

J. REGIONE PIEMONTE

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 3.8 DEL PIR 2020
26 Novembre 2019

In data 26 Novembre 2019, presso gli uffici di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) a Torino, si svolge l'incontro tra RFI e la Regione Piemonte, come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2019\2377).

L'incontro ha inizio alle ore 11.

Per Regione Piemonte sono presenti:

- Ezio Elia;
- Roberto Delponte;
- Silvia Franchello;
- Marina Veneziano.

Per RFI, sono presenti:

- Luca Bassani;
- Rosa Frignola;
- Valerio Operti;
- Nicolò Patelli;
- Renato Quattrocolo;
- Roberto Rolle;
- Massimiliano Toti;
- Ernesto Vizza.

(presso la sede di Roma, in videoconferenza)

- Arcangelo Catanese;
- Michele Prete.

Allegati n. 1

Il “tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura”, previsto nella sezione 3.7 del PIR 2020 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI), la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) e gli “Stakeholder” (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di efficientare le scelte nell’avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Nel 2019 il tavolo tecnico è stato convocato da RFI con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2019\0000890 del 24 aprile 2019 e si è svolto in data 14 maggio 2019 presso via Palestro n. 24, Roma.

In tale incontro sono state rappresentate le risultanze dell’analisi svolta da RFI sulle richieste degli Stakeholder pervenute nel 2018 ed è stato avviato un primo momento di confronto in merito alla manifestazione di nuove esigenze.

Poiché le proposte avanzate nell'ambito del tavolo tecnico devono essere supportate da una analisi documentale sugli effettivi vantaggi dell'intervento, sulla sua economicità (costi/benefici) e sul miglioramento qualitativo dell'infrastruttura a cura del proponente, con nota RFI.DCO\PEC\P\2019\0001047 del 21 maggio 2019, RFI ha invitato gli Stakeholder a dettagliare le richieste pervenute nel 2018 e a comunicare eventuali ulteriori richieste attraverso la trasmissione di uno specifico format.

Obiettivo del presente documento è verbalizzare l'esito delle valutazioni di RFI in merito alle esigenze trasmesse da Regione Piemonte con nota RFI.DCO\PEC\A\2019\599 del 22/07/2019 e comunicate nel presente incontro svolto in data 26.11.2019, presso gli uffici di Torino di RFI, come da nota di convocazione di RFI trasmessa con prot. n. RFI.DCO\PEC\A\2019\2377 del 22.11.2019.

L'ing. Frignola introduce l'incontro, comunicando che sono pervenute ad RFI n. **3 proposte** da parte di **Regione Piemonte**.

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 puntuale:** 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 raddoppio/quadruplicamento, nuove linee, elettrificazione linee)

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

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

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

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepitibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste

Regione Piemonte	3	0	1	0	2	0	3	0
------------------	---	---	---	---	---	---	---	---

Il dettaglio delle richieste (2018 e 2019) ed il riscontro motivato delle proposte trasmesse da Regione Piemonte sono riportati in allegato.

Con riferimento alle proposte del 2019, per ciascuna richiesta da parte di Regione Piemonte sono riportati nella tabella seguente i principali esiti dell'incontro e le eventuali integrazioni che RFI ha chiesto:

N° Richiesta	Osservazioni di RFI
1 – Raddoppio della tratta Fossano-Cuneo	<p>RFI chiede a Regione Piemonte di integrare la proposta con il modello di esercizio previsto a scenario di regime.</p> <p><i>Regione Piemonte si confronterà con l'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) e fornirà riscontro a RFI su questo tema.</i></p> <p>RFI condivide di procedere con la fase di soppressione PL, valutando eventualmente l'entità di ulteriori interventi leggeri, per la stabilità generale dell'orario e a beneficio del traffico merci.</p> <p><i>Regione Piemonte indica la sua priorità nella soppressione dei PL della tratta (8 in origine) e per tale motivo chiede conferma dell'anticipo della progettazione delle opere sostitutive previste nella fase due.</i></p>
2 – Raddoppio della linea Torino-Pinerolo	<p><i>Regione Piemonte attende da RFI una stima delle risorse necessarie per il raddoppio in superficie.</i></p> <p>RFI nei primi mesi del 2020 fornirà un'ipotesi di tale soluzione, così che Regione Piemonte possa portare a termine la sua valutazione.</p> <p><i>Regione Piemonte chiede a RFI di anticipare le risorse per la soppressione dei PL rimanenti sulla linea e propone di procedere al raddoppio selettivo, indicando come prioritarie le tratte di Pinerolo-Piscina Olimpica o Nichelino (esclusa)-None.</i></p> <p>RFI chiede a Regione Piemonte di integrare la proposta con il modello di esercizio previsto con il raddoppio selettivo e nello scenario di regime.</p> <p><i>Regione Piemonte si confronterà con l'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) per fornire le informazioni aggiuntive a RFI.</i></p>
3 – Potenziamento della linea Torino – Savona per il traffico merci	<p>RFI chiede di dettagliare i benefici delle proposte effettuate, a fronte del limite intrinseco della pendenza e del potenziamento in atto di più prestanti itinerari alternativi.</p> <p><i>Regione Piemonte ritiene fondamentale lo sviluppo della linea, contestualizzandolo con l'attivazione della nuova piattaforma portuale di Vado Ligure ed in sinergia con la futura Torino-Lione. Regione Piemonte ha riferito che in ambito della Cabina di Regia della Logistica del Nord-Ovest gli sviluppi di</i></p>

<p><i>questa linea sono stati condivisi dalle Regioni Liguria e Lombardia ed inseriti, su richiesta delle Regioni, nella Tabella degli interventi sottoposti a monitoraggio, in accordo con RFI. Pertanto, la Regione Piemonte chiede l'avvio di studi e approfondimenti per incrementarne le prestazioni (modulo, sagoma e peso assiale).</i></p> <p>RFI evidenzia che i miglioramenti auspicati richiedono investimenti di ingenti dimensioni e per questo chiede a Regione Piemonte di integrare la proposta con dei modelli di esercizio adeguati. RFI approfondirà interventi leggeri a supporto dei traffici attuali e avvierà studi per il potenziamento prestazionale della linea.</p> <p><i>Regione Piemonte effettuerà approfondimenti sui modelli di traffico futuro ed evidenzia che, a conferma dell'importanza attribuita alla linea per le motivazioni sopra richiamate, ha destinato 14,8M€ di risorse FSC 2014-2020 per studi, indagini ed interventi per l'adeguamento a carico assiale D4 della linea Torino-Savona/Fossano-Cuneo/Cuneo-Busca e per il potenziamento merci/area logistica (10M€) e per la soppressione di PPLL lungo la linea Torino-Fossano (4,8M€)</i></p>

