

D. DB Cargo Italia

TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2021

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 (ex 3.8) DEL PIR 2022
09 Novembre 2021

In data 09 Novembre 2021 in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) e **DB Cargo Italia S.r.l.** (di seguito: DBCI) come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0002293).

L'incontro ha inizio alle ore 15:00.

Per RFI, sono presenti:

- Catanese Arcangelo
- Prete Michele
- Ciarmiello Alberta
- Lanzetta Emilio
- Toti Massimiliano
- Calabrese Renato
- Operti Valerio
- Caprarella Alessandro
- Zanzarin Filippo
- La Rocca Federica
- Olivieri Alberto
- Muscolino Stefania
- Cavaliere Silvia
- Cannatella Marianna
- Mandarini Giuliano

Per DBCI, sono presenti:

- Daniele Ellero
- Andrea Mattiato
- Alessandro Bianchi

Allegati n. 1

Il “tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura”, previsto nella sezione 2.6 (ex 3.8) del PIR 2022 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra RFI, la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (di seguito: MIMS) 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 2021, 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\2021\0001058 del 30 aprile 2021, 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 DBCI con nota del 26 maggio 2021 e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **291 proposte** da parte di **20 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 DBCI 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
DBCI	7	-	7	-	-	1	4	2

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

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

N° Richiesta	Osservazioni di RFI
<p>1.1/2- Aumento categoria peso assiale a D4 sui tratti di linea Seregno-Carnate Usmate e Airuno-Lecco M.</p>	<p>RFI rappresenta che alcune limitazioni di velocità sulle tratte in analisi sono riconducibili alla presenza di opere d'arte, il cui adeguamento comporta degli interventi molto complessi e delle corpose indisponibilità della linea. Ciononostante, RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete. Al fine di condurre i suddetti approfondimenti, RFI chiede a DBCI di fornire un modello di esercizio degli sviluppi di traffico.</p> <p><i>DBCI illustra che l'esigenza di aumentare la categoria di peso assiale della tratta nasce dalla possibilità di caricare maggiormente i carri e trasportare un quantitativo di merce superiore a caratteristiche di traffico invariate. Questo intervento è necessario a migliorare il posizionamento del sistema ferroviario sul mercato del trasporto (possibilità di trasportare grandi pezzature in ambito siderurgico) e soprattutto potrebbe aumentare considerevolmente il volume trasportato senza impattare ulteriormente sulla capacità dello scalo di Lecco Maggianico (molto limitata), dove negli ultimi anni i volumi di DBCI sono già raddoppiati, passando da 3 a 7 treni a settimana.</i></p>
<p>2.3- Potenziamento Cervignano Sm.to</p>	<p>RFI conferma che la riattivazione di 5 binari del Fascio Vuoti sarà completata entro il 2022, in occasione dell'attivazione del nuovo ACC dell'impianto. In una seconda fase (2023) verrà incluso anche il ripristino del fascio partenze.</p>
<p>3.4- Potenziamento Brescia FM</p>	<p>RFI rappresenta gli interventi già realizzati nell'impianto e quelli di prossima realizzazione legati al potenziamento dello scalo nell'ambito del progetto di PRG, tra l'altro inserito in PNRR, permetteranno di aumentare la disponibilità di binari in impianto, sia in termini di numero degli stessi che di metri lineari complessivi. RFI rappresenta che, nell'ambito della progettualità sviluppata per i potenziamenti di cui sopra, non risulta possibile, in ragione degli spazi disponibili e delle condizioni di urbanizzazione al contorno dell'impronta ferroviaria, soddisfare l'inserimento di nuovi binari, oggetto della richiesta, che pertanto viene classificata come non recepitibile.</p> <p><i>DBCI pone l'attenzione sull'importanza strategica di una gestione ottimale degli arrivi/partenze in impianto, in modo da poter garantire gli attuali livelli di attività anche una volta realizzati gli sviluppi infrastrutturali descritti da RFI. Difatti, DBCI reputa Brescia uno degli impianti più importanti per lo smistamento di carri e su cui si prevede un ulteriore aumento dei traffici (pertanto l'IF segnala la necessità di mantenere binari secondari per la sosta dei carri). A tal proposito, DBCI prevede di inserire l'impianto di Brescia nell'Accordo Quadro, attualmente in fase di stesura.</i></p>
<p>4.5- Potenziamento fascio partenze di Roma Smistamento</p>	<p>RFI comunica che la richiesta era già al vaglio del Gestore al fine di conseguire maggiore flessibilità in impianto. Al fine di poter procedere a più puntuali approfondimenti, RFI richiede un modello di esercizio di previsione.</p>
<p>5.6-</p>	<p><i>DBCI chiede approfondimenti sul by-pass di Pisa in funzione dell'attivazione del corridoio P/C 80</i></p>

