

N. REGIONE VENETO

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 3.8 DEL PIR 2020
06/12/2019

In data 06/12/2019, presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana, a Venezia Mestre, si svolge l'incontro tra la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) e la Regione Veneto, come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2019\0002383 del 22/11/2019).

L'incontro ha inizio alle ore 11:00.

Per RFI, sono presenti:

(presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana in via Montepiana 55, Venezia Mestre (VE)):

- Carlo De Giuseppe – Responsabile Sviluppo e Commercializzazione Territoriale Nord-Est – Direzione Commerciale
- Alberto Olivieri – Responsabile Sviluppo Rete e Servizi – Sviluppo e Commercializzazione Territoriale Nord-Est
- Stefano Gregori - Sviluppo Rete e Servizi – Sviluppo e Commercializzazione Territoriale Nord-Est

(presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana in Piazza della Croce Rossa 1, Roma (RM) in videoconferenza)

- Arcangelo Catanese – Responsabile Sviluppo Rete - Pianificazione e Sviluppo Rete - Direzione Commerciale
- Michele Prete - Pianificazione e Sviluppo Rete - Direzione Commerciale

Per la Regione Veneto, sono presenti:

(presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana in via Montepiana 55, Venezia Mestre (VE)):

- Andrea Ombrella – Direzione Infrastrutture – Regione Veneto

Allegati n. 1: Resoconto richieste e riscontri Regione Veneto.

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 Veneto con nota prot. N°3253361 del 19/07/2019 e comunicate nel presente incontro svolto in data 06/12/2019, presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana, a Venezia Mestre come da nota di convocazione di RFI trasmessa con prot. n. RFI.DCO\PEC\P\2019\0002383 del 22/11/2019.

L'ing. Arcangelo Catanese introduce l'incontro con una panoramica sull'iter del Tavolo di Ascolto. L'ing. Carlo De Giuseppe prosegue comunicando che sono pervenute ad RFI n. **8 proposte** da parte di **Regione Veneto**.

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

- **Servizi**: intervento dedicato allo sviluppo dei servizi erogati sulla base di quanto stabilito nel capitolo 5 del Prospetto Informativo Rete (ad es. binari di sosta, platee di lavaggio, aree di sosta dove effettuare scarico reflui)
- **Sviluppo 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 Veneto e delle considerazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Regione Veneto	8	-	7	-	1	-	5	3

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

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

N° Richiesta	Osservazioni di RFI
2	RFI chiede di formalizzare il modello di esercizio. <i>Regione Veneto formalizzerà il modello di esercizio.</i>
5	RFI chiede di indicare la soluzione progettuale da percorrere. <i>Regione Veneto formalizzerà il modello di esercizio.</i>
6	RFI chiede di dettagliare obiettivi commerciali e di formalizzare il modello di esercizio. <i>Regione Veneto dettaglierà gli obiettivi commerciali e formalizzerà il modello di esercizio.</i>
7	RFI chiede di formalizzare il modello di esercizio e specifica che l'intervento dovrà essere inserito nell'AQ. <i>Regione Veneto formalizzerà il modello di esercizio.</i>
8	RFI chiede di formalizzare il modello di esercizio; l'intervento dovrà essere inserito nell'AQ. <i>Regione Veneto formalizzerà il modello di esercizio.</i>

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

- ... (richiesta n. ...)
- ...

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

RFI ha chiarito che i verbali nella versione definitiva saranno pubblicati sul sito di RFI e sarà discrezione di Regione Veneto comunicare preventivamente eventuali contenuti rispetto ai quali si chiede di mantenere la riservatezza delle informazioni.

L'incontro termina alle ore 13:00.

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

Venezia Mestre, 06/12/2019.

Per RFI

.....

Per Regione Veneto

.....