Regione Piemonte chiede aggiornamenti sulle proposte del Tavolo Tecnico di Ascolto del 2018. In particolare, informa RFI che la nuova giunta recentemente insediatasi sta svolgendo una valutazione con i territori coinvolti sulla riapertura delle linee sospese al servizio commerciale, in funzione delle risorse disponibili a coprire i costi di esercizio, oltre a quelli di ripristino dell'infrastruttura. RFI prende atto delle nuove priorità e concorda con la Regione Piemonte che eventuali proposte di riapertura linee potranno essere oggetto di incontri dedicati in presenza della definizione del modello d'esercizio atteso e di piena contezza sull'affidamento del servizio.

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

- la soppressione dei PL nella tratta Fossano-Cuneo e Torino-Pinerolo (richiesta n. 1 e 2 del 2019);
- la realizzazione del collegamento diretto Torino PS – Torino PN (richiesta n.1 del 2018).

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 12.45.

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

Luogo e data dell'incontro.

Per RFI



Per Regione Piemonte

Il Responsabile del Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture

Ezio Elia

(firmato digitalmente)

REGIONE PIEMONTE

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	BENEFICI/CONSIDERAZIONI suggeriti dagli stakeholders a supporto della richiesta di intervento	VALUTAZIONE	OSSERVAZIONI RFI (Non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Piemonte	1	Fossano - Cuneo	Raddoppio della linea	Incremento capacità, regolarità e qualità dei servizi	In accordo e su richiesta della Regione Piemonte, RFI ha sviluppato lo studio del potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Fossano - Cuneo (raddoppio Fossano - Centallo, Centallo - Bivio Madonna dell'Olimo, PRG e ACEI stazione di Centallo) ed ha individuato una prima fase di interventi in stazione di Centallo, finalizzati a migliorare gli standard di sicurezza, qualità e regolarità dell'offerta per il trasporto regionale, tra cui interventi per la soppressione di due passaggi a livello (PL) in ambito stazione. A nostro parere in attesa del raddoppio si potrebbe pensare ad un piano di interventi light sugli impianti (Fossano, Maddalene e S. Benigno) al fine di velocizzare gli incroci., realizzare sottopassi e sopprimere alcuni PL. Per rispondere alle esigenze anche presentate dalle IF si potrà procedere anche preventivamente all'adeguamento a modulo 700 metri degli impianti di Fossano e Maddalene.	oggetto di approfondimnto				x
Piemonte	2	Torino - Pinerolo	Raddoppio della linea	Incremento capacità, regolarità e qualità dei servizi	E' oggetto di tavolo tecnico lo sviluppo di una project review del progetto di raddoppio della linea Moncalieri Sangone - Pinerolo nel tratto in cui è previsto l'interramento della linea che risolverebbe l'interferenza con il PL di Nichelino. Si ritiene, in ogni caso, che vada valutata anche la possibilità di un raddoppio selettivo in coerenza col modello d'esercizio previsto.	oggetto di approfondimnto				x
Piemonte - Liguria	3	Torino - Savona	Approfondimenti progettuali per incremento prestazionale (sagoma, modulo e peso assiale) della linea	Riduzione dei costi del trasporto merci	Già completato lo studio per l'adeguamento da C3 a D4 delle tratte Trofarello Fossano e Fossano Mondovì. Si ipotizza di estendere lo studio alla tratta Fossano - Savona. Da valutare anche in accordo al futuro modello d'esercizio la necessità di realizzare nuovi binari di incrocio con velocizzazione itinerari. Nell'ambito degli upgrading tecnologici, è in corso di attivazione la realizzazione del nuovo ACC-M e nuovo sistema di distanziamento nella tratta Trofarello-Racconigi. È in corso di avvio la progettazione dell'upgrading tecnologico dell'intero itinerario da Torino a Savona, che prevede la realizzazione di nuovi apparati tecnologici negli impianti e completo rinnovo del sistema di distanziamento lungo le tratte, con conseguente aumento della regolarità e della gestione dei guasti.	oggetto di approfondimnto		x		
Piemonte - Liguria	4	Torino - Savona	Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità	Incremento della velocità		già previsto			x	
Piemonte - Liguria	5	Torino - Savona	Nuovi binario di incrocio/precedenza	Incremento della regolarità e qualità dei servizi		oggetto di approfondimnto		x		
Piemonte - Liguria	6	Torino - Savona	Velocizzazione itinerari	Incremento della regolarità e qualità dei servizi		oggetto di approfondimnto		x		

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

***REGIONE PIEMONTE
Scheda C
Richiesta Intervento su
LINEA FOSSANO-CUNEO***

A. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE PIEMONTE
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione A18000 - Opere pubbliche, Difesa suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile. Trasporti e Logistica Settore A1809A - Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture
Nominativo operativo di riferimento	Roberto Delponte Silvia Franchello
Riferimenti (email, tel.)	roberto.delponte@regione.piemonte.it – 011 432 4786 silvia.franchello@regione.piemonte.it – 011 432 2382

B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

- Velocizzazione itinerari*
- Raddoppio/quadruplicamento di linea*

C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Situazione attuale

La linea Fossano-Cuneo si dirama, a semplice binario, dalla linea Torino-Savona al km 50+541, progressiva che corrisponde al F.V. di Fossano, fino al Posto Movimento di Madonna dell'Olmo e prosegue in affiancamento alla linea Cuneo-Saluzzo fino alla Stazione di Cuneo. Il tratto P.M. Madonna dell'Olmo-Cuneo risulta pertanto essere a doppio binario.

Linea: A semplice binario da Fossano al Posto Movimento di Madonna dell'Olmo e a doppio binario fino a Cuneo. E' elettrificata con alimentazione a 3000 Vcc. dalle sottostazioni elettriche di Fossano e Cuneo.