<p>Potenziamento Fascio Mercè Campaldo di Pisa</p>	<p><i>sulla tirrenica, elemento sul quale desta preoccupazione dovuta alla diminuzione di capacità in seguito alle inversioni di marcia necessarie nell'impianto in oggetto.</i></p> <p>RFI comunica che l'orizzonte temporale del by-pass è coerente con l'adeguamento della Bologna – Prato. Il progetto sulla bretella è alla disamina del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, l'attivazione prevista è dicembre 2027 mentre l'attivazione della dorsale è prevista a fine 2025.</p>
<p>6.7- Raddoppio dorsale sinistra Candiano (Ravenna)</p>	<p>RFI comunica che prevede di ricevere i treni da/per la sinistra Candiano nella nuova stazione. Per RFI l'arrivo/partenza dei treni da questa stazione permetterà di velocizzare le manovre. RFI considera "già previsto" la proposta di DBCI in quanto la soluzione prospettata per la nuova stazione permetterebbe di ottimizzare comunque i traffici per la dorsale.</p> <p><i>DBCI chiede se anche nel futuro impianto ci sarà la possibilità di smistare i carri per le due dorsali giunti con un unico treno dell'IF, come avviene attualmente. RFI conferma che l'assetto del nuovo impianto non determinerà un peggioramento della capacità attualmente garantita a Ravenna. DBCI evidenzia comunque che è necessario trovare una soluzione che permetta di continuare ad effettuare treni misti con materiale diretto ad entrambe le dorsali.</i></p>

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

- Potenziamento Cervignano Sm.to;
- potenziamento Brescia Fascio Mercè;
- Potenziamento Pisa FM Campaldo.

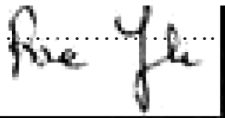
Per le richieste classificate come oggetto di approfondimento, ivi comprese quelle per le quali è stata richiesta una integrazione documentale, proseguono le valutazioni ai fini dell'inserimento di dette proposte nella programmazione di RFI.

L'incontro termina alle ore 16.50.

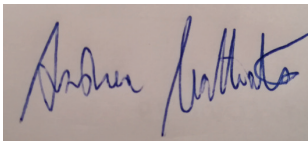
Il presente verbale, composto di n. 4 pagine, è redatto e sottoscritto in due esemplari originali.

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 09/11/2021.

Per RFI



Per DBCI


DB Cargo Italia

Stakeholder	PROPOSTE di intervento				BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento										Valutazioni		Tipologia di richieste					
	REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	Linea / Località	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	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	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
DB Cargo Italia	Lombardia	1	1	Seregno - Carnate	Riclassificazione in categoria D4	x	x	x								RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete.	oggetto di approfondimento	NO		x		
DB Cargo Italia	Lombardia	1	2	Airuno - Lecco Maggianico	Riclassificazione in categoria D4	x	x	x								RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete.	oggetto di approfondimento	NO		x		
DB Cargo	Friuli Venezia Giulia	2	3	Cervignano SM	La richiesta è di riattivare il Fascio Vuoti di Cervignano SM	x				x		x		x	Sull'impianto è prevista la realizzazione del nuovo ACC che permetterà di superare le limitazioni tecnologiche attualmente presenti che ne limitano le potenzialità. Il piano schematico per l'attivazione del nuovo ACC di Cervignano SM prevede il ripristino di 5 binari del Fascio Vuoti. L'attivazione della 1^ fase che riguarda il Fascio Arrivi e il Fascio Vuoti è prevista il entro il 2022.	già previsto	SI		x			
DB Cargo Italia	Lombardia	3	4	Brescia	Potenziamento Brescia Fascio Merci. Aggiunta di due nuovi binari non centralizzati di lunghezza minima 300 metri per smistamento e ricovero carri, aggiuntivi rispetto I potenziamenti già previsti per TerAlp.	x	x			x					Il fascio merci di Brescia sarà oggetto di potenziamento nell'ambito del progetto di PRG, al termine del quale non saranno disponibili spazi per ulteriori binari.	non recepitile	NO		x			
DB Cargo Italia	Lazio	4	5	Roma Smistamento	Potenziamento Fascio Partenze per partenze dirette sia verso sud che verso nord.					x				x	L'intervento è funzionale ad una maggiore flessibilità dei traffici merci su Roma Smistamento; la richiesta va approfondita da un punto di vista di fattibilità tecnica	oggetto di approfondimento	NO		x			
DB Cargo Italia	Toscana	5	6	Pisa Centrale	Potenziamento Fascio Merci Campaldo. Riattivazione binari XIV, XV, XVI e XVII per smistamento e ricovero carri.	x	x			x					I binari XIV, XV, XVI, XVII sono stati dismessi completamente dismessi nel 2016. Perché si proceda con la valutazione della proposta, è necessario che sia quantificato il volume di traffico atteso.	oggetto di approfondimento	NO		x			
DB Cargo Italia	Emilia Romagna	6	7	Ravenna	Raddoppio dorsale sinistra Candiano a partire dal deviatoio 102a e almeno fino allo stabilimento Marcegaglia	x	x			x					E' attualmente previsto entro il 2024 il potenziamento dello scalo in sinistra Candiano con la realizzazione di ulteriori 7 binari elettrificati e centralizzati, di cui uno a modulo 750 m. Tali interventi consentono una capacità di impianto di 11 treni/giorno, consentendo l'A/P di tutti i treni oggi terminalizzati in sinistra Candiano e l'eliminazione della manovra primaria.	già previsto	NO		x			

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 1/6***

***Aumento categoria peso assiale a D4 sui tratti di linea
Seregno-Carnate Usmate e Airuno-Lecco M.***

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	17
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	18

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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	DB Cargo Italia S.r.l.
Direzione / Ufficio Responsabile	Business Development e Service Design
Nominativo operativo di riferimento	Andrea Mattiato, Daniele Ellero, Alessandro Bianchi
Riferimenti (e – mail, tel.)	Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249), Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Bianchi (alessandro.bianchi@deutschebahn.com ; 3429914924)

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

Gli interventi proposti riguardano il tratto di linea Seregno-Carnate Usmate e il tratto Airuno-Lecco Maggianico, parte della linea Monza-Lecco via Carnate. Entrambi i tratti vengono percorsi dai treni Chiasso Smistamento – Lecco Maggianico, effettuati dalla scrivente IF (oltre che dai servizi merci di altre IF).