REGIONE VENETO

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
Veneto	1	Portogruaro	Allungamento a 750 metri e centralizzazione dei binari di P/C dell'interporto, elettrificazione del binario di collegamento con l'interporto	Incremento capacità di ricevimento, riduzione dei movimenti di manovra, adeguamento agli standard europei	L'interporto è del Comune di Portogruaro. Sono stati avviati delle interlocuzioni con il comune di Portogruaro di ocndivisione del progetto e per la cessione delle aree necessarie. Successivamente da fare richiesta finanziamento. E' stato fatto presente che se finanziaria RFI l'intervento i binari di P/C diventeranno di stazione, in asset e in gestione ad RFI. L'elettrificazione è da prevedere nel PRG del fascio merci.	già previsto		x		
Veneto	2	Castelfranco Veneto - Bassano del Grappa	Raddoppio della linea	Incremento della capacità, della regolarità e della qualità dei servizi	Lo studio di fattibilità è stato effettuato dalla Regione Veneto. RFI richiede a Regione di trasmettere il modello di servizio desiderato a seguito del raddoppio. Successivamente è da prevedere l'inserimento negli aggiornamenti dell'AQ TPL.	oggetto di approfondimento				x
Veneto	3	Territorio Regione Veneto	Soppressione PL ambito Protocollo d'Intesa Regione-RFI del 28/07/2017	Migliore gestione delle emergenze legate a malfunzionamenti, semplificazione circolazione, ottimizzazione tracce	Gli impegni sono già definiti dai protocolli RFI-Regione Veneto del 2017 e del 2018. Si riassume lo stato di avanzamento di quanto previsto, a carico sia della Regione che di RFI: - Progettazioni in corso: Soppressione 27 PL tra 2020 e 2022; - Conferenze dei Servizi in corso o prossima attivazione: 9 PL; - Attività negoziali in corso: 5 PL; - Lavori in corso: 4 PL tra 2020 e 2021.	già previsto		x		
Veneto	4	Terme Euganee	Ammodernamento della stazione	Aumento dell'accessibilità, aumento sicurezza transiti, miglioramento intermodalità	Terme Euganee rientra nel progetto Easy & Smart station 2020 volto ad incrementare funzionalità e decoro, nonché a migliorare l'accessibilità delle stazioni.	già previsto		x		
Veneto	5	Monselice	Nuova fermata a servizio dell'Ospedale Schiavonia sulla linea Bologna-Padova	Aumento accessibilità struttura ospedaliera	Una nuova fermata presso l'Ospedale Schiavonia sarebbe incompatibile con l'esistente stazione di S. Elena, distante meno di 1 km. La relazione di appartenenza è la Rovigo-Venezia S.L. che si effettua con frequenza oraria e l'inserimento di una ulteriore fermata comporterebbe un allungamento del tempo di percorrenza di circa 5'. Possibili soluzioni percorribili prevedono la soppressione della fermata dei treni a S.Elena (73 pss./g) o un miglioramento dell'accessibilità pedonale da/verso l'ospedale. Recepibile soltanto in alternativa all'attuale fermata di S. Elena.	oggetto di approfondimento		x		
Veneto	6	Vicenza - Schio	Elettrificazione della linea, efficientamento e soppressione PL	Velocizzazione dei servizi, aumento della regolarità, riduzione dei costi di esercizio	Previsto in AQ TPL RFI-Regione Veneto, come elettrificazione senza ulteriori interventi. Esiste uno studio di prefattibilità. Si richiede l'invio del modello di esercizio desiderato per analizzare la necessità di eventuali ulteriori interventi oltre all'elettrificazione, come soppressione PL o upgrading della linea.	oggetto di approfondimento		x		
Veneto	7	Legnago - Rovigo	Elettrificazione della linea, efficientamento e soppressione PL	Velocizzazione dei servizi, aumento della regolarità, riduzione dei costi di esercizio	Si necessita dell'invio di un modello di esercizio per valutare l'intervento. Successivamente dovrà essere inserito in AQ TPL. Sulla base del dettaglio degli obiettivi della Regione si stabilirà il grado di correlazione tra il presente intervento e il n°8.	oggetto di approfondimento		x		

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
Veneto	8	Cerea - Isola della Scala	Elettrificazione della linea, efficientamento e soppressione PL	Velocizzazione dei servizi, aumento della regolarità, riduzione dei costi di esercizio	Esiste uno studio di prefattibilità. Si necessita dell'invio di un modello di esercizio per valutare l'intervento. Successivamente dovrà essere inserito in AQ TPL. Sulla base del dettaglio degli obiettivi della Regione si stabilirà il grado di correlazione tra il presente intervento e il n°7.	oggetto di approfondimento		x		

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

***Scheda n.6
Richiesta Intervento
Potenziamento Interporto di Portogruaro
Linea Venezia - Trieste***

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione: Infrastrutture Trasporti e Logistica Ufficio Responsabile: Unità Organizzativa Infrastrutture Strade e Concessioni
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco d'Elia
Riferimenti (email, tel.)	infrastrutturetrasportilogistica@pec.regione.veneto.it tel. 041 2794661

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

- Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità*
- Nuovo binario di incrocio/precedenza*
- Elettrificazione puntuale in impianto*
- Nuovi servizi in stazione (D.lgs. 112/2015)*
- Miglioramento dell'Informazione al Pubblico*
- Velocizzazione itinerari*
- Upgrading prestazionali per il trasporto delle merci (modulo, sagoma, peso assiale)*
- Innalzamento e/o allungamento marciapiedi*
- Raddoppio/quadruplicamento di linea*
- Nuova linea*
- Elettrificazione di linea esistente*
- Altro: _____*

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Localizzazione: Regione del Veneto – Provincia di Venezia – Comune di Portogruaro.