Lunghezza totale: m. 25.138 (di cui m. 3.261 a doppio binario)

Comuni interessati: Fossano, Centallo, Cuneo

Stazioni e fermate: Fossano (Asse F.V. Km 50+541)
Maddalene (Asse F.V. Km 57+294)
Centallo (Asse F.V. Km 62+487)
S. Benigno di Cuneo (Asse F.V. Km 66+698)
P.M. Madonna dell'Olmo (Asse F.V. Km 72+418)

Cuneo (Asse F.V. Km 75+679)

D. OBIETTIVI COMMERCIALI

In occasione del Tavolo Tecnico di Ascolto edizione 2018 e nell'ambito dei Tavoli di Monitoraggio di cui ai Protocolli di Intesa per lo sviluppo del traffico merci sottoscritti in ambito di Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, il 19 ottobre 2017 (RFI e Regioni Liguria, Lombardia, Piemonte) ed il 15 marzo 2019 (RFI, MIT, FNM e Regioni Liguria, Lombardia, Piemonte), è stata richiesta la conferma dell'inserimento in CdP di risorse per il raddoppio della tratta Fossano-Cuneo, intervento che rientra del complesso di quelli individuati per ottenere l'aumento di capacità e l'upgrading prestazionale della Tratta Torino-Fossano-Cuneo/Mondovì.

Alcuni investimenti sono già stati programmati o realizzati come gli interventi nella stazione di Centallo per il potenziamento della Tratta Centallo-Madonna dell'Olmo e sono in corso le progettazioni per ulteriori interventi per aumentare la regolarità della circolazione sulla linea Fossano-Cuneo, con orizzonte di riferimento per il completamento al 2022.

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

E. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della qualità dei servizi*

Fornire i termini quantitativi

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

Progetto di potenziamento

Il potenziamento della linea Fossano-Cuneo, nella tratta Fossano - Bivio Madonna dell'Olmo, dal km 50+730 al km 72+098, consistente nell'affiancamento di un nuovo binario a quello esistente, previo adeguamento funzionale delle opere e degli impianti attuali, e nella soppressione di n. 8 passaggi a livello, con la realizzazione di opere stradali sostitutive.

Il costo complessivo delle suddette opere è pari a **€ 92.024.100,00**.

Non essendo inizialmente disponibile la completa copertura finanziaria, l'intervento è stato suddiviso in **tre fasi funzionali**:

FASE 1 (già finanziata – in corso di attuazione):

STAZIONE DI CENTALLO DAL KM 61+340 AL KM 63+740

costo € 15.493.700,00

Adeguamento funzionale e tecnologico della stazione di Centallo (compreso sottopasso e adeguamento marciapiedi), opere funzionali alla soppressione di n. 2 PPLL (in corso di realizzazione)

FASE 2 E FASE 3: (da finanziare e realizzare) per un importo complessivo € 76.530.400,00

Fase 2 - TRATTA FOSSANO-CENTALLO DAL KM 63+740 AL KM 72+098

Adeguamento della stazione di Fossano, raddoppio della tratta Fossano-Centallo e allacciamento del doppio binario alla stazione di Centallo lato Fossano, e realizzazione opere connesse alla soppressione dei passaggi a livello esistenti.

Fase 3 - TRATTA CENTALLO- MADONNA DELL'OLMO DAL KM 61+340 AL KM 50+541

Completamento del raddoppio; allacciamento del doppio binario alla stazione di Centallo, lato Cuneo, e realizzazione opere connesse alla soppressione dei passaggi a livello esistenti.

Si segnala che il progetto preliminare completo del raddoppio è stato sottoposto alla fase di verifica VIA ai sensi dell'art. 12 della L.R. 40/1998, conclusasi con D.D. n.306/26.2 del 20/06/2005, con decisione di non sottoporre a VIA il progetto definitivo.

Il progetto definitivo degli interventi di raddoppio della linea ferroviaria in località Centallo, Lotto 1, è stato approvato nel febbraio 2010 ed è attualmente in fase di completamento; con i fondi assegnati sono state realizzate le opere civili della stazione di Centallo coerenti con il futuro raddoppio lato Cuneo, tra cui il nuovo sottopasso di stazione, gli ascensori per l'abbattimento delle barriere architettoniche e la nuova cabina elettrica MT/BT destinata ad alimentare il nuovo apparato ACEI e gli impianti di snevamento scambi.

Tra le opere facenti parte della fase 2 riveste particolare importanza la risoluzione del P.L. al km 61+321 sulla provinciale Centallo-Fossano, tramite la realizzazione di un nuovo sottovia stradale al km 61+335, la cui elevata criticità è stata più volte rappresentata dal Comune di Centallo. Il costo stimato da RFI nel progetto preliminare per tale opera è pari a circa 1,3 Mln€, ma allo stato attuale non risultano disponibili finanziamenti sul CdP RFI.

G. ACCORDI E INTESE

L'intervento è inserito nel Protocollo di Intesa tra le regioni Liguria, Lombardia, Piemonte, RFI, MIT e FNM sottoscritto a Milano il giorno 15 marzo 2019 in occasione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest. Si tratta dell'evoluzione di un precedente atto di intesa siglato il 19 ottobre 2017 nell'ambito delle azioni della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest ed in virtù del quale è stato istituito un apposito Tavolo tecnico tra Regioni ed RFI per il monitoraggio semestrale degli interventi sulla rete ferroviaria individuati come fondamentali per la promozione della logistica e del trasporto merci. Inoltre tale progetto, è inserito:

- I.G.Q. 2013 (Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte)
 - 23/01/2009 - 1° A.A.I.G.Q. 2009 (1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte)
 - 11/04/2003 - I.G.Q. 2003 (Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte) - Governo nazionale, Regione Piemonte;
 - 15/12/2000 Protocollo d'Intesa per il Potenziamento del Sistema di Trasporto Ferroviario della Regione Piemonte - Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Piemonte e R.F.I.
-

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

I. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

In questa sezione devono essere indicati i costi ed i tempi di realizzazione degli interventi.

J. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA

In questa sezione devono essere precisati il livello di progettazione oggi disponibile ed eventuali autorizzazioni già acquisite

K. ITER AUTORIZZATIVO

In questa sezione devono essere indicate le autorizzazioni necessarie

L. FINANZIAMENTI E FABBISOGNI

In questa sezione devono essere indicati i finanziamenti disponibili (esclusi quelli del Gestore) e quelli necessari per l'avvio della progettazione e per la realizzazione (con indicazione dell'eventuale articolazione in fasi funzionali)

M. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

N. INFORMAZIONI NECESSARIE PER LA VALUTAZIONE ECONOMICO SOCIALE DEL PROGETTO

1. Obiettivi e finalità
2. Descrizione dell'intervento
3. Inquadramento socioeconomico e territoriale
4. Costi di investimento: Pianificazione annuale della spesa per investimenti e relativa suddivisione voce di costo e categorie tipologiche dalla data di inizio lavori alla data di attivazione secondo le due disaggregazioni riportate di seguito:

	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	...	Anno n	TOTALE
Opere civili							
Sovrastruttura ferroviaria							
Impianti							
Aree							
Elettrificazioni							
Altro							

Tabella 1 - Esempio di piano della spesa per categorie tipologiche

	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	...	Anno n	TOTALE
Manodopera							
Materiali							
Trasporto							
Acquisizione aree							

Tabella 2 - Esempio di piano investimenti per natura di costo

5. Costi annuali di manutenzione ordinaria e straordinaria: elenco dettagliato degli oggetti di manutenzione dismessi e nuovi (es: deviatoio, CDB, Binari, sede, ecc.) legati al progetto

6. Analisi della domanda

A. Scenario di riferimento (business as usual)

a. Traffico ferroviario

i. Segmento passeggeri

1. Passeggeri.km/anno

2. Passeggeri.h/anno (ai fini del calcolo del risparmio di tempo)

3. Treni.km/anno

ii. Segmento merci

1. Tonnellate.km/anno

- 2. Treni.km/anno
- b. Traffico stradale
 - i. Segmento passeggeri
 - 1. Passeggeri.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno
 - ii. Segmento merci
 - 1. Tonnellate.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno

B. Scenario di progetto

- a. Traffico ferroviario
 - i. Segmento passeggeri
 - 1. Passeggeri.km/anno
 - 2. Passeggeri.h/anno (ai fini del calcolo del risparmio di tempo)
 - 3. Treni.km/anno
 - ii. Segmento merci
 - 1. Tonnellate.km/anno
 - 2. Treni.km/anno
- b. Traffico stradale
 - i. Segmento passeggeri
 - 1. Passeggeri.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno
 - ii. Segmento merci
 - 1. Tonnellate.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno

Gli indicatori sopra riportati sono calcolati per specifici orizzonti temporali a seconda della progressiva entrata in esercizio dell'investimento oggetto di analisi. Le differenze tra gli indicatori nello scenario di progetto e quelli nello scenario di riferimento forniscono gli input per la valutazione economico-sociale.

	Anno1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno attivazione	Anno	Anno n
Indicatori di domanda scenario di riferimento							
Indicatori di domanda scenario							

di progetto							
-------------	--	--	--	--	--	--	--

Tabella 3 – Struttura dei dati di evoluzione della domanda

- 7. Ricavi da pedaggio (per tipologia di servizio: passeggeri e merci)
- 8. Costi unitari di esercizio trasporto stradale e ferroviario

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

***REGIONE PIEMONTE
Scheda B
Richiesta Intervento
TORINO – PINEROLO e PASSAGGIO A LIVELLO DI
NICHELINO***

A. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE PIEMONTE
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione A18000 - Opere pubbliche, Difesa suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile. Trasporti e Logistica Settore A1809A - Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture
Nominativo operativo di riferimento	Roberto Delponte Silvia Franchello
Riferimenti (email, tel.)	roberto.delponte@regione.piemonte.it – 011 432 4786 silvia.franchello@regione.piemonte.it – 011 432 2382

B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

- ✓ *Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità*
- ✓ *Nuovo binario di incrocio/precedenza*

- ✓ *Nuovi servizi in stazione (D.lgs. 112/2015)*
- ✓ *Miglioramento dell'informazione al Pubblico*
- ✓ *Velocizzazione itinerari*
- ✓ *Innalzamento e/o allungamento marciapiedi*
- ✓ *Raddoppio di linea*

C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La tratta Torino-Pinerolo è parte integrante della linea SFM2 Pinerolo-Chivasso e si dirama dalla linea Torino-Savona all'altezza di Bivio Sangone ; la lunghezza della tratta Bivio Sangone-Pinerolo è di circa 30 Km, completamente elettrificata, ed è caratterizzata dalla presenza di 28 passaggi a livello.

La linea attraversa il territorio dei Comuni di Moncalieri, Nichelino, Vinovo, Candiolo, None, Volvera, Airasca, Piscina, Frossasco, Roletto e Pinerolo e presenta 8 località di servizio di cui 3 fermate (Moncalieri Sangone, Nichelino, Pinerolo Olimpica) e 5 stazioni (Candiolo, None, Airasca, Piscina e Pinerolo).

La linea Torino-Pinerolo fa parte di una delle principali linee passanti del SFM e, allo stato attuale, è frequentemente interessata da problemi riguardanti la regolarità e la puntualità dell'esercizio, in parte dovuti sia a malfunzionamenti o tallonamenti dei numerosi passaggi a livello presenti sulla linea, sia alle frequenti attese in corrispondenza delle località in cui si effettuano gli incroci. Sulla linea, nella tratta Bivio Sangone-Candiolo, transitano saltuariamente treni merci diretti o provenienti dallo scalo intermodale raccordato Ambrogio S.p.A. sito in Candiolo, che utilizzano (come binario arrivo/partenza) uno dei tre binari presenti nella stazione di Candiolo.

Al fine di risolvere in maniera definitiva tali problematiche e consentire un migliore utilizzo della linea ed un aumento della capacità, anche in vista dei potenziamenti del servizio conseguenti alla gara sul SFM che l'Agenzia per la Mobilità Piemontese sta per aggiudicare e della eventuale riattivazione del servizio sulla linea Pinerolo-Torre Pellice, il raddoppio della linea costituisce senza dubbio l'intervento più efficace (consentendo inoltre una diminuzione dei tempi di percorrenza e una migliore gestione delle perturbazioni), anche eseguito per tratte funzionali (raddoppi selettivi), unitamente alla soppressione dei numerosi passaggi a livello ubicati sulla linea.

Il progetto definitivo del raddoppio complessivo della linea è stato redatto nel 2011 da Italferr per conto di RFI e sottoposto alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale, ma non è mai stato approvato a causa della mancanza di copertura finanziaria per la realizzazione (oltre 360 milioni di euro) e della necessità di effettuare ulteriori approfondimenti progettuali emersi nel corso dell'istruttoria; inoltre allo stato attuale sono necessarie ulteriori integrazioni dovute a modifiche normative nel frattempo intervenute.

