

D. DB Cargo Italia

TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2022

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2022
24 ottobre 2022

In data 24 ottobre 2022, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) e **DB CargoItalia S.r.l.** (di seguito: DBCI), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.-NEMI.DCO\PEC\P\2022\0000474).

L'incontro ha inizio alle ore 10:00.

Per RFI, sono presenti:

- Caprarella Alessandro
- Catanese Arcangelo
- Gerace Aurelio
- La Rocca Federica
- Olivieri Alberto
- Operti Valerio
- Rabino Michele
- Toti Massimiliano
- Zanzarin Filippo

Per DBCI, sono presenti

- Ellero Daniele
- Grignani Alessandro

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 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.

Con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2022\0000799 del 29 aprile 2022, RFI ha 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 mediante piattaforma *sharepoint* e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l’incontro comunicando che sono pervenute n. **363 proposte** da parte di **23 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 recepibile**: 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 valutazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
DBCI	9	-	6	3	-	-	5	4

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 condivide con DBCI quanto di seguito.

ID osservazione	Elementi di discussione
1.1-Aumento orario di apertura di	RFI rappresenta che sull'impianto sono già stati effettuati alcuni interventi infrastrutturali e organizzativi, come l'ampliamento dell'orario di abilitazione nelle ore notturne, proprio per rispondere in maniera più adeguata alle richieste del mercato.

<p>Cervignano Smistamento con abilitazione dell'impianto h24 durante le giornate di sabato e domenica</p>	<p>Per dare una risposta più strutturata però sono in fase di lancio una serie di investimenti infrastrutturali che renderanno l'impianto di Cervignano un hub .</p> <p>Ai fini della richiesta specifica, è necessario effettuare una valutazione congiunta per definire quale sarebbe il modello di esercizio prospettato, precisando che l'utilizzo finora riscontrato del presenziamento notturno dell'impianto non sembra giustificare ulteriori estensioni sistematiche dell'orario</p> <p>DBCI fornirà i dettagli richiesti al più presto ma specifica che l'ampliamento dell'orario di abilitazione costituirebbe un'opportunità durante le indisponibilità già pianificate dal GI.</p> <p>In merito alla riapertura del fascio Vuoti, indicato come "intervento Già Previsto" nel verbale relativo all'anno 2021, sono emerse delle criticità nella fornitura dei materiali, legate a vicende più generali che non riguardano il singolo cantiere, per cui l'intervento è stato ripianificato nel corso del 2023. DBCI chiede una tempistica precisa rispetto alla data di questo intervento.</p>
<p>2.2/3- circolazione dei treni con merci pericolose sulla linea passante e sulla storica di Torino</p>	<p>RFI si rende disponibile ad approfondire il tema, nell'ambito dei vincoli normativi vigenti, anche riguardanti la sicurezza. Al fine di esperire le verifiche tecniche e regolatorie necessarie, RFI chiede di fornire il modello di traffico atteso, la tipologia merceologica e la priorità sulle tratte indicate.</p> <p><i>DBCI spiega che il mercato del trasporto merci si è evoluto negli anni attorno a questo vincolo infrastrutturale, per cui un'importante quota di merce viaggia attualmente su gomma. DBCI ha sviluppato uno studio teorico che indica delle potenziali stime del modello di esercizio di trasporto merce su ferro, al netto del vincolo sopra menzionato e lo condividerà con RFI. Inoltre, la tratta oggetto di interesse è la Milano-Torino-Modane con entra/esci verso l'impianto di Torino Orbassano, per la doppia trazione.</i></p>
<p>3.4- Domo II: illuminazione aste di manovra</p>	<p>L' intervento è già previsto in quanto riguarda l'asta su cui insistono le attività di pesatura dei carri. Sono state già avviate da RFI le azioni di carattere tecnico/economico che attengono alla successiva realizzazione di tale efficientamento nell'ambito di interventi correlati alle attività di pesatura dei convogli.</p>
<p>3.5- Domo II: creazione di una nuova asta di manovra che si sviluppi a fianco all'asta 229</p> <p>3.6- Prolungamento dell'asta di manovra 225</p>	<p>Al fine di esperire le verifiche necessarie, RFI chiede di fornire un modello di attività di manovra. La richiesta relativa al prolungamento dell'asta di manovra n 225 potrebbe essere un intervento alternativo alla creazione di una nuova asta di manovra lungo l'asta 229 esistente.</p> <p><i>DBCI concorda e si impegna a fornire il modello di manovra. Specifica, inoltre, che le richieste avanzate facevano riferimento alle precedenti modalità di pesatura, per cui si riserverà di verificare il mantenimento di tali richieste in esito ad eventuali review, in corso, delle procedure d'esercizio in vigore.</i></p> <p><i>DBCI ribadisce che il modello di esercizio rispetto al quale fa riferimento la richiesta è quello attuale, e potrebbe cambiare in funzione delle future Prescrizioni di Esercizio rispetto all'utilizzo del SMCV di Domo2. La possibilità di avere due aste lunghe di manovra garantirebbe maggiore flessibilità durante l'esercizio.</i></p> <p><i>A prescindere dal modello di esercizio, si ritiene che il sistema attuale non sia ridondante e qualsiasi inconveniente o cantiere sull'asta 229 metterebbe in crisi l'impianto di valico. Il prolungamento</i></p>