L'interporto è localizzato a sud-ovest dell'area urbana di Portogruaro, all'interno di un'area a destinazione industriale. È collegato alla linea ferroviaria Venezia-Trieste tramite un raccordo di 500 metri. Inoltre è lungo la circonvallazione urbana 2 km dallo svincolo autostradale che permette l'accesso all'autostrada A4 (Venezia–Trieste) e all'autostrada A28 (Portogruaro-Conegliano).

Si tratta di un centro logistico collocato lungo l'asse commerciale ferroviario denominato Corridoio 5, rientrante nel corridoio mediterraneo che collega i porti della Spagna con l'Ungheria ed Ucraina attraversando appunto l'Italia e la pianura Padana.

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 migliorare la situazione.

L'intervento di potenziamento dell'interporto di Portogruaro, oltre che a migliorare il servizio merci esistente, permetterà l'adeguamento agli standard Treno Merci Europeo (TEM), consentendo quindi la ricezione di convogli merci di maggiore lunghezza (fino a 750 m).

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

F. 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*
- Riduzione dei costi*
- Altro* _____

Fornire i termini quantitativi

Capacità di recepimento di treni più lunghi (fino a 750 m).

Riduzione dei movimenti di manovra.

Adeguamento agli standard europei.

G. 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.

Gli interventi previsti consistono in:

Allungamento dei binari di presa in consegna esistenti che avranno anche funzione di binari di precedenza.

Elettrificazione del binario di collegamento all'area interporto.

Centralizzazione dei comandi della stazione di Portogruaro.

H. 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.

I. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

J. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

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

K. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA

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

L. ITER AUTORIZZATIVO

In questa sezione devono essere indicate le autorizzazioni necessarie

M. 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)

N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

O. 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**

***Scheda n. 5
Richiesta Intervento
Raddoppio tratta Castelfranco Veneto – Bassano del G.
Linea Venezia – Bassano del Grappa***

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione: Infrastrutture Trasporti e Logistica Ufficio Responsabile: Unità Organizzativa Infrastrutture Strade e Concessioni
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco d'Elia
Riferimenti (email, tel.)	infrastrutturetrasportilogistica@pec.regione.veneto.it tel. 041 2794661

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

- Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità**
- Nuovo binario di incrocio/precedenza**
- Elettrificazione puntuale in impianto**
- Nuovi servizi in stazione (D.lgs. 112/2015)**
- Miglioramento dell'Informazione al Pubblico**
- Velocizzazione itinerari**
- Upgrading prestazionali per il trasporto delle merci (modulo, sagoma, peso assiale)**
- Innalzamento e/o allungamento marciapiedi**
- Raddoppio/quadruplicamento di linea**
- Nuova linea**
- Elettrificazione di linea esistente**
- Altro:** _____

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Localizzazione: Regione Veneto – Province di Treviso e Vicenza

La tratta ferroviaria oggetto del raddoppio è quella ricompresa tra le stazioni di Castelfranco Veneto e Bassano del Grappa, per una lunghezza totale di circa 19 km. La linea ferroviaria, nel tratto di interesse, ha un andamento generale SE – NO e attraversa i territori comunali di Castelfranco Veneto, Castello di Godego, Loria, in provincia di Treviso e Rossano Veneto, Cassola, Bassano del Grappa, in provincia di Vicenza. Il tracciato attraversa diversi ambiti, da quelli urbani con presenza di insediamenti residenziali e industriali (in corrispondenza dell'uscita da Castelfranco Veneto, dei nuclei di Castello di Godego e di Cassola, dell'ingresso a Bassano del Grappa) a quelli rurali liberi da insediamenti.

Lungo il tracciato sono presenti due "fermate", quella di Castello di Godego (Stazione) alla pk. 37+376 e quella di Cassola (Fermata) alla pk 45+401.

Sulla linea risultano attivi 16 P.L. su viabilità pubblica e 5 P.L. privati.

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 migliorare la situazione.

Il raddoppio della tratta Castelfranco - Bassano scaturisce dalla necessità di omogeneizzare e potenziare l'infrastruttura ferroviaria centrale veneta, essenzialmente in riferimento al S.F.M.R. e ai servizi su Venezia.