Una delle problematiche principali esistenti sulla linea è costituita dall'attraversamento del Comune di Nichelino, dove la densità edilizia e la presenza di fabbricati in adiacenza alla linea rende difficile sia il raddoppio della linea che la soppressione dei PPLL esistenti nella tratta urbanizzata. Per superare tali problematiche nel progetto definitivo del 2011 è stata approfondita una soluzione di interrimento della tratta e di realizzazione di un nuovo edificio fuori terra per consentire l'accessibilità alla fermata interrata, che tuttavia causava un consistente aggravio dei costi di realizzazione (oltre 100 Mln€).

Valutazioni successive in merito alle possibili soluzioni di eliminazione dei PPLL della tratta attraverso la realizzazione di sottopassi e/o sovrappassi ferroviari, mantenendo la possibilità di effettuare il raddoppio della linea mantenendo l'attuale piano del ferro, hanno portato alla conclusione di effettuare un'analisi di confronto costi/benefici, al fine di disporre degli elementi tecnici ed economici necessari all'adozione di una decisione, tra le due possibili soluzioni progettuali:

- 1) raddoppio in interrimento con ricucitura urbanistica al piano campagna e conseguente eliminazione dei PPLL della tratta;
- 2) raddoppio all'attuale piano del ferro e soppressione PPLL con soluzioni in sovrappasso o sottopasso, che tuttavia comporta la necessità di effettuare importanti espropri con acquisizione e rilocalizzazione di fabbricati (aumentando l'onerosità dell'intervento).

Le scelte riguardanti gli interventi nell'ambito del comune di Nichelino, sono quelle maggiormente rilevanti anche per l'individuazione della soluzione progettuale di raddoppio della tratta Bivio Sangone-Candiolo, per cui si ritiene necessario eseguire valutazioni di fattibilità sul raddoppio della tratta di cui sopra, a partire dal progetto definitivo sviluppato nel 2011 comprendente l'interrimento della sede a Nichelino, finalizzate all'aggiornamento dello stesso dai punti di vista normativo, delle scelte progettuali adottate (considerando le possibili semplificazioni ed ottimizzazioni) ed economico e valutando altresì – sempre a livello di fattibilità – l'opzione del raddoppio in superficie con gli interventi viabili di soppressione PPLL.

La Regione chiede quindi la conferma del raddoppio complessivo della linea Torino – Pinerolo (mantenendo la possibilità di realizzare il raddoppio per tratte parziali) e chiede che la soppressione dei PPLL lungo la

linea, come da accordi, sia considerata come anticipazione dell'intervento di raddoppio, finanziata quindi nel Contratto di Programma 2017-2021 con riferimento all'investimento per il potenziamento della linea (estraendola di conseguenza dalle logiche del Programma soppressione PPLL sulle linee secondarie). Per tali interventi viene confermata la disponibilità dei fondi FSC (5M€) per la soppressione dei PPLL e sono in corso di predisposizione accordi a livello territoriale con i Comuni interessati dagli interventi di soppressione.

D. OBIETTIVI COMMERCIALI

In considerazione di quanto sopra descritto, si è richiesto, già in occasione del Tavolo Tecnico di Ascolto edizione 2018, l'inserimento in CdP delle risorse necessarie al raddoppio complessivo della linea, eventualmente articolabile in lotti funzionali (raddoppi selettivi), lo sviluppo degli studi di fattibilità in merito alle soluzioni alternative di raddoppio e soppressione dei PPLL nel Comune di Nichelino e il proseguimento del piano di soppressione dei PPLL lungo le restanti tratte della linea.

Gli interventi relativi al programma di soppressione dei PPLL lungo la linea sono attualmente in corso di approfondimento da parte delle strutture tecniche di RFI tenendo conto delle soluzioni proposte nel progetto definitivo del 2011 ed in accordo con i Comuni interessati, utilizzando come cofinanziamento le risorse FSC di cui sopra.

L'intervento di raddoppio complessivo della tratta, comprensivo della soluzione della problematica di Nichelino, e la soppressione dei PPLL lungo la linea, consentono l'eliminazione della maggior parte delle criticità, con il conseguente miglioramento del servizio, attraverso una migliore gestione delle perturbazioni, una consistente diminuzione dei tempi di percorrenza e la regolarizzazione dell'esercizio. Inoltre il raddoppio della linea consente di disporre di una maggiore riserva di capacità destinabile all'implementazione di nuove relazioni, anche veloci, tra i capolinea oppure all'inserimento in orario di treni "spot" o di ulteriori tracce merci.

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

E. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- ✓ *Impatto sulla capacità*
- ✓ *Impatto sulla regolarità/puntualità*
- ✓ *Incremento della velocità*
- ✓ *Incremento della qualità dei servizi*
- ✓ *Incremento sicurezza (ad esempio eliminazione Passaggio a Livello)*
- ✓ *Incremento dei servizi*

Fornire i termini quantitativi

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

Si propone di inserire nel CdP 2017-2021 il raddoppio della tratta Bivio Sangone – Pinerolo, prevedendone la realizzazione per lotti funzionali in relazione agli effetti sul miglioramento dell'esercizio, prevedendo uno stralcio in anticipazione dei progetti di soppressione dei PPLL lungo la linea (scorporando tali interventi dal Piano Nazionale Soppressione PPLL) e procedendo a valutare costi e benefici delle due possibili soluzioni sul raddoppio nel tratto che interessa il Comune di Nichelino.

Il progetto del raddoppio della linea proposto in conferenza dei servizi nel 2011 prevedeva il raddoppio in sede (fatta eccezione per quanto detto in merito al tratto comprendente Nichelino) in affiancamento al binario esistente, la soppressione di tutti i PPLL mediante realizzazione di opere sostitutive di riconnessione della rete viaria esistente, l'adeguamento delle stazioni e dei relativi PRG e in generale l'attrezzaggio tecnologico della linea.

Partendo dal progetto definitivo di cui sopra si propone quindi di individuare la possibile suddivisione in lotti funzionali e di procedere all'inserimento nel CdP (ad esempio aggiornamento 2020) delle risorse necessarie a realizzare una o più tratte di raddoppio selettivo in relazione ai benefici apportati all'esercizio.

Nel contempo si propone di approfondire le valutazioni in merito alla tratta in Comune di Nichelino al fine di individuare la soluzione più conveniente per il raddoppio (interramento o in superficie) ed indirizzare in maniera definitiva gli interventi di soppressione dei PPLL in funzione di tale scelta.