	<i>dell'asta 225 (oggi utile solo per svincolare i locomotori) sarebbe una buona alternativa al raddoppio dell'asta 229.</i>
3.8-Domo II: centralizzazione segnale basso 266	RFI chiede di fornire ulteriori informazioni in merito. <i>DBCI condurrà gli approfondimenti e li fornirà nella fase di revisione del presente verbale. DBCI ritiene che il segnale 226 non abbia nessun beneficio ai fini della sicurezza ma richiede maggiore impegno del personale di manovra: l'ingresso è protetto dal segnale 229 mentre l'uscita è protetta dal segnale 265. Si propone sopralluogo in impianto per analizzare la questione.</i>
4.9- Riclassificazione in D4 linea Brescia - S.Zeno - Ghedi	L'intervento è già previsto nell'ambito del raddoppio della tratta e della elettrificazione, con orizzonte temporale che riguarda il piano industriale, ovvero oltre il 2030. In generale, RFI spiega che, richieste di questo genere, saranno compatibilizzate con quelle pervenute su intera rete, sia a livello di trasporto passeggeri che merci. Per quest'ultime, la priorità è assegnata innanzitutto alle richieste afferenti le linee di corridoio TEN-T per l'obbligo di adeguamento alle STI europee e successivamente alle altre linee richieste nell'ambito del TTA. In particolare, l'intervento richiesto ha già una sua maturità progettuale in quanto inserito nell'ambito del progetto dell'elettrificazione di cui è stato sviluppato uno studio di pre-fattibilità. <i>DBCI prende atto, sottolineando che questa zona ha una forte connotazione siderurgica per cui è importante che l'infrastruttura ferroviaria sia adeguata al trasporto di merce pesante.</i>
Addendum	<i>DBCI chiede un ragguglio sul progetto della riclassificazione in D4 della linea Pontremolese.</i> RFI spiega che è in corso la project review del raddoppio della linea, per cui, considerando la vocazione della linea prettamente a trasporto merci, il GI valuterà se ricomprendere nel progetto anche l'intervento sulla massa assiale, specificando che, in ogni caso, la realizzazione delle opere riguarda il medio-lungo periodo. <i>DBCI ne terrà presente nei suoi piani di sviluppo di traffico.</i>

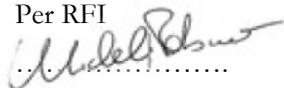
Per le richieste classificate come oggetto di approfondimento, ivi comprese quelle per le quali è stata richiesta una integrazione documentale, proseguono le valutazioni ai fini dell'inserimento di dette proposte nella programmazione di RFI.