L'intervento proposto si ritiene possa incrementare, rispetto agli attuali standard, la qualità e l'affidabilità del servizio offerto, nonché incrementare la frequenza di esercizio, secondo le previsioni di cui alla seguente tabella:

Tratta Castelfranco-Bassano	Regionali	Merci	diurni		notturni	
			viaggiatori	merci	viaggiatori	merci
Traffico medio sulla giornata 2018	65	0	60	0	5	0
Traffico medio sulla giornata in attivazione del raddoppio	80	2	70	1	10	1
Traffico medio sulla giornata a regime	90	5	80	3	10	2

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

F. 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**
- Riduzione dei costi**
- Altro** _____

Fornire i termini quantitativi

G. 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.

Il progetto propone di realizzare il binario di raddoppio, tra le progressive km 32+135 e km 51+283, ad una distanza di 5.50 m dall'attuale e, una volta completato il raddoppio, riposizionare il binario esistente a 4.00 m dal nuovo binario.

Nel tratto tra la stazione di Castelfranco Veneto e fino a circa 500m a valle dell'attuale fabbricato viaggiatori della fermata di Cassola, il raddoppio avviene sul lato Sud-Ovest, per poi spostarsi a Nord-Est, fino a raggiungere la stazione di Bassano del Grappa.

Sono previsti una serie di interventi da realizzare negli impianti ferroviari esistenti, sia per quanto riguarda l'adeguamento tecnologico degli impianti di trazione elettrica che di segnalamento.

Le caratteristiche che assumerà la linea saranno le seguenti:

- sistema di esercizio DCO - SCC;
 - regime di circolazione Bacf e9 3/3 - SCMT;
-

- carico assiale D4;
- sagoma gabarit C (PMO 4).

È inoltre previsto:

- l'adeguamento della stazione di Castello di Godego, contemplante principalmente la sopraelevazione e il prolungamento delle banchine esistenti, l'adeguamento dei collegamenti verticali esistenti (scale), l'installazione di nuovi ascensori e la realizzazione di nuove pensiline ferroviarie di attesa;
- lo spostamento della fermata di Cassola che sarà ricollocata alla chilometrica 45+800, dove potrà sorgere anche un parcheggio auto. In tale ambito si prevede di realizzare principalmente le seguenti nuove opere: due banchine di fermata a servizio dei due binari, un nuovo sottopasso ad utilizzo urbano e ferroviario per consentire l'attraversamento dei binari anche con cicli a mano, due nuovi collegamenti lato urbano-sottopasso e lato urbano tramite rampe per disabili (con possibilità di trasportare i cicli a mano), l'installazione di n. 2 nuovi ascensori per l'accesso alle banchine ferroviarie, la realizzazione di due nuove pensiline ferroviarie di attesa, la realizzazione di un nuovo parcheggio e l'installazione di barriere acustiche dove necessarie;
- la realizzazione delle opere di modifica del piano del ferro delle stazioni di Castelfranco Veneto e Bassano del Grappa, per consentire la riorganizzazione degli attuali binari centralizzati, necessaria per la realizzazione del raddoppio della linea.

Vengono inoltre interferite 15 strade bianche (capezzagne) e 16 viabilità asfaltate (comunali, provinciali e statali) per le quali sarà da prevedere un adeguamento: per la maggior parte con deviazioni in stretto affiancamento alla linea ferroviaria, mentre, per quelle già interessate da manufatti esistenti, con la realizzazione di opere in affiancamento o adeguamento dell'esistente.

H. 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.

I. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

J. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

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

Si prevede una spesa complessiva di € 253.954.000,00 (di cui € 156.992.000,00 per lavori ed € 96.962.000,00 per somme a disposizione dell'Amministrazione).

Complessivamente il periodo delle fasi attuative per la realizzazione dell'intervento è stimato in 3107 gg; esso comprende:

- i tempi per la redazione delle progettazioni definitiva ed esecutiva, le tempistiche per le necessarie approvazioni e per l'espletamento degli adempimenti legati all'acquisizione delle aree;
- la durata presunta dei lavori e degli adempimenti amministrativi.

K. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA

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

Livello di progettazione oggi disponibile: Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

L. ITER AUTORIZZATIVO

In questa sezione devono essere indicate le autorizzazioni necessarie

È previsto lo svolgimento del normale iter autorizzativo secondo la normativa vigente

M. 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)

N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

O. 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**

***Scheda n. 8
Richiesta Intervento
Programma Eliminazione PL
Linee nel territorio Veneto***

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione: Infrastrutture Trasporti e Logistica Ufficio Responsabile: Unità Organizzativa Infrastrutture Strade e Concessioni
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco d'Elia
Riferimenti (email, tel.)	infrastrutturetrasportilogistica@pec.regione.veneto.it tel. 041 2794661

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

- Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità*
- Nuovo binario di incrocio/precedenza*
- Elettrificazione puntuale in impianto*
- Nuovi servizi in stazione (D.lgs. 112/2015)*
- Miglioramento dell'Informazione al Pubblico*
- Velocizzazione itinerari*
- Upgrading prestazionali per il trasporto delle merci (modulo, sagoma, peso assiale)*
- Innalzamento e/o allungamento marciapiedi*
- Raddoppio/quadruplicamento di linea*
- Nuova linea*
- Elettrificazione di linea esistente*
- Altro: miglioramento sicurezza ferroviaria*

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Localizzazione: Regione del Veneto

Tratte nel territorio Veneto

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 migliorare la situazione.

La chiusura dei PL lungo le linee ferroviarie consentirà di ottimizzare le tracce di percorrenza dei treni sulle stesse, con possibili miglioramenti dei tempi di percorrenza.

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

Tutti i treni delle tratte

F. 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*
- Riduzione dei costi*
- Altro* _____

Fornire i termini quantitativi

La soppressione dei PL genererà benefici nella gestione delle emergenze associate ai loro malfunzionamenti, inoltre semplificherà la circolazione dei treni lungo le linee ferroviarie generando un'economia di scala. Sarà inoltre possibile rivedere le tracce dei treni e quindi ipotizzare una maggiore velocità di esercizio.

G. 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.

Gli interventi previsti consistono nella soppressione dei PL con adeguate opere sostitutive di attraversamento ferroviario (sottopassi o sovrappassi) o mediante realizzazione di viabilità alternative di ricucitura della viabilità esistente.

H. 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.

Protocollo d'Intesa sottoscritto tra Regione del Veneto e RFI in data 28.07.2017, per la soppressione di passaggi a livello sul territorio regionale, parzialmente finanziato anche da RFI (vedi sezione M "Finanziamenti e Fabbisogni").

I. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

J. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

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

Richiesta di finanziamento del programma di soppressione dei PL, il cui fabbisogno è stimato in 300 M€

K. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA

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

L. ITER AUTORIZZATIVO

In questa sezione devono essere indicate le autorizzazioni necessarie

M. 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)

Già finanziata, nell'ambito del Protocollo del 28.07.2017, la realizzazione di un primo stralcio di detti interventi, pari a 117,6 milioni di euro, che trova copertura nell'ambito dei finanziamenti statali degli interventi relativi al settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, ai sensi della L. n. 211/1992, per un importo di 45,6 milioni di euro (quota regionale) e nelle disponibilità di RFI S.p.A. per un importo di 72 milioni di euro.

N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

O. 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**

***Scheda n. 7
Richiesta Intervento
Ammodernamento stazione di Terme Euganee
Linea Venezia Bologna***

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione: Infrastrutture Trasporti e Logistica Ufficio Responsabile: Unità Organizzativa Infrastrutture Strade e Concessioni
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco d'Elia
Riferimenti (email, tel.)	infrastrutturetrasportilogistica@pec.regione.veneto.it tel. 041 2794661

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

- Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità*
- Nuovo binario di incrocio/precedenza*
- Elettrificazione puntuale in impianto*
- Nuovi servizi in stazione (D.lgs. 112/2015)*
- Miglioramento dell'Informazione al Pubblico*
- Velocizzazione itinerari*
- Upgrading prestazionali per il trasporto delle merci (modulo, sagoma, peso assiale)*
- Innalzamento e/o allungamento marciapiedi*
- Raddoppio/quadruplicamento di linea*
- Nuova linea*
- Elettrificazione di linea esistente*
- Altro: Riqualificazione della Stazione di Terme Euganee Abano-Montegrotto a porta intermodale di accesso all'area turistica Termale e dei Colli Euganei*

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

La Stazione di Terme Euganee Abano-Montegrotto si trova nel territorio della Regione del Veneto, in provincia di Padova, lungo la linea ferroviaria Padova-Bologna, tra le stazioni di ABANO e BATTAGLIA

TERME, Il territorio servito dall'attuale stazione si contraddistingue per una spiccata vocazione turistica e congressuale, essendo le due città principali Abano e Montegrotto Terme (circa 35 mila abitanti) parte del cosiddetto Bacino Termale Euganeo, comprensivo di sedici comuni e degli abitati della prima cintura a sud di Padova, Selvazzano (21 mila abitanti), Albignasego (25 mila abitanti), Maserà di Padova e Due Carrare (15 mila abitanti). In definitiva un'area vasta economica e produttiva, capace di ospitare oltre cento alberghi termali, con 3 milioni di presenze italiane e straniere medie annue, alimentando un circuito di diverse migliaia di piccole e medie imprese oltre a grandi realtà industriali, commerciali ed aziendali (ad esempio Fidia Farmaceutici, Centro Controllo del traffico aereo di Abano, Casa di Cura privata, aziende di frigotecnica e produzione di dispositivi medici, residenze assistite per anziani).

