

# O. REGIONE VENETO

**TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2020**

**VERBALE DI FEEDBACK**  
**TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 3.8 DEL PIR 2020**  
**18 novembre 2020**

In data 18 novembre 2020, in videoconferenza, si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) e **Regione Veneto**, come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2020\0001694 del 29/10/2020).

L'incontro ha inizio alle ore 15:00.

Per RFI, sono presenti:

- Catanese Arcangelo
- Lanzetta Emilio
- Olivieri Alberto
- Gregori Stefano
- Manzoni Stefania

Per Regione Veneto, sono presenti:

- D'Elia Marco
- Ombrella Andrea

*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 Provincie 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 Regione Veneto con nota del 15/07/2020 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 capitolo 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 Regione Veneto 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
Regione Veneto	1	/	/	/	1	/	1	/

Il dettaglio delle richieste ed il riscontro motivato delle proposte trasmesse da Regione Veneto sono riportati in allegato.

Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti RFI e Regione Veneto registrano i seguenti commenti ed osservazioni:

N° Richiesta	Osservazioni di RFI	Osservazioni di Regione Veneto

1	<ul style="list-style-type: none"><li>• RFI chiede di fornire il modello di esercizio previsionale delle linee ferroviarie delle quali si chiede la costruzione, che quantifichi nei volumi il traffico obiettivo, anche in relazione agli effetti prodotti dagli interventi richiesti.</li><li>• RFI chiede di assegnare alla richiesta presentata un ordine di priorità rispetto alle richieste degli anni precedenti.</li></ul>	
---	--	--

RFI richiede inoltre di segnalare quali tra le proposte avanzate assumono per lo Stakeholder particolare rilevanza.

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.

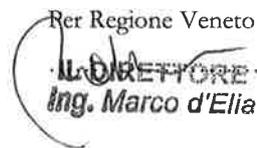
RFI infine ricorda che, in ottemperanza alla Delibera n. 151/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, entro il 30 gennaio sarà pubblicata sul proprio sito web una relazione conclusiva del procedimento di analisi e valutazione delle proposte avanzate dalle parti interessate unitamente ai contributi presentati, pertanto qualora Regione Veneto 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](mailto:rfi-dce@pec.rfi.it), [dg.tf@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it) e per conoscenza [pec@pec.autorità-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorità-trasporti.it).

L'incontro termina alle ore 16:00.

Il presente verbale, composto di n. 3 pagine, è redatto e sottoscritto in due esemplari originali.

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 18/11/2020.

Per RFI  


Per Regione Veneto  
  
IL DIRETTORE  
Ing. Marco d'Elia

## Regione Veneto

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	
Regione Veneto	1	Linea Brescia - Verona / Verona - Brennero	Collegamento ferroviario Garda - Aeroporto Catullo di VR. (v. ipotesi svulppate su documentazione Stakeholder)	RFI ha condotto una prima analisi trasportistica riguardante le ipotesi richieste da cui è emerso che sia il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Verona sia della Gardesana presentano condizioni generali di mobilità che rendono degno di attenzione l'approfondimento della risposta di utenza attratta mediante analisi più strutturate, da integrare con valutazioni preliminari sulla fattibilità e l'impegno economico delle nuove tratte di linea. Tali analisi dovranno inquadrarsi in una logica di sistema che integri gli scenari di sviluppo della rete ferroviaria e dei modelli di servizio previsti nei prossimi anni. Si richiede di fornire il materiale elaborato, o eventualmente da produrre, che possa supportare i dovuti approfondimenti, con particolare riferimento alle ipotesi di mobilità di medio-lungo periodo.	oggetto di appronimento	NO					x

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

***Scheda  
Richiesta Intervento n. 1  
“Collegamento ferroviario Garda - Aeroporto Catullo di  
VR”***

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione: Infrastrutture Trasporti
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco d'Elia
Riferimenti (e – mail, tel.)	<a href="mailto:infrastrutturetrasporti@pec.regione.veneto.it">infrastrutturetrasporti@pec.regione.veneto.it</a> tel. 041 2794661

### 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*

Localizzazione: Regione del Veneto – Provincia di Verona

L'intervento riguarda la creazione di una "relazione via ferro" tra il bacino del Garda con l'aeroporto Catullo sfruttando in parte l'infrastruttura esistente, in parte realizzando nuovi tratti di linea ferroviaria

Linee interessate:

1. Linea ferroviaria Verona Mantova - tratta interessata dal collegamento con l'aeroporto Catullo
2. Linea ferroviaria Venezia Milano (tratta interessata Verona-Peschiera del Garda ove si "aggancerà" il nuovo collegamento con i comuni del Garda)
3. Linea ferroviaria Verona Brennero (eventuale soluzione alternativa di nuovo collegamento ferroviario intestato poco a Nord di Verona in località San Massimo).