L'incontro termina alle ore 10.55.

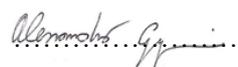
Il presente verbale, composto di n. 4 pagine, è redatto e sottoscritto in due esemplari originali.

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 24/10/2022.

Per RFI



Per DBCI




DB Cargo Italia

Stakeholder	REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	PROPOSTE di intervento		VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	Tipologia di richieste					
				Linea / Località	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)			RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO	
DB Cargo Italia	Friuli Venezia Giulia	1	1	Cervignano Smistamento	Aumento orario di apertura di Cervignano Smistamento con abilitazione dell'impianto h24 durante le giornate di sabato e domenica	Al momento risulta pressoché inutilizzato l'ampliamento di orario di presenziamento concesso da RFI nelle notti settimanali che, intanto potrebbero essere utilizzate da subito per questo traffico aggiuntivo ipotizzato. Si chiede di portare evidenza di elementi precisi riguardanti i traffici previsti che potrebbero avvalorare la richiesta.	oggetto di approfondimento	SI				X	
DB Cargo Italia	Piemonte	2	2	Linea Passante Torino Stura – Torino Lingotto	dotare le tratte indicate degli strumenti tecnologici atti a permettere la circolazione dei treni con merci pericolose	Il G.I effettuerà una valutazione per verificare i presupposti per la circolazione delle MP nelle tratte indicate e successivamente verificherà con gli enti preposti l'eventuale rimozione del vincolo esistente. Si chiede di fornire il modello di esercizio a regime con esplicitazione dei volumi e delle tipologie merceologiche trasportate.	Oggetto di approfondimento	SI				X	
DB Cargo Italia	Piemonte	2	3	Linea Storica Torino Stura – Bivio Crocetta – Torino S. Paolo/Quadrivio Zappata	dotare le tratte indicate degli strumenti tecnologici atti a permettere la circolazione dei treni con merci pericolose	Il G.I effettuerà una valutazione per verificare i presupposti per la circolazione delle MP nelle tratte indicate e successivamente verificherà con gli enti preposti l'eventuale rimozione del vincolo esistente. Si chiede di fornire il modello di esercizio a regime con esplicitazione dei volumi e delle tipologie merceologiche trasportate.	Oggetto di approfondimento	SI				X	
DB Cargo Italia	Piemonte	3	4	Domo II	Illuminazione aste di manovra	Già prevista nell'ambito dell'attivazione del sistema SMCV.	Già prevista	NO		X			
DB Cargo Italia	Piemonte	3	5	Domo II	Creazione di una nuova asta di manovra che si sviluppi a fianco all'asta 229	RFI condurrà i dovuti approfondimenti considerando gli sviluppi previsti nell'impianto per richieste di nuovi allacci di raccordo. Intervento alternativo del prolungamento dell'asta di manovra 225. Si chiede di integrare la richiesta col modello di esercizio a giustificativo della proposta.	Oggetto di approfondimento	NO		X			
DB Cargo Italia	Piemonte	3	6	Domo II	Prolungamento dell'asta di manovra 225	RFI condurrà i dovuti approfondimenti considerando gli sviluppi previsti nell'impianto per richieste di nuovi allacci di raccordo. Intervento alternativo della creazione di un'ulteriore asta in affiancamento all'asta 229, in quanto l'asta 225 è affiancata alla 229. Si chiede di integrare la richiesta col modello di esercizio a giustificativo della proposta.	Oggetto di approfondimento	NO		X			
DB Cargo Italia	Piemonte	3	7	Domo II	Creazione di un camminamento lungo l'asta 229	Già previsto nell'ambito degli interventi di illuminazione dell'asta 229.	Già prevista	NO		X			
DB Cargo Italia	Piemonte	3	8	Domo II	Centralizzazione segnale basso 266	La richiesta si riferisce ad un segnale basso che già consente istradamenti con segnali luminosi, essendo il piazzale a cui fa riferimento, già centralizzato. Si chiede di specificare meglio la richiesta.	Già prevista	NO		X			
DB Cargo Italia	Lombardia	4	9	Brescia – San Zeno - Ghedi	adeguamento massa assiale a D4	RFI ha avviato un Piano Nazionale di riclassificazione con orizzonte di Piano Industriale (2031). È in avvio e non sono ancora definibili i primi rilasci. Inoltre, RFI ha avviato la PFTE dello studio del potenziamento della tratta in oggetto che ne prevede il raddoppio e l'elettrificazione per fasi nonchè l'adeguamento prestazionale per il traffico merci.	Già prevista	SI		X			