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 migliorare la situazione.

Allo stato attuale l'impianto esistente non risulta adeguato al costante aumento del traffico di pendolari e turisti. In un giorno feriale mediamente arrivano e partono 2500 passeggeri pendolari. La stazione non possiede infrastrutture (ascensori e banchine rialzate) utilizzabili dagli utenti a ridotta mobilità: anziani, disabili, pazienti dei centri di cura termale. La banchina esistente al binario uno risulta inoltre molto stretta, la sicurezza del transito di servizi ad alta velocità rende complicata la gestione dei flussi dei passeggeri, soprattutto durante il periodo di alta stagione e in situazione di affollamento (scuole, manifestazioni, etc). Non esiste un'area dedicata all'intermodalità con sistema ad appuntamento BUS/TRENO/BICI, i parcheggi scambiatori esistenti sono saturi. La riqualificazione dunque mira a rendere l'impianto più accessibile, più intermodale e più sicuro tenendo conto del traffico ferroviario in costante aumento lungo la linea Bologna-Padova, delle nuove modalità di cicloturismo, dell'aumento dei passeggeri e di quelli a ridotta mobilità

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

La Stazione viene servita nei giorni lavorativi da trenta coppie di Regionali e Regionali Veloci e da una coppia di treni IC. Non è escluso in futuro un ulteriore rafforzamento dell'offerta con fermata di ulteriori due servizi IC oggi in transito, senza fermata.

F. 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*
- *Riduzione dei costi*
- Altro* _____

Fornire i termini quantitativi

- **Impatto sulla regolarità/puntualità:** la riqualificazione delle banchine consente la migliore gestione dei flussi dei pendolari, facilità di imbarco, aumento di velocità dei convogli in transito, riduzione dei tempi di fermata dei convogli regionali, aumento della puntualità nelle fermate successive.
- **Incremento della velocità:** i treni viaggiatori e merci lungo la linea Bologna-Padova possono transitare in sicurezza senza diminuzione della loro velocità.
- **Incremento della qualità dei servizi:** gli ascensori e l'allungamento delle banchine esistenti favorisce l'utilizzo dei treni da parte delle persone a ridotta mobilità fra cui moltissimi anziani, specie fra turisti. Inoltre l'adeguamento alla logica intermodale favorisce l'appuntamento fra la rete di TPL locale e quello regionale ferroviario consentendo un migliore utilizzo dell'infrastruttura e del trasporto pubblico
- **Incremento sicurezza:** i viaggiatori possono attendere i treni con più sicurezza di giorno e di sera.
- **Incremento dei servizi:** l'adeguamento intermodale aumenta la possibilità di erogazione di servizi ad appuntamento BUS/TRENO/BICI.
- **Riduzione dei costi:** la nuova stazione viene riqualificata con logica di contenimento dei costi di esercizio e manutenzione *Easy Smart*.

G. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

L'intervento proposto suggerisce di:

- Adeguare i marciapiedi esistenti rialzandoli per facilitare l'imbarco degli utenti a ridotta mobilità secondo normativa vigente.
- Realizzare degli ascensori di stazione per l'accesso ai binari due e tre.

- Razionalizzare l'attuale fabbricato viaggiatori e/o
- Realizzare un nuovo fabbricato viaggiatori minimo con spazio di acquisto biglietti, attesa dei convogli e servizi igienici adeguati.
- Realizzare una nuova banchina di accesso al binario 3 con intermodalità a raso fra parcheggio scambiatore, pista ciclabile e quartiere di Mezzavia.
- Convertire l'attuale tronco lavori in un binario di attestamento per futuri servizi regionali ferroviari aeroportuali o metropolitani.
- Adeguare il piazzale di stazione esistente o di nuova realizzazione a favore dell'intermodalità BUS/TRENO/BICI.
- Realizzare un nuovo parcheggio scambiatore lato Mezzavia ed accessibile dalla nuova banchina del binario 3
- Risanamento fonico delle aree prospicienti la ferrovia a tutela degli abitanti del quartiere.