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'aumento del peso assiale sui tratti di linea indicati ha lo scopo di eliminare le limitazioni a cui sono soggetti i treni con carico in D4. Nello specifico si riportano le condizioni di inoltro della TEM 358A-B/21 attualmente in vigore che pone significativi vincoli alla marcia dei treni. L'innalzamento del peso assiale delle linee, oltre ad aumentare la velocità commerciale dei treni, darebbe maggior flessibilità nella graficazione della traccia dato che attualmente vi è il divieto d'incrocio in linea con altre treni aventi in composizione TEM.

CONDIZIONI D'INOLTRO

- 1)- In deroga a quanto previsto dal § 2.3 punto 6 (ultimo c.v.) delle "Norme per l'effettuazione dei trasporti eccezionali" Disposizione n. 14 del 25/07/2016, i trasporti autorizzati con la presente possono essere composti in treni nei quali siano presenti anche trasporti autorizzati con documenti aventi sigle identificative **TEM.358B/21** e **TEM.373/20**.
- 2)- Tratto AIRUNO - CALOLZIOCORTE – LECCO: **divieto d'incrocio in linea con treni aventi in composizione trasporti eccedenti la massa per asse o per metro corrente** (sigla identificativa TEM).
- 3)- Velocità non superiore a **50 (cinquanta) km/h** nei seguenti tratti di linea:
 - **MONZA - CARNATE USMATE,**
 - **AIRUNO – CALOLZIOCORTE,**
 - **SEREGNO – CARNATE.**
- 4)- Velocità non superiore a **30 (trenta) km/h** nei seguenti tratti di linea:
 - **CALOLZIOCORTE - LECCO MAGGIANICO,**
 - **LECCO - LECCO MAGGIANICO.**
- 5)- Tratto AIRUNO – CALOLZIOCORTE. Limitazione di velocità a **20 (venti) km/h** in corrispondenza delle travate metalliche:
 - al km **27+438,**
 - al km **28+432** (torrente Greghentino).
- 6)- Tratto SEREGNO – CARNATE: limitazione di velocità a **40 (quaranta) km/h** in corrispondenza della travata metallica al km **24+870**.

Periodo di validità: dal **01/02/2021** al **21/12/2021**.

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

L'intervento avrebbe un impatto positivo sui treni Chiasso Sm.to – Lecco M. e viceversa, effettuati da DBCI con una frequenza di 6 coppie/settimana. E' comunque evidente che da questo tipo di intervento ne trarrebbero beneficio anche tutte le altre Imprese Ferroviarie operanti su Lecco M..

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La proposta richiesta al GI consiste nell'adeguare le linee in questione a sopportare un carico assiale pari a 22,5 ton/asse e 8,0 ton/metro corrente (categoria D4) senza alcun tipo di limitazione.

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 risulta alla scrivente IF l'intervento proposto non è presente in alcun documento di pianificazione e programmazione in materia

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 Seregno a Carnate Usmate
- da Airuno a Lecco Maggianico

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 Chiasso Sm.to a Lecco Maggianico

Numero treni settimana ~~giorno~~ = 12 [treni/settimana]

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 =.....n.d....[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 modello di esercizio resterebbe invariato ma beneficerebbe di una maggiore flessibilità nella programmazione in quanto verrebbe meno il divieto d'incrocio con altri treni ammessi in categoria D4.

Inoltre eliminando il divieto d'incrocio la graficazione delle tracce in gestione operativa sarebbe più facile e snella a beneficio del GI stesso e delle II.FF.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da ...Chiasso Sm.to... a ...Lecco Maggianico.....

Incremento di puntualità atteso =.....n.d.....[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:

L'eliminazione delle limitazioni alla marcia dei treni darebbe maggior flessibilità nella gestione operativa e dunque anche i ritardi verrebbero ridotti.

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = 5-10 [min]

Relazione di traffico = da Chiasso Sm.to a Lecco Maggianico (e viceversa)

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:

L'incremento di velocità permetterebbe di ridurre il tempo di percorrenza e dunque ottimizzare l'uso delle risorse (locomotore e personale). Ciò si tradurrebbe in un minor tempo di impiego del locomotore per effettuare la coppia di treni, e dunque maggior disponibilità per effettuare altri servizi, e in una riduzione del turno del personale con conseguente riduzione dei costi. L'eliminazione dei vincoli nella graficazione del tracce inoltre permetterebbe di risparmiare 1 risorsa sulle 3 attualmente impiegate per svolgere la coppia di treni.

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.

*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. 2/6***

Riattivazione Fascio Vuoti di Cervignano Sm.