La Regione Piemonte, in occasione della consultazione avviata da RFI nel 2018 nell'ambito del "Tavolo di ascolto" promosso da RFI per acquisire le proposte di intervento da inserire negli aggiornamenti del Piano Commerciale, ha formalmente inoltrato la richiesta di rendere disponibili nel CdP le risorse sia per gli studi ed approfondimenti necessari, sia per la successiva progettazione ed attuazione degli interventi conseguenti.

G. ACCORDI E INTESE

Il Primo Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Quadro "Reti Infrastrutturali di Trasporto", sottoscritto in data 30/11/2007, prevedeva, alla scheda Trasp-1.5 dell'Allegato 2, la progettazione preliminare e definitiva del raddoppio dell'intera linea Torino-Pinerolo.

La Regione Piemonte, ha provveduto all'assegnazione di fondi FSC 2014-2020 di cui alla Delibera CIPE 54/2016, per un importo di 5 Mln€, per interventi di Soppressione PPLL sulla linea Torino-Pinerolo, da destinare al cofinanziamento degli interventi di soppressione PPLL individuati dal citato progetto definitivo del raddoppio e in corso di aggiornamento anche in funzione degli accordi con gli Enti Locali interessati.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

I. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

In questa sezione devono essere indicati i costi ed i tempi di realizzazione degli interventi.

J. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA

In questa sezione devono essere precisati il livello di progettazione oggi disponibile ed eventuali autorizzazioni già acquisite

K. ITER AUTORIZZATIVO

In questa sezione devono essere indicate le autorizzazioni necessarie

L. FINANZIAMENTI E FABBISOGNI

In questa sezione devono essere indicati i finanziamenti disponibili (esclusi quelli del Gestore) e quelli necessari per l'avvio della progettazione e per la realizzazione (con indicazione dell'eventuale articolazione in fasi funzionali)

M. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

N. INFORMAZIONI NECESSARIE PER LA VALUTAZIONE ECONOMICO SOCIALE DEL PROGETTO

1. Obiettivi e finalità
2. Descrizione dell'intervento
3. Inquadramento socioeconomico e territoriale
4. Costi di investimento: Pianificazione annuale della spesa per investimenti e relativa suddivisione voce di costo e categorie tipologiche dalla data di inizio lavori alla data di attivazione secondo le due disaggregazioni riportate di seguito:

	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	...	Anno n	TOTALE
--	--------	--------	--------	--------	-----	--------	--------

Opere civili							
Sovrastruttura ferroviaria							
Impianti							
Aree							
Elettrificazioni							
Altro							

Tabella 1 - Esempio di piano della spesa per categorie tipologiche

	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	...	Anno n	TOTALE
Manodopera							
Materiali							
Trasporto							
Acquisizione aree							

Tabella 2 - Esempio di piano investimenti per natura di costo

5. Costi annuali di manutenzione ordinaria e straordinaria: elenco dettagliato degli oggetti di manutenzione dismessi e nuovi (es: deviatoio, CDB, Binari, sede, ecc.) legati al progetto

6. Analisi della domanda

A. Scenario di riferimento (business as usual)

a. Traffico ferroviario

i. Segmento passeggeri

1. Passeggeri.km/anno

2. Passeggeri.h/anno (ai fini del calcolo del risparmio di tempo)

3. Treni.km/anno

ii. Segmento merci

1. Tonnellate.km/anno

2. Treni.km/anno

b. Traffico stradale

- i. Segmento passeggeri
 - 1. Passeggeri.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno
- ii. Segmento merci
 - 1. Tonnellate.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno

B. Scenario di progetto

- a. Traffico ferroviario
 - i. Segmento passeggeri
 - 1. Passeggeri.km/anno
 - 2. Passeggeri.h/anno (ai fini del calcolo del risparmio di tempo)
 - 3. Treni.km/anno
 - ii. Segmento merci
 - 1. Tonnellate.km/anno
 - 2. Treni.km/anno
- b. Traffico stradale
 - i. Segmento passeggeri
 - 1. Passeggeri.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno
 - ii. Segmento merci
 - 1. Tonnellate.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno

Gli indicatori sopra riportati sono calcolati per specifici orizzonti temporali a seconda della progressiva entrata in esercizio dell'investimento oggetto di analisi. Le differenze tra gli indicatori nello scenario di progetto e quelli nello scenario di riferimento forniscono gli input per la valutazione economico-sociale.

	Anno1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno attivazione	Anno	Anno n
Indicatori di domanda scenario di riferimento							
Indicatori di domanda scenario di progetto							

Tabella 3 – Struttura dei dati di evoluzione della domanda

7. Ricavi da pedaggio (per tipologia di servizio: passeggeri e merci)
8. Costi unitari di esercizio trasporto stradale e ferroviario

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

***REGIONE PIEMONTE
Scheda A
Richiesta Intervento su
COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-SAVONA***

A. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE PIEMONTE
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione A18000 - Opere pubbliche, Difesa suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile. Trasporti e Logistica Settore A1809A - Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture
Nominativo operativo di riferimento	Roberto Delponte Silvia Franchello
Riferimenti (email, tel.)	roberto.delponte@regione.piemonte.it – 011 432 4786 silvia.franchello@regione.piemonte.it – 011 432 2382

B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

- Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità*
- Nuovo binario di incrocio/precedenza*
- Velocizzazione itinerari*
- Upgrading prestazionali per il trasporto delle merci (modulo, sagoma, peso assiale)*

C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'intervento si inserisce in un ambito territoriale che interessa le Regioni Piemonte e Liguria ed in particolare riguarda i collegamenti ferroviari tra Savona e Torino e lo scopo che si prefigge è quello di ottimizzare le caratteristiche e le prestazioni delle linee dal punto di vista del trasporto ferroviario delle merci in modo da migliorare le relazioni tra questi due poli in relazione al previsto aumento della domanda di traffico conseguente all'implementazione della piattaforma intermodale di Vado Ligure. Infatti nel porto di Vado Ligure è in fase di completamento la costruzione di una nuova piattaforma intermodale la cui capacità massima a regime è di 800.000 TEUs e la cui apertura in prima fase (metà terminal) è prevista il 12 dicembre 2019.