Planimetria del possibile intervento



Situazione attuale di transito



Attuale tronco lavori



Rendering tronco metropolitano

H. 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.

I. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

J. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

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

Stima del Costo per la riqualificazione intermodale della stazione (progettazione e realizzazione):

- | | |
|--|---------------------|
| • Somma dei lavori in appalto, a corpo e oneri piano sicurezza | 6 milioni di Euro. |
| • Lavori FS, espropri e asservimenti, spostamento di sottoservizi, allacciamenti, iva, imprevisti, indagini a carattere ambientale | 1,5 milioni di Euro |

Tempi di realizzazione:

-
- entro 2021 progettazione;
 - entro 2022 cantierizzazione;
 - entro 2024 termine lavori e collaudi,
 - entro 2025 apertura al pubblico.
-
-

K. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA

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

L. ITER AUTORIZZATIVO

In questa sezione devono essere indicate le autorizzazioni necessarie

M. 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)

N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Investire oggi nella Mobilità e nel TPL significa rispondere alle crescenti esigenze di spostamento per scopo lavorativo e di studio o per il tempo libero dei propri Cittadini. In questa strategia, la valorizzazione della Stazione di Terme Euganee (tra le prime cinque stazioni più importanti della Provincia di Padova) diventa fondamentale e funzionale anche per facilitare il flusso di turisti in arrivo e partenza dalle Terme: per questo riteniamo indispensabile la stretta collaborazione fra servizi gomma e ferroviari con una logica di programmazione di “appuntamenti” efficienti fra gli autobus e i treni del servizio ferroviario regionale secondo

quanto prospettato dal vigente Piano Regionale dei Trasporti. Riquilibrare in modo intermodale la stazione di Terme Euganee facilitando l'integrazione con il TPL significa mettere in rete le Terme con le altre destinazioni turistiche presenti in Regione e in Europa. L'attivazione del collegamento ferroviario diretto nel 2024 con l'aeroporto di Tesserà permetterà di raggiungere gli alberghi e le attività presenti nel territorio senza ulteriori cambi in circa 30 minuti. Ma la prossima realizzazione del nuovo Ospedale di Padova in prossimità del futuro collegamento ferroviario Padova-San Lazzaro e della fermata ferroviaria dell'Ospedale di Schiavonia rende l'idea di come un Trasporto Pubblico efficiente possa semplificare l'accesso a strutture e servizi utili alla cittadinanza.

O. 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 attivazion e	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**

***Scheda n. 4
Richiesta Intervento
Nuova Fermata a servizio dell'Ospedale di Schiavonia
Linea Venezia Bologna***

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione: Infrastrutture Trasporti e Logistica Ufficio Responsabile: Unità Organizzativa Infrastrutture Strade e Concessioni
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco d'Elia
Riferimenti (email, tel.)	infrastrutturetrasportilogistica@pec.regione.veneto.it tel. 041 2794661

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

- Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità*
- Nuovo binario di incrocio/precedenza*
- Elettrificazione puntuale in impianto*
- Nuovi servizi in stazione (D.lgs. 112/2015)*
- Miglioramento dell'informazione al Pubblico*
- Velocizzazione itinerari*
- Upgrading prestazionali per il trasporto delle merci (modulo, sagoma, peso assiale)*
- Innalzamento e/o allungamento marciapiedi*
- Raddoppio/quadruplicamento di linea*
- Nuova linea*
- Elettrificazione di linea esistente*
- Altro: Realizzazione nuova fermata in linea a servizio dell'Ospedale di Schiavonia*

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

La nuova fermata di Schiavonia è prevista nella Regione Veneto, in provincia di Padova, lungo la linea Venezia – Bologna, tra le attuali stazioni di Monselice e Sant'Elena d'Este. L'intervento è interamente

compreso nel territorio comunale di Monselice, centro culturale ed economico di 17 mila abitanti della zona dei colli Euganei, a 10 km da Este e di riferimento per la bassa padovana. La fermata sarebbe realizzata di fronte al nuovo ospedale “OSPEDALI RIUNITI PADOVA SUD”, classificato dal Piano regionale Socio Sanitario del Veneto come Ospedale SPOKE, di importanza provinciale (368 posti letto), a servizio del territorio atestino, di Monselice, delle Terme e dei Colli, nonché della zona di Padova SUD (150 mila abitanti).

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 migliorare la situazione.

