stazione e, conseguentemente, l'occupazione dei binari, a beneficio di maggiore capacità disponibile. La locomotiva titolare, una volta scartata, potrà ricoverarsi in tempi brevi sui tronchini di sosta (al riguardo si sottolinea la necessità della creazione di appositi binari tronchi lato Pontebba nella stazione di Tarvisio Boscoverde e lato Laveno in quella di Luino).

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =.....[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = [min]

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....tutti i treni serviti da locomotive monotensione quindi sia quelli indicati al punto J che quelli svolti da altre imprese ferroviarie... [treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =..... almeno un movimento di manovra per ogni singolo treno[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Come già anticipato sopra, l'intervento permette di ridurre i tempi di esecuzione delle manovre e, al contempo, di liberare il binario occupato dal treno in arrivo o partenza dall'Italia (con beneficio per il GI, per quanto concerne la capacità d'infrastruttura, e per le IF, in termine di velocizzazione del trasporto).

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

Si ritiene che da un punto di vista complessivo del settore (IIF + GI), la soluzione proposta può essere economicamente la più conveniente rispetto ad un ipotetico approvvigionamento di macchine multisistema. Per verificare questa ipotesi si suggerisce tuttavia di effettuare un'attenta analisi costi/benefici di settore sotto la guida dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

//

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

In questa sezione, riportare ulteriori riflessioni utili all'analisi degli interventi in oggetto.

//