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 3/4

“Interventi ambito impianto Domo2”

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022**.

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	Service Design e Business Development
Nominativo operativo di riferimento	Daniele Ellero, Alessandro Grignani, Andrea Mattiato
Riferimenti (e – mail, tel.)	Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Grignani (alessandro.grignani@deutschebahn.com ; 3429945286); Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249),

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

Adeguamento tecnologico e delle infrastrutture di sicurezza.

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 confine di Domo2, uno degli impianti di confine più importanti d'Italia.

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'obiettivo degli interventi è di rendere più agevole e veloce l'attività di manovra, con lo scopo di aumentare la capacità dell'impianto di Domo2.

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

Il beneficio riguarderebbe tutti i treni merci transitanti per Domo2, sia in direzione Sud che in direzione Nord.

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**

La richiesta consiste nei seguenti punti:

1. Illuminazione delle aste di manovra
2. Creazione di una nuova asta di manovra che si sviluppi a fianco all'asta 229
3. Prolungamento dell'asta di manovra 225
4. Creazione di un camminamento lungo l'asta 229
5. Centralizzazione segnale basso 266

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.

Non previsti.

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*
- Incremento prestazionale*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- ✓ *Efficientamento dei movimenti di manovra*
- 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):

- Ambito impianto Domo2

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

Tutti i traffici merci transitanti sulle linee coinvolte.

Si segnala inoltre che tutte le IF beneficerebbero dell'intervento.

Tipologia di traffico = Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = n.d. [treni/settimana]

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

Analogo a quello attuale

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutti i treni sulle linee coinvolte

Incremento di puntualità atteso = ...

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:

Aumenterebbe la ridondanza

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 = 300 [treni/settimana]

Numero dei movimenti di manovra = 50 [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:

1. Illuminazione delle aste di manovra: migliora aspetti di sicurezza
2. Creazione di una nuova asta di manovra che si sviluppi a fianco all'asta 229: aumento capacità movimenti di manovra e ridondanza in caso di indisponibilità infrastrutturale
3. Prolungamento dell'asta di manovra 225: aumento capacità
4. Creazione di un camminamento lungo l'asta 229: rendere possibile esecuzione della visita tecnica al materiale rotabile in caso di allarme dopo passaggio sul SMCV
5. Centralizzazione segnale basso 266: aumento velocità di esecuzione manovre

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.

Non presente.

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. 1/4

***“Aumento orario di apertura di Cervignano Smistamento
con abilitazione dell'impianto h24 durante le giornate di
sabato e domenica”***

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	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022**.

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	Service Design e Business Development
Nominativo operativo di riferimento	Daniele Ellero, Alessandro Grignani, Andrea Mattiato
Riferimenti (e – mail, tel.)	Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Grignani (alessandro.grignani@deutschebahn.com ; 3429945286); Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249),

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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 Cervignano Smistamento, sito sulla linea Cervignano A.G. – Udine. L'impianto ha una grande importanza strategica per il trasporto merci essendo localizzato nel punto di incrocio tra il corridoio Baltico-Adriatico (per Tarvisio) e quello mediterraneo (linea Torino – Venezia – Villa Opicina).