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	DB Cargo Italia S.r.l.
Direzione / Ufficio Responsabile	Business Development e Service Design
Nominativo operativo di riferimento	Andrea Mattiato, Daniele Ellero, Alessandro Bianchi
Riferimenti (e – mail, tel.)	Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249), Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Bianchi (alessandro.bianchi@deutschebahn.com ; 3429914924)

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 Apparat 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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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 riguarda il fascio vuoti dell'impianto di Cervignano Sm.to, sito sulla linea Cervignano A.G.-Udine.

Di seguito si riporta un estratto dell'M47 vigente con il dettaglio dell'area interessata dalla presente proposta:

FASCIO VUOTI (ATTUALMENTE NON IN ESERCIZIO)

N°	Funzione e utilizzazione	Capacità Funzionale in metri	Capacità Cdb stazionamento	Pendenza‰(lato)	Linea TE	Assegnazione	Indipendenza		
							Per disposizione di armamento	Realizzabile per disposizione di deviatori (**)	Presenza di scarpe fermacarri
I*	Ricovero vuoti	864	784	0 ‰	NO	RFI	NO	SI	NO
II*	Ricovero vuoti	835	755	0 ‰	NO	RFI	NO	SI	NO
III*	Ricovero vuoti	900	779	0 ‰	NO	RFI	NO	SI	NO
IV*	Ricovero vuoti	833	701	0 ‰	NO	RFI	NO	SI	NO
V*	Ricovero vuoti	756	675	0 ‰	NO	RFI	NO	SI	NO
VI*	Ricovero vuoti	798	691	0 ‰	NO	RFI	NO	SI	NO
VII*	Ricovero vuoti	772	666	0 ‰	NO	RFI	NO	SI	NO
VIII*	Ricovero vuoti	793	666	0 ‰	NO	RFI	NO	SI	NO

(*) Inibito l'accesso da entrambi i lati con applicazione dispositivo art. 8 ISD .

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 proposta consiste nel riattivare il fascio vuoti di Cervignano Sm.to. L'obiettivo finale è quello di aumentare la capacità disponibile nell'impianto, così da perseguire i seguenti obiettivi:

- aumentare la capacità di smistamento. Una maggior disponibilità di binari permetterebbe infatti una ottimizzazione dei movimenti di manovra riducendone i costi;
- velocizzare e potenziare le manovre di smistamento. Dato che il fascio vuoti non è centralizzato, le manovre si potrebbero gestire in autonomia e, se i binari fossero indipendenti, si potrebbero effettuare manovre in contemporanea sul fascio vuoti e su altri binari centralizzati;
- aumentare la disponibilità di binari per il ricovero di carri in sosta;

-
- ridurre l'occupazione ai fini dello smistamento dei binari centralizzati, restituendo capacità per le attività di arrivo/partenza dei treni e dunque migliorare anche la gestione complessiva dell'impianto per il GI.
-

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

Cervignano Sm. riveste particolare importanza per DB Cargo Italia poichè costituisce uno dei principali hub di smistamento per i treni della rete a carro singolo del gruppo DB.

DBCI effettua i seguenti traffici da/per Cervignano Sm.:

- Treni a breve percorrenza
 - 4 treni/settimana da/per Monfalcone
 - 4 treni/settimana da/per S.Giorgio di Nogaro
 - 4 treni/settimana da/per Udine
 - 4 treni/settimana da/per Osoppo (in collaborazione con MIR)
 - 6 treni/settimana da/per Arena Po (in collaborazione con RTC)
- Treni a lunga percorrenza di collegamento tra hub della rete a carro singolo
 - 18 treni/settimana da/per Monaco
 - 5 treni/settimana da/per Pisa FM C.
 - 8 treni/settimana da/per Sezana
 - 5 treni/settimana da/per Brescia

Inoltre DBCI è presente nell'impianto con squadre di manovra dedicate allo smistamento dei treni per circa:

- 14 ore/giorno per 4 giorni/settimana
 - 8 ore/giorno per 2 giorni/settimana
-

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No x

La proposta consiste nel riattivare ii binari del fascio vuoti di Cervignano Sm.to da dedicare all'attività di smistamento e ricovero dei carri in sosta fino a successiva partenza. Si veda la sezione D per l'indicazione puntuale dei binari coinvolti.

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 risulta alla scrivente IF l'intervento proposto non è presente in alcun documento di pianificazione e programmazione in materia ma è in corso di approfondimento da parte del GI a seguito di istanze di altre Imprese Ferroviare all'interno del tavolo tecnico riguardanti il medesimo progetto.

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): Cervignano Smistamento

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.

Impresa ferroviaria	Relazione di traffico merci e numero treni/settimana ¹
DB Cargo Italia	1. Da/per Tarvisio: 18 treni/settimana; 2. Da/per Brescia Est FM: 5 treni/settimana; 3. Da/per Pisa FM Campaldo: 5 treni/settimana; 4. Da/per Villa Opicina: 8 treni/settimana; 5. Da/per S.Giorgio di Nogaro: 4 treni/settimana. 6. Da/per Udine: 4 treni/settimana 7. Da/per Monfalcone: 4 treni/settimana 8. Da/per Osoppo (con MIR): 4 treni/settimana 9. Da/per Arena Po (con RTC): 6 treni/settimana

¹ Il riferimento alla settimana anziché alla singola giornata è maggiormente significativo, in quanto il traffico non viene svolto in maniera uniforme durante i singoli giorni della settimana.