### **Descrizione del territorio.**

L'aeroporto veronese Valerio Catullo si trova tra i comuni di Villafranca di Verona e di Sommacampagna, distante circa 12 km dal centro di Verona. L'aeroporto è raggiungibile, oltre che con il mezzo privato e con i servizi a domanda individuale (taxi, ncc), con un servizio di autobus dalla stazione di Verona Porta Nuova in quindici minuti, con corse ogni venti minuti. Sulla base dei dati di traffico passeggeri relativi all'anno 2019, il Valerio Catullo risulta essere il quindicesimo aeroporto d'Italia per passeggeri totali, con una stima di oltre 3,5 milioni di viaggiatori transitati.

Il territorio del Garda comprende i comuni di Lazise, Bardolino e Garda, lungo la costa orientale del lago di Garda. La riviera gardesana è, attualmente, uno dei principali poli italiani di attrazione di turismo, sia nazionale sia internazionale. Analizzando i dati sul movimento turistico nel Veneto raccolti dal sistema statistico regionale, si evince come i tre comuni di Lazise, Bardolino e Garda abbiano in totale contato più di 6.5 milioni di presenze nel 2018. L'area di interesse non ha nessun collegamento ferroviario diretto: la stazione più vicina è quella di Peschiera del Garda, lungo la direttrice Milano-Venezia. La stazione di Peschiera del Garda è servita sia da collegamenti regionali della relazione Milano-Verona sia da treni lunga percorrenza e alta velocità. Da tale stazione è possibile raggiungere tutti i comuni della riviera gardesana via autobus e il parco di divertimenti di Gardaland, con corse ogni 30 minuti.

I principali assi viari che collegano Verona con le località del Garda sono costituiti dalla rete autostradale e precisamente dall'asse autostradale dell'A4 in direzione est-ovest e dall'asse autostradale della A22 in direzione sud-nord, la prima preferita per le località del "basso-medio Garda" (collegamento a fino a Peschiera e poi risalita lungo il lago lungo la strada regionale SR 249 Gardesana Orientale), la seconda per le località dell'"alto Garda". In entrambi i casi per il raggiungimento delle località viene fatto alto uso della viabilità regionale e locale.

Proposte intervento e linee interessate

Si tratta da una parte di creare il collegamento ferroviario con l'aeroporto Catullo mediante realizzazione di nuovo tracciato ferroviario in variante che scostandosi dalla linea storica Verona Mantova in prossimità dell'intersezione con la viabilità dell'A4 aggiri ad ovest il centro abitato di Dossobuono, prosegua in direzione dell'area aeroportuale ove sarà prevista una nuova stazione a servizio dell'aeroporto. Successivamente la linea si ricollegherà alla linea storica. Si prevede la dismissione del tratto esistente passante per Dossobuono. La linea è a doppio binario da Verona a Dossobuono, e a semplice nella tratta terminale fino a Mantova. Attualmente la linea è interessata da un traffico giornaliero di 52 treni.

Definito il collegamento ferroviario dall'aeroporto alla stazione Porta Nuova di Verona, il collegamento con il bacino del Garda presenta oggi più possibili soluzioni. La soluzione prescelta potrà essere individuata solo in seguito ad una più approfondita analisi del territorio e dovrà essere condivisa con le amministrazioni comunali del territorio coinvolto. Si tralascia in questa fase la descrizione delle linee e dei servizi interessati facendo invece un accenno sintetico alle possibili alternative.