Lo sviluppo di sinergie fra il sistema portuale ligure e le strutture logistiche del Nord-Ovest costituisce il punto centrale del Piano Nazionale della Logistica ed è individuato come uno dei temi qualificanti ed operativi dell'agenda della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, costituita dalle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte.

La linea ferroviaria Torino-Savona ha un tracciato di circa 150 Km – elettrificata – a doppio binario da Torino a Ceva (circa 100 Km) e a singoli binari da Ceva a San Giuseppe di Cairo (circa 30 Km). Da San Giuseppe di Cairo a Savona prosegue con due tracciati differenti (via Altare e via Ferrania)

L'attuale categoria di carico è C3 (20t/asse) senza limitazioni

La sagoma è P/C 45 da Torino a Mondovì e P/C 32 da Mondovì a Savona.

Il modulo di linea è limitato a 340 m nella tratta a semplice binario tra Ceva e San Giuseppe di Cairo (500 m il resto della tratta)

Considerate le caratteristiche infrastrutturali sinteticamente sopra descritte, piuttosto limitanti in un'ottica di traffico merci, risulta necessario condurre i necessari approfondimenti progettuali al fine di individuare con maggiore precisione i costi di intervento e definire le priorità, anche in funzione di quelli più facilmente e velocemente realizzabili, oltre che utili per l'efficientamento del traffico merci.

D. OBIETTIVI COMMERCIALI

In considerazione di quanto sopra descritto, in occasione del Tavolo Tecnico di Ascolto edizione 2018 e nell'ambito dei Tavoli di Monitoraggio di cui ai Protocolli di Intesa per lo sviluppo del traffico merci sottoscritti in ambito di Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest, il 19 ottobre 2017 (RFI e Regioni Liguria, Lombardia, Piemonte) ed il 15 marzo 2019 (RFI, MIT, FNM e Regioni Liguria, Lombardia, Piemonte), è stato richiesto l'inserimento in CdP di risorse per studi ed approfondimenti in merito alla possibilità di potenziamento della linea in ottica del trasporto merci per il collegamento dei porti di Savona e di Vado Ligure con Mondovì, Fossano e Scalo di Torino-Orbassano.

Alcuni investimenti sono già stati programmati o realizzati come il completamento degli impianti di trazione elettrica tra Fossano e Mondovì, fino a Ceva, il rinnovamento dei sistemi di distanziamento fino a San Giuseppe Cairo e la programmazione di importanti lavori alla galleria Belbo.

Da parte delle strutture tecniche di RFI sono state condotte valutazioni di larga massima per l'upgrading infrastrutturale della linea per il traffico merci in termini di sagoma, modulo e carico assiale, che peraltro sarebbero coerenti con le previsioni del Piano Commerciale di RFI di miglioramento prestazionale ed infrastrutturale delle linee afferenti ai principali corridoi della Rete TEN-T. Ulteriori interventi sull'infrastruttura potrebbero migliorare le performance della linea e rispondere ad una crescente domanda da parte del territorio e degli operatori economici.

In particolare, per la tratta Trofarello-Fossano sono state effettuate valutazioni per l'adeguamento strutturale delle opere d'arte finalizzati alla riclassificazione dell'attuale categoria di carico C3 (20t/asse – 7,2 t/m) alla categoria di carico D4 (22 t/asse- 8 t/m)

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

E. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- Impatto sulla capacità*
-

- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento della qualità dei servizi*
- Incremento sicurezza (eliminazione Passaggio a Livello lungo la linea a Cavallermaggiore e Racconigi)*
- Incremento dei servizi*
- Riduzione dei costi (incremento prestazionale linea consente maggiore competitività del trasporto merci su ferro, favorendo lo shift modale)*
- Altro* _____

Fornire i termini quantitativi

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

Con riferimento alle linee Savona – Torino, dopo alcuni studi preliminari effettuati da RFI sulle possibilità di adeguamento delle linee ferroviarie di valico, le tre regioni hanno inserito nell'elenco allegato al Protocollo di Intesa 2017 sopra citato l'esigenza di approfondire la progettualità, ai fini di individuare con maggiore precisione i costi di intervento e definire le priorità, anche in funzione degli interventi più facilmente e velocemente realizzabili, oltre che utili per l'efficientamento del traffico merci. Gli interventi sono sia di carattere infrastrutturale (upgrading prestazionale in termini di sagoma, modulo e carico) che di carattere tecnologico o ancora di revisione dei processi e dei servizi di circolazione.

La Regione Piemonte, in occasione della consultazione avviata da RFI nel 2018 nell'ambito del "Tavolo di ascolto" promosso da RFI per acquisire le proposte di intervento da inserire negli aggiornamenti del Piano Commerciale, ha formalmente inoltrato la richiesta di rendere disponibili nel CdP le risorse sia per gli studi ed approfondimenti necessari, sia per la successiva progettazione ed attuazione degli interventi conseguenti.

G. ACCORDI E INTESE

Come già precedentemente indicato, l'intervento è inserito nel Protocollo di Intesa tra le regioni Liguria, Lombardia, Piemonte, RFI, MIT e FNM sottoscritto a Milano il giorno 15 marzo 2019 in occasione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest. Si tratta dell'evoluzione di un precedente atto di intesa siglato nel 2017 nell'ambito delle azioni della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest ed in virtù del quale è stato istituito un apposito Tavolo tecnico tra Regioni ed RFI per il monitoraggio semestrale degli interventi sulla rete ferroviaria individuati come fondamentali per la promozione della logistica e del trasporto merci. Il Tavolo, riunitosi da ultimo il 5 luglio 2019 ha confermato e validato interesse congiunto per l'inserimento in CdP delle risorse finalizzate agli approfondimenti progettuali per la definizione degli interventi necessari al potenziamento del collegamento ferroviario Torino-Savona.