	TOT: 58 treni/settimana
--	-------------------------

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =4.....[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

La possibilità di spostare carri in sosta all'interno del Fascio Vuoti, così come di effettuare attività di smistamento all'interno dello stesso, permette di liberare i binari attualmente utilizzati, che potranno essere dedicati alla ricezione di nuovi traffici.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutte quelle indicate nella tabella della pagina precedente

Incremento di puntualità atteso =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:

L'aumento di binari per lo smistamento permette di liberare i binari centralizzati per consentire la ricezione e la partenza dei treni e dunque ridurre le perturbazioni.

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.

Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....**58**.....[treni/settimana]

Numero dei movimenti di manovra =.....**30**.....[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:

L'aumento della capacità dell'impianto permette di ottimizzare i movimenti di manovra, evitando l'occupazione dei binari centralizzati. Inoltre, la presenza di ulteriori binari permette un incremento dell'offerta della rete a carro singolo.

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. 3/6

Potenziamento Brescia Est FM

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	DB Cargo Italia S.r.l.
Direzione / Ufficio Responsabile	Business Development e Service Design
Nominativo operativo di riferimento	Andrea Mattiato, Daniele Ellero, Alessandro Bianchi
Riferimenti (e – mail, tel.)	Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249), Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Bianchi (alessandro.bianchi@deutschebahn.com ; 3429914924)

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 Apparat 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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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 riguarda l'impianto di Brescia Est Fascio Merci, sito sulla linea Milano-Venezia.

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 proposta consiste nell'aumentare la capacità del Fascio Merci di Brescia Est con ulteriori 2 nuovi binari non centralizzati di lunghezza minima pari a 300 m, da dedicare principalmente allo smistamento e al ricovero dei carri. Ciò permette di ottimizzare le manovre e di aumentare la flessibilità del sistema a carro singolo potendo ricoverare un numero maggiore di carri (compresi quelli riparandi).

La recente presa in carico da parte di Terminali Italia dei binari 4 e 5 ha infatti ridotto lo spazio disponibile per la sosta dei veicoli, ed in particolare di quelli riparandi, non solo riferibili a treni di DBCI ma anche delle altre II.FF. che accedono all'impianto. E' quindi importante disporre di un'area destinata anche alla sosta dei veicoli in grado di sopperire alla mancanza dei binari in uso a Terminali Italia.

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

Brescia Est FM è uno dei più importanti hub di smistamento della rete a carro singolo in Italia di DB Cargo.

Nell'impianto sono infatti presenti squadre di manovra di DBCI per 20 ore/giorno dal lunedì al venerdì e per 8 ore/giorno il sabato e la domenica.

Ad oggi DBCI effettua i seguenti traffici da/per Brescia Est FM.:

- Treni a breve percorrenza
 - 6 treni/settimana da/per S.Zeno Folzano
 - 6 treni/settimana da/per Ghedi
 - 4 treni/settimana da/per Verdello Dalmine
 - 14 treni/settimana da/per Cava Tigozzi
-

-
- 8 treni/settimana da/per Rezzato
 - 10 treni/settimana da/per Lonato
 - Treni a lunga percorrenza di collegamento tra hub della rete a carro singolo
 - 12 treni/settimana da/per Chiasso Sm.to
 - 30 treni/settimana da/per München Nord via Brennero (con RTC)
 - 5 treni/settimana da/per Cervignano Sm.to
-

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La proposta consiste nell'aggiungere ulteriori 2 binari nuovi di scalo (non centralizzati) di lunghezza minima 300 m per il ricovero dei carri e lo smistamento. La realizzazione di tali binari dovrebbe essere aggiuntiva ai potenziamenti già previsti per il terminal TERALP.

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 risulta alla scrivente IF l'intervento proposto non è presente in alcun documento di pianificazione e programmazione in materia.

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): **Brescia Est Fascio Mercè**

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.

Impresa ferroviaria	Relazione di traffico merci e numero treni/settimana ¹
DB Cargo Italia	1. Da/per S.Zeno Folzano: 6 treni/settimana; 2. Da/per Ghedi: 6 treni/settimana; 3. Da/per Verdello Dalmine: 4 treni/settimana; 4. Da/per Cava Tigozzi: 14 treni/settimana; 5. Da/per Rezzato: 8 treni/settimana; 6. Da/per Lonato: 10 treni/settimana 7. Da/per Chiasso Sm.to: 12 treni/settimana 8. Da/per Munchen Nord: 30 treni/settimana 9. Da/per Cervignano Sm.to: 5 treni/settimana TOT: 95 treni/settimana

¹ Il riferimento alla settimana anziché alla singola giornata è maggiormente significativo, in quanto il traffico non viene svolto in maniera uniforme durante i singoli giorni della settimana.

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....n.d....[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

La possibilità di effettuare l'attività di smistamento su un numero maggiore di binari permette di ridurre l'occupazione dei binari centralizzati, oltre ad aumentare la capacità di ricezione dell'impianto per sviluppi futuri di traffico anche da parte di altre II.FF..