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Cervignano Smistamento riveste particolare importanza per DB Cargo Italia (“**DBCI**”) poiché costituisce uno dei principali *hub* di smistamento per i treni della rete a carro singolo del Gruppo DB. Qui, infatti, vengono smistati i treni da/per gli *hub* del nord Europa, per il Nord Italia e, da Giugno 2020, anche per il centro Italia, oltre che per la Slovenia. A partire dall'orario 2021 RFI ha esteso l'abilitazione dell'impianto, il quale è ora accessibile durante tutta la settimana salvo dalle 22.00 del sabato alle ore 06.00 della domenica e dalle ore 22.00 della domenica alle ore 06.00 del lunedì.

L'estensione dell'abilitazione h24 a tutto il sabato e alla domenica permetterebbe alle IF di poter ampliare l'offerta di servizio e di rispondere alle molteplici richieste di trasporto che interessano l'area friulana.

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

Attualmente la rete di servizi effettuati da DBCI nell'impianto di Cervignano consta di treni di collegamento tra hub della rete di servizio a carro singolo e di treni di terminalizzazione della merce verso gli impianti di destinazione finale. Di seguito è rappresentata la rete di traffico sviluppata da DBCI a Cervignano Smistamento [...omissis...].

L'incremento dell'orario di abilitazione dell'impianto permetterebbe di ampliare le destinazioni servite da DBCI così come dalle altre IF presenti nello scalo, oltre che di aumentare le frequenze dei servizi citati sopra.

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**

L'intervento non prevede interventi infrastrutturali ma soltanto un aumento degli orari di abilitazione così da avere l'impianto sempre aperto. Ciò permetterebbe di ottenere benefici per tutte le IF operanti nell'impianto in questione a fronte di un costo molto ridotto dell'intervento da parte del GI.

L'intervento fu inserito da DBCI nelle proposte presentate dall'IF nel corso del Tavolo Tecnico di Ascolto del 2020, nel quale si chiedeva tuttavia l'abilitazione dell'impianto h24 per tutta la settimana. RFI ha poi esteso l'abilitazione continuativa dalle 06:00 del lunedì alle 22:00 del sabato.

G. ACCORDI E INTESA

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

Da quanto 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.

Non previsti.

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

Località di servizio (se intervento puntuale): Cervignano Smistamento

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

Come precedente indicato, i traffici coinvolti nell'intervento comprendono quelli attualmente effettuati da DBCI e di seguito nuovamente riassunti, secondo la tabella sottostante [...omissis...].

Tipologia di traffico = Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 5 [treni/settimana]

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

DBCI necessita dell'impianto per attività di smistamento dei propri convogli, così da poter smistare i treni in arrivo e comporre i treni per le successive destinazioni.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutti i treni da/per Cervignano Sm.to indicati in precedenza

Incremento di puntualità atteso = non stimabile

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'apertura 24/7 dell'impianto permetterebbe di ricevere treni anche in forte ritardo, che ad oggi devono attendere in una stazione intermedia l'apertura dell'impianto stesso.

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 = 38 [treni/settimana]

Numero dei movimenti di manovra = n.d. [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:

Un'estensione dell'orario di abilitazione permetterebbe di utilizzare meglio le risorse aziendali e di utilizzare la capacità dell'infrastruttura (linea) in fasce orarie più confacenti al servizio merci, oggi inutilizzabili in quanto l'impianto è chiuso

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:

Come già indicato al punto E, l'attuale orario di abilitazione dell'impianto impone limitazioni alla programmazione dei treni, che ovviamente dovranno ricadere nella sola fascia oraria di apertura comportando così un utilizzo inefficiente delle risorse aziendali (rotabili e personale).

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.

Non presente.

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. 1/4

***“Aumento orario di apertura di Cervignano Smistamento
con abilitazione dell'impianto h24 durante le giornate di
sabato e domenica”***

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	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022**.