Il nuovo tracciato ferroviario a servizio dei comuni gardesani con termine a Garda, potrebbe innestarsi lungo la linea Venezia -Milano in prossimità di Peschiera del Garda privilegiando un tracciato maggiormente a servizio delle località turistiche rivierasche e del parco divertimenti di Gardaland (ipotesi 1), in alternativa il collegamento a Garda potrebbe essere garantito da un tracciato più a nord che attraversi i comuni più popolosi a nord di Verona (ipotesi 2). Tale soluzione favorirebbe anche gli spostamenti dei pendolari verso il capoluogo, ma risulterebbe meno funzionale ai fini turistici.

## **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.*

L'obiettivo degli interventi è fornire un'alternativa alla mobilità su gomma creando la nuova modalità "via ferro" per raggiungere l'aeroporto Catullo o i comuni lungo il Lago di Garda.

Atteso che il collegamento Garda – Aeroporto fornirà una nuova attrattiva di servizio che di certo porterà ad una nuova offerta per soddisfare la domanda, si riporta in questa fase alcune considerazioni sui flussi previsti per le singole relazioni:

### **Relazione Aeroporto Catullo – Verona**

A tal riguardo il flusso passeggeri dell'aeroporto Catullo è stato di circa 3,6 milioni (fonte comunicato stampa del 06/05/2020 dell'assemblea di Catullo Spa. Società gestore dell'aeroporto) stimando che la quota parte di utenti che fruiranno del treno sia simile a quanto oggi accade per l'aeroporto Fiumicino di Roma, ovvero circa il 20%, sono ipotizzati con i valori attuali circa 720.000 nuovi utenti. In merito alle previsioni di flusso possono essere utilizzati i dati disponibili nel progetto del Masterplan dell'aeroporto Valerio Catullo ad oggi in corso il procedimento di conformità urbanistica. Tra la documentazione a corredo del procedimento, nella relazione

generale è possibile estrapolare il valore di stima del traffico previsto nel 2030 pari a 5,6 M€, che analogamente a quanto fatto in precedenza, porterebbe a stimare in oltre un milione di unità la potenziale utenza nel 2030. Più complessa e sicuramente dipendente dalla soluzione progettuale scelta la valutazione della domanda per il collegamento con il lago di Garda.

Con l'ipotesi 1 passando per le località turistiche sarà preponderante il flusso turistico, minore il flusso generato dagli spostamenti sistematici verso Verona o Peschiera, con l'ipotesi 2 il flusso sistematico verso il capoluogo diventa preponderante in virtù dell'attrattiva che genera Verona sulle vicine località in particolare con Bussolengo.

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

#### **Aeroporto Catullo – Stazione di Verona Porta Nuova**

Coinvolti tutti treni in servizio sulla tratta.

#### **Relazione Garda – Verona e Garda - Peschiera (entrambe le ipotesi)**

Da definire.

## **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*

Di seguito si riportano alcune ipotesi, solo finalizzate ad inquadrare le tematiche proposte.



#### **Collegamento Verona- Aeroporto Catullo**

Nel 2003 era già stato elaborato un progetto da parte di RFI che prevedeva di collegare l'aeroporto Valerio Catullo con la stazione di Verona Porta Nuova mediante una variante alla linea Verona-Mantova, di estesa pari a 4,5 km, esterna all'abitato di Dossobuono con la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'aeroporto e del territorio di Dossobuono stesso (vedi figura). L'intervento prevedeva inoltre la realizzazione di due nuove fermate di "Villafranca Zona Industriale" e "Madonna di Dossobuono". Era prevista la dismissione della linea storica e dell'attuale stazione di Dossobuono. La realizzazione del nuovo collegamento ferroviario prevedeva anche il completamento del raddoppio da Verona fino a Villafranca, che è uno dei comuni demograficamente più importanti

---

della provincia (oltre 33.000 abitanti) ed è situato a breve distanza dal capoluogo stesso, per una estesa di ulteriori 5 km.

**Collegamento Garda – ipotesi 1**

Prima ipotesi di collegamento in diramazione dalla direttrice Milano-Venezia poco ad Est di Peschiera del Garda, con andamento prevalentemente sud-nord risale lungo la costa orientale del lago di Garda, per un'estesa di circa 18 km;

**Collegamento Garda – ipotesi 2**

Ipotesi che prevede un nuovo tracciato originarsi dal nodo di Verona, in prossimità della frazione di San Massimo nel comune di Verona, proseguire parallelamente all'autostrada del Brennero, per poi risalire lungo la costa orientale del lago di Garda, con prevalente andamento sud-est nord-ovest ed una lunghezza di circa 29 km.