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutte quelle indicate nella tabella della pagina precedente

Incremento di puntualità atteso =.....n.d.....[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:

L'aumento di binari per lo smistamento permette di liberare i binari centralizzati per consentire la ricezione e la partenza dei treni e dunque ridurre le perturbazioni.

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

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 =.....95...[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....4.....[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:

L'aumento della capacità dell'impianto permette di ottimizzare i movimenti di manovra, evitando l'occupazione dei binari centralizzati. La presenza di ulteriori binari consentirebbe maggiore flessibilità nella gestione della capacità dell'impianto in quanto sarebbero favorite e velocizzate sia le manovre di introduzione/estrazione dal terminal raccordato che quelle necessarie alla rete a carro singolo di DBCI.

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. 4/6***

Potenziamento fascio partenze di Roma Smistamento

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	DB Cargo Italia S.r.l.
Direzione / Ufficio Responsabile	Business Development e Service Design
Nominativo operativo di riferimento	Andrea Mattiato, Daniele Ellero, Alessandro Bianchi
Riferimenti (e – mail, tel.)	Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249), Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Bianchi (alessandro.bianchi@deutschebahn.com ; 3429914924)

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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 riguarda l'impianto di Roma Smistamento, in particolare il Fascio Partenze ed il Fascio Transiti

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'impianto di Roma Sm.to costituisce per DB Cargo Italia un hub della rete a carro singolo. L'obiettivo della presente proposta mira ad introdurre la possibilità di poter partire come treno, sia lato sud che lato nord, non soltanto dal Fascio Transiti e Arrivi ma anche dal Fascio Partenze. Questa nuova configurazione dell'impianto permetterebbe di eliminare le traslazioni dei materiali dal fascio partenze al Fascio Transiti e viceversa. In questo modo sarebbe possibile ridurre di circa il 30% i movimenti manovra effettuati da DBCI e conseguentemente ridurre l'impegno dell'impianto a beneficio di maggiore capacità disponibile.

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

DBCI effettua i seguenti traffici da/per Roma Sm.:

- Treni da/per il cliente finale
 - 6 treni/settimana da/per Anagni-Fiuggi
 - 6 treni/settimana da/per Maddaloni Marcianise UM1 FA/FT
 - 12 treni/settimana da/per Terni
 - Treni a lunga percorrenza di collegamento tra hub della rete a carro singolo
 - 17 treni/settimana da/per Chiasso Sm. di cui 10 con sosta per aggancio/sgancio carri a Pisa FM C.
 - 4 treni/settimana da/per Pisa FM C.
-

Inoltre DBCI è presente nell'impianto con squadre di manovra dedicate allo smistamento in autoproduzione dei treni per circa:

- 16 ore/giorno per 4 giorni/settimana
-

-
- 8 ore/giorno per 2 giorni /settimana
-

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La proposta può essere suddivisa in due distinti interventi.

Il primo permette la partenza dei treni dal Fascio Partenze **lato sud**, il secondo ha la stessa finalità ma dal **lato nord** del medesimo fascio.

Per quanto riguarda il **lato sud**, l'intervento consisterebbe nella creazione di collegamenti di sicurezza (ad es. circuiti di binario, scambi elettrici...) tra i binari della zona a terra (fascio partenze) e il segnale, comune a più binari, presente sul lato sud del Fascio Transiti. In questo modo i treni potranno partire direttamente dal Fascio Partenze verso sud, senza la necessità di dover traslare il materiale dalla zona a terra ai binari centralizzati del Fascio Transiti.

Per le partenze **lato nord** l'intervento riguarderebbe, oltre alla creazione dei collegamenti di sicurezza, anche il ripristino del deviatoio che consente di andare dai binari centralizzati del Fascio Transiti ai binari della zona a terra (Fascio Partenze), lato Nord.

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 risulta alla scrivente IF l'intervento proposto non è presente in alcun documento di pianificazione e programmazione in materia.

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): Roma Smistamento

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.

Impresa ferroviaria	Relazione di traffico merci e numero treni/settimana ¹
DB Cargo Italia	1. Da/per Terni: 12 treni/settimana; 2. Da/per Anagni-Fiuggi: 6 treni/settimana; 3. Da/per Maddaloni M.: 6 treni/settimana; 4. Da/per Chiasso Sm.: 17 treni/settimana di cui 10 con AG/SG carri a Pisa FM C.; 5. Da/per Pisa FM. C. (diretti): 4 treni/settimana. TOT: 45 treni/settimana

¹ Il riferimento alla settimana anziché alla singola giornata è maggiormente significativo, in quanto il traffico non viene svolto in maniera uniforme durante i singoli giorni della settimana.

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 = [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

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 =.....45.....[treni/settimana]

Numero dei movimenti di manovra =.....45...[manovre/settimana]

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:

La proposta presentata nelle sezioni precedenti permette di eliminare le seguenti traslazioni dei materiali:

-
- Dal fascio transiti al fascio partenze per i treni in arrivo
 - Dal fascio partenze al fascio transiti per i treni in partenza
-

I movimenti di manovra sopra indicati rappresentano circa il 30% di tutte le manovre effettuate nello scalo da DBCI.