La Regione Piemonte, in sede di rimodulazione (non ancora approvata) dei fondi FSC 2014-2020, di cui alla Delibera CIPE 54/2016 - PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE – ASSE TEMATICO B, ha richiesto l'assegnazione di risorse pari a 10 Mln€ per interventi di "Potenziamento collegamenti Merci Torino-Savona/Fossano-Cuneo/Cuneo-Busca e area logistica", da destinare prevalentemente ad interventi volti ad elevare la categoria della linea per Savona da C3 a D4/D4L (peso assiale ammissibile). Inoltre, sempre nel medesimo documento di rimodulazione ha proposto di destinare 4,8 Mln€ per la soppressione dei passaggi a livello nei Comuni di Cavallermaggiore e Racconigi. Tali interventi, afferenti la linea in questione, consentiranno inoltre la velocizzazione, la egolarizzazione e la sicurezza del traffico ferroviario.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

Tra gli investimenti collegati, anche se non in maniera diretta, possono essere citati quelli che riguardano la Piattaforma Multimodale di Vado da parte di Apm Terminals, (51,1Maersk, 40% COSCO, 9,9% QINGDAO) con le conseguenti infrastrutture stradali di accesso (viabilità in sovrappasso all'Aurelia, conclusa, 25 milioni; nuovo casello autostradale, in corso progettazione definitiva, 25 milioni; adeguamento della strada intercomunale Vado - Quiliano - Savona, 12 milioni, in corso progettazione definitiva). La piattaforma, coi suoi pescaggi naturali (da -16 a - 23 metri) con infrastrutture all'avanguardia in termini di gru (ogni STS è alta oltre 90 metri, pesa circa 1.800 tonnellate e ha uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale; la portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 100 in configurazione "sotto gancio") e con sviluppi tecnologici avanzati (previsione al 2020 del digital twin dello scalo), garantisce una posizione di primato mediterraneo in termini di accessibilità delle megaships di ultima generazione. L'investimento è frutto di un PPP, per complessivi 450 milioni di cui 300 fonte MIT e 150 del privato). La piattaforma genererà a regime 800.000 TEUs annui e 400 posti di lavoro.

In relazione al Parco di Zona Industriale, con nota del 13 dicembre 2018 l'AdSP del Mar Ligure Occidentale ha rappresentato a RFI di aver messo a punto, nell'ambito del progetto comunitario VAMP-UP una strategia innovativa fondata su investimenti finalizzati al potenziamento degli impianti ferroviari portuali e di ultimo miglio che hanno consentito di definire una nuova e autonoma e modalità di gestione del sistema ferroviario anche dal punto di vista della governance e dei servizi. L'AdSP, in vista dell'entrata in funzione della piattaforma e della previsione di traffico ferroviario pari a 16/18 coppie di treni giorno, ha delineato un piano di revamping dell'impianto e delle infrastrutture di ultimo miglio, attraverso studi e progettazioni che saranno finanziati dallo stesso progetto VAMP-UP. E' stata impostata inoltre la progettazione del sistema di segnalamento e controllo del traffico ferroviario della stazione di Vado Ligure e sull'intera linea tra il parco Doria e il porto di Vado, con introduzione di un Apparato Centrale Computerizzato (ACC) in sostituzione dell'esistente apparato ACE, valutando anche gli aspetti di sicurezza della circolazione e l'automazione dei due passaggi a livello situati lungo la linea, ai due lati della stazione, oggi controllati manualmente, che rappresentano un collo di bottiglia per la rete stradale urbana, un punto critico per la sicurezza del traffico stradale e pedonale e un elemento di inefficienza del sistema ferroviario.

I. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

In questa sezione devono essere indicati i costi ed i tempi di realizzazione degli interventi.

J. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA

In questa sezione devono essere precisati il livello di progettazione oggi disponibile ed eventuali autorizzazioni già acquisite

K. ITER AUTORIZZATIVO

In questa sezione devono essere indicate le autorizzazioni necessarie

L. FINANZIAMENTI E FABBISOGNI

In questa sezione devono essere indicati i finanziamenti disponibili (esclusi quelli del Gestore) e quelli necessari per l'avvio della progettazione e per la realizzazione (con indicazione dell'eventuale articolazione in fasi funzionali)

M. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

N. INFORMAZIONI NECESSARIE PER LA VALUTAZIONE ECONOMICO SOCIALE DEL PROGETTO

1. Obiettivi e finalità
2. Descrizione dell'intervento
3. Inquadramento socioeconomico e territoriale
4. Costi di investimento: Pianificazione annuale della spesa per investimenti e relativa suddivisione voce di costo e categorie tipologiche dalla data di inizio lavori alla data di attivazione secondo le due disaggregazioni riportate di seguito:

	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	...	Anno n	TOTALE
Opere civili							
Sovrastruttura ferroviaria							
Impianti							
Aree							
Elettrificazioni							
Altro							

Tabella 1 - Esempio di piano della spesa per categorie tipologiche

	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	...	Anno n	TOTALE
Manodopera							
Materiali							
Trasporto							
Acquisizione aree							

Tabella 2 - Esempio di piano investimenti per natura di costo

5. Costi annuali di manutenzione ordinaria e straordinaria: elenco dettagliato degli oggetti di manutenzione dismessi e nuovi (es: deviatoio, CDB, Binari, sede, ecc.) legati al progetto

6. Analisi della domanda

A. Scenario di riferimento (business as usual)

a. Traffico ferroviario

i. Segmento passeggeri

1. Passeggeri.km/anno
2. Passeggeri.h/anno (ai fini del calcolo del risparmio di tempo)
3. Treni.km/anno

ii. Segmento merci

1. Tonnellate.km/anno
2. Treni.km/anno

b. Traffico stradale

i. Segmento passeggeri

1. Passeggeri.km/anno
2. Veicoli.km/anno

ii. Segmento merci

1. Tonnellate.km/anno
2. Veicoli.km/anno

B. Scenario di progetto

a. Traffico ferroviario

i. Segmento passeggeri

1. Passeggeri.km/anno
2. Passeggeri.h/anno (ai fini del calcolo del risparmio di tempo)

- 3. Treni.km/anno
- ii. Segmento merci
 - 1. Tonnellate.km/anno
 - 2. Treni.km/anno
- b. Traffico stradale
 - i. Segmento passeggeri
 - 1. Passeggeri.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno
 - ii. Segmento merci
 - 1. Tonnellate.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno

Gli indicatori sopra riportati sono calcolati per specifici orizzonti temporali a seconda della progressiva entrata in esercizio dell'investimento oggetto di analisi. Le differenze tra gli indicatori nello scenario di progetto e quelli nello scenario di riferimento forniscono gli input per la valutazione economico-sociale.

	Anno1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno attivazione	Anno	Anno n
Indicatori di domanda scenario di riferimento							
Indicatori di domanda scenario di progetto							

Tabella 3 – Struttura dei dati di evoluzione della domanda

- 7. Ricavi da pedaggio (per tipologia di servizio: passeggeri e merci)
- 8. Costi unitari di esercizio trasporto stradale e ferroviario