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	Service Design e Business Development
Nominativo operativo di riferimento	Daniele Ellero, Alessandro Grignani, Andrea Mattiato
Riferimenti (e – mail, tel.)	Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Grignani (alessandro.grignani@deutschebahn.com ; 3429945286); Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249),

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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 Cervignano Smistamento, sito sulla linea Cervignano A.G. – Udine. L'impianto ha una grande importanza strategica per il trasporto merci essendo localizzato nel punto di incrocio tra il corridoio Baltico-Adriatico (per Tarvisio) e quello mediterraneo (linea Torino – Venezia – Villa Opicina).

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Cervignano Smistamento riveste particolare importanza per DB Cargo Italia (“**DBCI**”) poiché costituisce uno dei principali *hub* di smistamento per i treni della rete a carro singolo del Gruppo DB. Qui, infatti, vengono smistati i treni da/per gli *hub* del nord Europa, per il Nord Italia e, da Giugno 2020, anche per il centro Italia, oltre che per la Slovenia. A partire dall'orario 2021 RFI ha esteso l'abilitazione dell'impianto, il quale è ora accessibile durante tutta la settimana salvo dalle 22.00 del sabato alle ore 06.00 della domenica e dalle ore 22.00 della domenica alle ore 06.00 del lunedì.

L'estensione dell'abilitazione h24 a tutto il sabato e alla domenica permetterebbe alle IF di poter ampliare l'offerta di servizio e di rispondere alle molteplici richieste di trasporto che interessano l'area friulana.

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

Attualmente la rete di servizi effettuati da DBCI nell'impianto di Cervignano consta di treni di collegamento tra hub della rete di servizio a carro singolo e di treni di terminalizzazione della merce verso gli impianti di destinazione finale. Di seguito è rappresentata la rete di traffico sviluppata da DBCI a Cervignano

Smistamento, informazione riservata che non deve essere soggetta a pubblicazione né divulgata ad altri operatori:

Tipologia di servizio	Impianto di Origine/Destinazione	Frequenza (treni/settimana)
Treni di Collegamento	München Nord (via Tarvisio)	16
	Sezana (via Villa Opicina)	8
	Brescia Fascio Merci	6
	Pisa Fascio Merci Campaldo	8
Treni di Terminalizzazione	Monfalcone	4
	S. Giorgio di Nogaro	6
	Udine	2
	Osoppo	4
	Padova Interporto	2

L'incremento dell'orario di abilitazione dell'impianto permetterebbe di ampliare le destinazioni servite da DBCI così come dalle altre IF presenti nello scalo, oltre che di aumentare le frequenze dei servizi citati sopra.

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**

L'intervento non prevede interventi infrastrutturali ma soltanto un aumento degli orari di abilitazione così da avere l'impianto sempre aperto. Ciò permetterebbe di ottenere benefici per tutte le IF operanti nell'impianto in questione a fronte di un costo molto ridotto dell'intervento da parte del GI.

L'intervento fu inserito da DBCI nelle proposte presentate dall'IF nel corso del Tavolo Tecnico di Ascolto del 2020, nel quale si chiedeva tuttavia l'abilitazione dell'impianto h24 per tutta la settimana. RFI ha poi esteso l'abilitazione continuativa dalle 06:00 del lunedì alle 22:00 del sabato.

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.

Non previsti.

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

Località di servizio (se intervento puntuale): Cervignano Smistamento

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

Come precedente indicato, i traffici coinvolti nell'intervento comprendono quelli attualmente effettuati da DBCI e di seguito nuovamente riassunti, secondo la tabella sottostante non divulgabile né pubblicabile in alcun modo:

Tipologia di servizio	Impianto di Origine/Destinazione	Frequenza (treni/settimana)
Treni di Collegamento	München Nord (via Tarvisio)	16
	Sezana (via Villa Opicina)	8
	Brescia Fascio Merci	6
	Pisa Fascio Merci Campaldo	8
Treni di Terminalizzazione	Monfalcone	4
	S. Giorgio di Nogaro	6
	Udine	2
	Osoppo	4
	Padova Interporto	2

Tipologia di traffico = Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 5 [treni/settimana]

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

DBCI necessita dell'impianto per attività di smistamento dei propri convogli, così da poter smistare i treni in arrivo e comporre i treni per le successive destinazioni.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutti i treni da/per Cervignano Sm.to indicati in precedenza

Incremento di puntualità atteso = non stimabile

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'apertura 24/7 dell'impianto permetterebbe di ricevere treni anche in forte ritardo, che ad oggi devono attendere in una stazione intermedia l'apertura dell'impianto stesso.