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:

La riduzione del 30% dei movimenti di manovra consentirebbe una riduzione dei costi sia in conseguenza del minor impegno delle locomotive che nel caso di DBCI sono utilizzate anche per servizi di linea, sia del personale che potrebbe essere impiegato in altre attività.

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. 5/6***

Potenziamento Fascio Merci Campaldo di Pisa

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	DB Cargo Italia S.r.l.
Direzione / Ufficio Responsabile	Business Development e Service Design
Nominativo operativo di riferimento	Andrea Mattiato, Daniele Ellero, Alessandro Bianchi
Riferimenti (e – mail, tel.)	Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249), Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Bianchi (alessandro.bianchi@deutschebahn.com ; 3429914924)

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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 proposto riguarda il Fascio Merci Campaldo di Pisa e più nello specifico i binari non centralizzati 14, 15, 16 e 17 che sono attualmente fuori servizio.

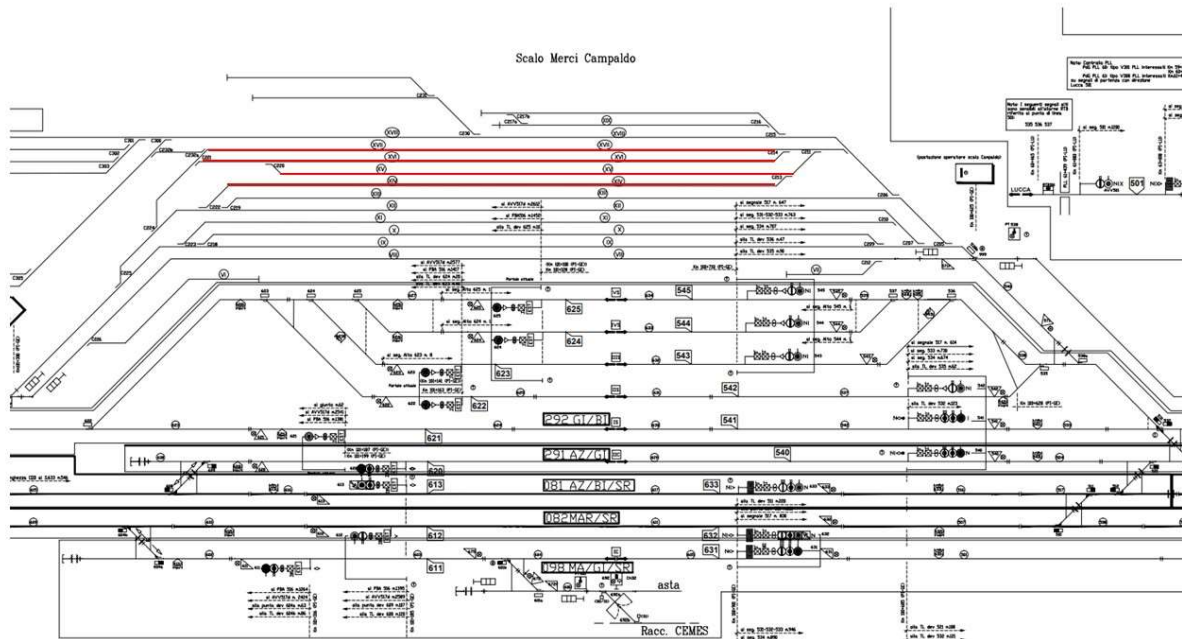
E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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 proposta consiste nel riattivare i binari 14, 15, 16 e 17 del Fascio Merci Campaldo in modo che vi sia maggior disponibilità di binari per l'attività di smistamento e per il ricovero dei carri. Il ripristino di questi binari permetterebbe inoltre una minor occupazione dei binari centralizzati, e dunque una migliore gestione complessiva dello scalo per il GI. L'intervento è particolarmente rilevante per DB Cargo Italia perché Pisa è uno dei principali hub della rete a carro singolo in Italia.

Di seguito si riporta un estratto del piano schematico con in evidenza i binari in oggetto:



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

DBCI effettua i seguenti traffici da/per Pisa FM C.:

- Treni a breve percorrenza
 - 6 treni/settimana da/per Castellina in Chianti
 - 10 treni/settimana da/per Porcari
 - 2 treni/settimana da/per S.Giovanni Valdarno
 - 2 treni/settimana da/per Fiorentina di Piombino
 - 2 treni/settimana da/per Rosignano
- Treni a lunga percorrenza di collegamento tra hub della rete a carro singolo
 - 5 treni/settimana da/per Cervignano Sm.to
 - 8 treni/settimana da/per Chiasso Sm.to di cui 2 proseguono/provengono da Rosignano
 - 4 treni/settimana da/per Roma Sm.to

-
- 10 treni/settimana diretti a Roma Sm.to/Chiasso Sm.to che effettuano sosta a Pisa FM C. per aggancio/sgancio carri

- 4 treni/settimana completi da/per raccordo Il Faldo

Inoltre DBCI è presente nell'impianto con squadre di manovra dedicate allo smistamento dei treni per circa 20 ore/giorno per 6 giorni/settimana

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Si No X

L'intervento consiste nella riattivazione dei binari 14, 15, 16 e 17 del Fascio Merci Campaldo. Si veda la sezione E per un inquadramento planimetrico.

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 risulta alla scrivente IF l'intervento proposto non è presente in alcun documento di pianificazione e programmazione in materia

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): Pisa (Fascio Merci Campaldo)

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.