---

**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.).*

---

---

---

---

---

**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.

---

Informazioni di dettaglio

**Inquadramento territoriale dell'intervento proposto**

Estesa (se intervento diffuso): vedi punto F descrizione della proposta.

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 = da Verona a Villafranca di Verona/Mantova

Numero treni giorno = tutti i treni

Tipologia di traffico =  Passeggeri                       Merci

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

Relazione di traffico = da Verona a Peschiera

Numero treni giorno = da definire

Tipologia di traffico =  Passeggeri                       Merci

Relazione di traffico = da Verona a Brennero (in caso di ipotesi 2)

Numero treni giorno = da definire

Tipologia di traffico =  Passeggeri                       Merci

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

**Impatto sulla capacità**

**Incremento numero treni giorno atteso = da definire** (vedi considerazioni sotto riportare)

*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*

**Aeroporto Catullo – Stazione di Verona Porta Nuova**

L'ipotesi di servizio potrebbe prevedere, oltre alla conferma del servizio a frequenza oraria Verona-Mantova, il prolungamento del servizio RV Venezia-Verona eventualmente fino alla stazione di Villafranca, passando per la stazione di "Dossobuono Aeroporto" e garantendo un servizio a frequenza media di 30'.

Eventuali servizi spot possono essere istituiti da Villafranca ed Aeroporto in direzione Nord, Ovest ed Est sfruttando il complesso di bivi del nodo veronese.

**Relazione Garda – Verona**

**(ipotesi 1)**

Assumendo un servizio strutturato su 16 coppie di treni al giorno (cadenzamento orario) si avrebbe un carico medio a treno compreso tra 10 viaggiatori per la tratta "alta" (zona Garda-Bardolino) e 82 viaggiatori per la tratta "bassa" (zona Parchi divertimenti - Verona). Rapportando i 2956 spostamenti/gg previsti e la lunghezza di nuova infrastruttura di 18 km si hanno circa 164 spostamenti/km.

**Relazione Garda – Peschiera**

**(ipotesi 1)**

Assumendo un servizio strutturato su 16 coppie di treni al giorno (cadenzamento orario) si ha un carico medio a treno compreso tra 9 viaggiatori per la tratta "alta" (zona Garda-Bardolino) e 74 viaggiatori per la tratta "bassa" (zona Parchi divertimenti - Verona).

Rapportando i 2707 spostamenti/gg previsti e la lunghezza di nuova infrastruttura di 20 km (compresi i 2 km di affiancamento) si hanno circa 135 spostamenti/km.

**Relazione Garda – Verona**

**(ipotesi 2)**

Assumendo un servizio strutturato su 16 coppie di treni al giorno (cadenzamento orario) si ha un carico medio a treno compreso tra 15 viaggiatori per la tratta "alta" (zona Garda-Bardolino) e 92 viaggiatori per la tratta "bassa" (zona Bussolengo-Verona).

Rapportando i 3698 spostamenti/gg previsti e la lunghezza di nuova infrastruttura di 29 km si hanno circa 127 spostamenti/km.

**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'aggiornamento dell'Accordo Quadro.

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

Descrizione modello di esercizio

Vedasi considerazioni riportate su impatto della capacità

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.

Offerta della modalità via ferro per il raggiungimento dell'aeroporto Catullo

Possibilità di una alternativa al trasporto via gomma / integrazione con i servizi di trasporto esistenti

---

---

---

**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:

## J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

*In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevanti 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.*

## K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Ipotesi in fase di studio per la quale, relativamente al collegamento con il Garda, non risulta elaborato alcun progetto. Si tratta tuttavia di proposte ritenute strategiche per la Regione del Veneto per le quali è intendimento dell'amministrazione regionale perfezionare un protocollo di intesa con la Provincia autonoma di Trento per lo studio e lo sviluppo di un modello complessivo di mobilità lungo la sponda orientale del Lago di Garda che consenta una intermodalità del servizio. Ad oggi l'alternativa via ferro è del tutto assente e pertanto ritenuta fondamentale per integrare ed ottimizzare il futuro modello di mobilità.