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 = 38 [treni/settimana]

Numero dei movimenti di manovra = n.d. [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:

Un'estensione dell'orario di abilitazione permetterebbe di utilizzare meglio le risorse aziendali e di utilizzare la capacità dell'infrastruttura (linea) in fasce orarie più confacenti al servizio merci, oggi inutilizzabili in quanto l'impianto è chiuso

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:

Come già indicato al punto E, l'attuale orario di abilitazione dell'impianto impone limitazioni alla programmazione dei treni, che ovviamente dovranno ricadere nella sola fascia oraria di apertura comportando così un utilizzo inefficiente delle risorse aziendali (rotabili e personale).

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.

Non presente.

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. 2/4

***“Transito di treni con merci pericolose nelle gallerie del
Passante Ferroviario di Torino (tratte Torino Stura – Torino
S. Paolo, Bivio Crocetta – Quadrivio Zappata e Torino
Porta Susa – Torino Lingotto)”***

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022**.

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	Service Design e Business Development
Nominativo operativo di riferimento	Daniele Ellero, Alessandro Grignani, Andrea Mattiato
Riferimenti (e – mail, tel.)	Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Grignani (alessandro.grignani@deutschebahn.com ; 3429945286); Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249),

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

Adeguamento tecnologico e delle infrastrutture di sicurezza.

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 sia la Linea Passante Torino Stura – Torino Lingotto che la Linea Storica Torino Stura – Bivio Crocetta – Torino S. Paolo/Quadrivio Zappata. Qualora non fosse possibile l'intervento sulla Linea Passante si chiede di considerare almeno quello sulla Linea Storica.

L'upgrade tecnologico del Passante rappresenta un valore aggiunto non solo per i traffici da/per l'impianto di Torino Orbassano ma per tutti quelli interessanti il Corridoio Mediterraneo, perlomeno nel tratto tra Italia e Francia.

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 possibilità di far circolare treni con merci pericolose sulle linee indicate sopra permette di aumentare decisamente la capacità della linea Milano – Torino – Modane, in quanto i treni non dovrebbero più percorrere l'itinerario, più lungo e tortuoso, via Asti – Tortona. Il beneficio in termini di diminuzione di percorso e maggior flessibilità di esercizio sarebbe ancora maggiore per i traffici da/per Novara Boschetto.

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

Il beneficio riguarderebbe tutti i treni trasportanti merci pericolose provenienti da Modane, Torino Orbassano e dall'area Ovest del Piemonte e diretti verso Novara, Milano, la Svizzera e le varie destinazioni poste lungo il Corridoio Mediterraneo.

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**

L'intervento fu proposto da DBCI nel corso del Tavolo Tecnico 2018, sul quale la scrivente non ha però ricevuto riscontro da parte di RFI.

In sintesi, la richiesta è volta a dotare le tratte indicate sopra degli strumenti tecnologici atti a permettere la circolazione dei treni con merci pericolose, possibilmente in un arco temporale sufficientemente ampio (e non solo durante i momenti, prevalentemente notturni, di sospensione dei treni viaggiatori normalmente circolanti nel Passante) per rendere maggiormente attrattiva la proposta per le IF Merci.

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.

Non previsti.

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 Torino Stura a Torino S. Paolo via Bivio Crocetta (Linea Storica);
- da Bivio Crocetta a Quadrivio Zappata (Linea Storica);
- da Torino Porta Susa a Torino Lingotto (Linea Passante).