Impresa ferroviaria	Relazione di traffico merci e numero treni/settimana ¹
DB Cargo Italia	1. Da/per Piombino: 2 treni/settimana; 2. Da/per Rosignano: 2 treni/settimana; 3. Da/per Castellina in C.: 6 treni/settimana; 4. Da/per S.Giovanni V.no: 2 treni/settimana; 5. Da/per Porcari: 10 treni/settimana; 6. Da/per Chiasso Sm.to: 8 treni/settimana di cui 2 proseguono/provengono da Rosignano; 7. Da/per Cervignano Sm.to: 5 treni/settimana; 8. Da/per Roma Sm.to: 4 treni/settimana;

¹ Il riferimento alla settimana anziché alla singola giornata è maggiormente significativo, in quanto il traffico non viene svolto in maniera uniforme durante i singoli giorni della settimana.

	<p>9. Con sosta a Pisa FM C. per AG/SG carri: 10 treni/settimana.</p> <p>TOT: 49 treni/settimana</p>
--	---

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =...2.....[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

La possibilità di effettuare l'attività di smistamento su un numero maggiore di binari permette di ridurre l'occupazione dei binari centralizzati, oltre ad aumentare la capacità di ricezione dell'impianto per sviluppi futuri di traffico.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutte quelle indicate nella tabella della pagina precedente

Incremento di puntualità atteso =.....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:

L'aumento di binari per lo smistamento permette di liberare i binari centralizzati per consentire la ricezione e la partenza dei treni e dunque ridurre le perturbazioni.

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

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 =.....37...[treni/settimana]

Numero dei movimenti di manovra =.....15...[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:

L'aumento della capacità dell'impianto permette di ottimizzare i movimenti di manovra, evitando l'occupazione dei binari centralizzati. Inoltre, la presenza di ulteriori binari darebbe maggiore flessibilità alla rete a carro singolo grazie alla possibilità di sviluppare nuovi servizi.

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. 6/6***

***Raddoppio "Dorsale Sinistra Canale Candiano" di
Ravenna***

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
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	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	DB Cargo Italia S.r.l.
Direzione / Ufficio Responsabile	Business Development e Service Design
Nominativo operativo di riferimento	Andrea Mattiato, Daniele Ellero, Alessandro Bianchi
Riferimenti (e – mail, tel.)	Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249), Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Bianchi (alessandro.bianchi@deutschebahn.com ; 3429914924)

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 Apparat 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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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 proposto riguarda la stazione di Ravenna

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.

In vista del potenziamento del nuovo impianto di Ravenna (nello specifico Candiano Sinistra), che prevede 7 nuovi binari e la centralizzazione ed elettrificazione di tutto lo scalo, si propone un potenziamento parallelo dell'infrastruttura a servizio dei raccordi allacciati alla dorsale Candiano Sinistra almeno fino allo stabilimento Marcegaglia.

Con riferimento agli sviluppi di traffico preventivati per lo Scalo Candiano, si propone in particolare un raddoppio del binario di dorsale che consentirebbe di servire più raccordi in contemporanea da parte del G.U..

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

DBC1 effettua 12 treni/settimana da/per Chiasso Smistamento parte del traffico a carro singolo, inoltre sono allo studio diversi progetti per collegare Ravenna all'hub di Cervignano Smistamento.

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No X

L'intervento consiste nel raddoppio del binario di Dorsale Candiano Sinistra a partire dal deviatoio 102a e almeno fino allo stabilimento Marcegaglia.

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 risulta alla scrivente IF l'intervento proposto non è presente in alcun documento di pianificazione e programmazione in materia

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): **Ravenna (nello specifico *Dorsale Sinistra Canale Candiano*)**

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.

Impresa ferroviaria	Relazione di traffico merci e numero treni/settimana ¹
DB Cargo Italia	Da/per Chiasso: 12 treni/settimana

¹ Il riferimento alla settimana anziché alla singola giornata è maggiormente significativo, in quanto il traffico non viene svolto in maniera uniforme durante i singoli giorni della settimana.

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....n.d.....[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 raddoppio del binario di dorsale consentirebbe di potenziare ed efficientare le attività di manovra e, di conseguenza, sfruttare la potenzialità del nuovo impianto di Ravenna Candiano Sinistra e dei raccordi portuali.

La maggiore velocità di manovra in Dorsale Sinistra permetterebbe di ridurre il tempo di sosta dei carri sui binari centralizzati dello Scalo Candiano e di conseguenza sfruttarne la capacità per arrivi e partenze di treni piuttosto che per la sosta di materiale.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Chiasso Sm.to a Ravenna (e viceversa)

Incremento di puntualità atteso =.....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 di binario della dorsale permette di velocizzare le attività di manovra, quindi liberare più velocemente i binari centralizzati e dunque ridurre le perturbazioni ai treni in arrivo o partenza.

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.

Efficietamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....12.....[treni/settimana]

Numero dei movimenti di manovra =.....6...[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:

Il secondo binario di dorsale consentirebbe di servire contemporaneamente più raccordi e, di conseguenza, velocizzare i tempi per l'introduzione e l'estrazione di carri tra i raccordi e i binari di presa/consegna a vantaggio di tutte le IIFF.

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.

//