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

Tutti i traffici merci con MP attualmente deviati sulla linea Torino – Alessandria – Voghera, oltre a potenziali nuovi servizi che le IF potrebbero sviluppare dall'area lombarda e dal Nord Est verso l'impianto di Torino Orbassano e la linea del Frejus, oltre che per il terminal di Candiolo.

Attualmente DBCI esercisce 5 coppie di treni a settimana tra Torino e Chiasso via Novara, sui quali potrebbe essere offerto anche il trasporto di merci pericolose.

Tipologia di traffico = Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = n.d. [treni/settimana]

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

DBCI potrebbe inserire il trasporto di MP nei propri servizi Torino – Novara – Chiasso oltre ad attivarne di altri lungo il Corridoio Mediterraneo.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = ...

Incremento di puntualità atteso = ...

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

Numero dei movimenti di manovra = n.d. [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:

La riduzione del percorso e il profilo pianeggiante della linea Torino – Milano permetterebbero alle IF di ottimizzare il numero e l’impegno delle risorse destinate ai traffici dell’area torinese.

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.

Non presente.

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. 4/4

***“Aumento a categoria D4 della linea Brescia – Parma nel
tratto Brescia – San Zeno Folzano - Ghedi”***

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022**.

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	Service Design e Business Development
Nominativo operativo di riferimento	Daniele Ellero, Alessandro Grignani, Andrea Mattiato
Riferimenti (e – mail, tel.)	Daniele Ellero (daniele.ellero@deutschebahn.com ; 3343986394), Alessandro Grignani (alessandro.grignani@deutschebahn.com ; 3429945286); Andrea Mattiato (andrea.mattiato@deutschebahn.com ; 3482313249),

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

Adeguamento tecnologico e delle infrastrutture di sicurezza.

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 tratto Brescia – San Zeno Folzano – Ghedi della linea Brescia – Parma.

L'intervento riguarda un'area a fortissima vocazione industriale per la siderurgia, in cui il sistema ferroviario perde competitività rispetto al sistema stradale se non è in grado di sfruttare al massimo il riempimento dei carri.

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 possibilità di far circolare treni con peso assiale fino a 22,5 t senza limitazioni (oggi possibile solo con TEM estremamente limitante) permette di aumentare la competitività del sistema ferroviario per traffici siderurgici; inoltre è prevedibile un forte aumento della capacità delle linee in quanto verrebbero meno le limitazioni oggi imposte dalla TEM.

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

Il beneficio riguarderebbe tutti i treni trasportanti merci circolanti sulle linee in questione, in quanto quasi esclusivamente dediti al trasporto di materiale siderurgico.

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**

L'intervento fu proposto da DBCI nel corso del Tavolo Tecnico 2018, sul quale la scrivente non ha però ricevuto riscontro da parte di RFI.

In sintesi, la richiesta è volta a dotare le tratte indicate sopra di una infrastruttura in grado di supportare massa assiale di 22,5 ton/asse.

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.

Non previsti.

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*
- ✓ *Incremento prestazionale*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- 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 Brescia a Ghedi

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

Tutti i traffici merci transitanti sulle linee coinvolte.

Attualmente DBCI effettua 24 treni/settimana nel tratto Brescia – San Zeno Folzano (di cui 15 sarebbero direttamente coinvolti per l'innalzamento della categoria) e 6 treni/settimana nel tratto San Zeno Folzano – Ghedi (di cui 3 sarebbero direttamente coinvolti per l'innalzamento della categoria). I treni "non coinvolti" sono generalmente vuoti.

Si segnala inoltre che tutte le IF beneficerebbero dell'intervento.

Tipologia di traffico = Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = n.d. [treni/settimana]

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

Analogo a quello attuale

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutti i treni sulle linee coinvolte

Incremento di puntualità atteso = ...

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:

Cadrebbero le limitazioni imposte da TEM ai treni merci in transito sulle linee coinvolte.

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 = n.d. [treni/settimana]

Numero dei movimenti di manovra = n.d. [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.

Incremento su tutta la tratta indicata

*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.

Non presente.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

//