La nuova fermata a servizio dell'Ospedale di Schiavonia renderebbe questa importante e strategica struttura sanitaria (con i suoi 368 posti letto la prima per dimensione e complessità della ULSS 6 Euganea) pienamente accessibile al territorio Atestino (Montagnana, Este e Monselice), a quello delle Terme e dei Colli Euganei (Abano, Montegrotto Terme e comuni euganei) e agli abitanti a sud di Padova. I treni del servizio ferroviario regionale collegano più volte al giorno Padova a Rovigo, transitando lungo la ferrovia Padova-Bologna, fermando nelle stazioni di Abano, Terme Euganee, Battaglia Terme e Monselice. Con la nuova fermata a servizio dell'ospedale i tempi di accesso alla struttura, da Padova, si riducono a 30 minuti, da Abano, a 20 minuti, da Montegrotto, a 15 minuti, da Battaglia, a 10 minuti, da Monselice, a 3 minuti. Infine, da Este, con il cambio a Monselice, a 15 minuti. Inoltre, se la fermata venisse realizzata con logica aeroportuale (esempio Trieste Airport), i potenziali pazienti/utenti/lavoratori potrebbero arrivare all'interno dell'Ospedale direttamente dai treni. In corrispondenza della fermata potrebbe essere prevista un'area di appuntamento intermodale con i bus, le auto, le biciclette. Ulteriori risparmi e benefici si otterrebbero con la soppressione della fermata di Sant'Elena d'Este e suo mantenimento come Posto di precedenza.

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

Con il cadenzamento orario vigente, potrebbero fermare, dal lunedì al sabato, 13-14 coppie di treni regionali (Ferrara/Rovigo – Padova – Venezia); tuttavia nell'ambito di una possibile riformulazione e potenziamento dell'offerta di trasporto ferroviario regionale, non è escluso che possano successivamente fermare anche alcune coppie di Regionali Veloci.

F. 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*
- *Riduzione dei costi*
- Altro* _____

Fornire i termini quantitativi

Aumento della qualità dei servizi: 13-14 treni regionali con fermata all'ospedale (uno ogni ora circa). Il treno garantisce puntualità, affidabilità e semplificazione dello spostamento.

Impatto sulla regolarità/puntualità: facilità di incarrozzamento, soprattutto per gli utenti PRM, gestione dei flussi, nuova infrastruttura.

Incremento qualitativo e quantitativo dei servizi: possibilità di avere pieno accesso da parte di utenti PRM, estrema vicinanza alla struttura sanitaria, miglioramento dell'accessibilità a lavoratori, pazienti e familiari in visita.

Riduzione dei costi: si prevede una riduzione dei costi in termini di manutenzione e gestione del fabbricato viaggiatori di nuova realizzazione secondo logica smart ed easy, già adottata da RFI per il contenimento dei costi di esercizio dei suoi impianti.

G. 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.

Realizzazione di una nuova fermata ferroviaria a servizio dell'Ospedale. La fermata potrebbe seguire lo schema progettuale essenziale di una fermata tipo aeroportuale (esempio Trieste Airport), per garantire la piena accessibilità agli utenti a ridotta mobilità, in sicurezza e in modo protetto dalle intemperie. In linea generale, si prevede che la stessa sia dotata di due banchine con pensilina di nuova concezione a normativa vigente, due ascensori per accesso a eventuale sottopasso o a eventuale sovrappasso, percorso di accesso protetto (184 metri), eventuale possibilità di discesa da sovrappasso nell'area intermodale. Non sono previsti deviatori, in quanto fermata di linea; eventuali precedenze continuerebbero ad avvenire presso l'impianto di Sant'Elena d'Este riclassificato come solo posto di precedenza. La nuova fermata potrebbe prevedere un'area di appuntamento intermodale fra BUS, auto private e biciclette a servizio dei numerosi lavoratori, visitatori, utenti.



Esempio di possibile intervento adeguato per questo tipo di infrastruttura: Fermata di linea Trieste Airport

H. 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.

I. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

J. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

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

Stima del costo per la realizzazione della nuova fermata (progettazione e realizzazione):

- | | |
|--|--------------------|
| • Somma dei lavori in appalto, a corpo e oneri piano sicurezza | 4 milioni di Euro. |
| • Lavori FS, espropri e asservimenti, spostamento di sottoservizi, allacciamenti, iva, imprevisti, indagini a carattere ambientale | 2 milioni di Euro |

Tempi di realizzazione:

- entro 2021 progettazione;
- entro 2022 cantierizzazione;
- entro 2024 termine lavori e collaudi,
- entro 2025 apertura al pubblico.

K. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA

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

Deliberazione Consiglio regionale n.129 approvato in data 19 e 20/10/2016. ORDINE DEL GIORNO RELATIVO A "OSPEDALE DI SCHIAVONIA: GARANTIRE AL TERRITORIO DELLA BASSA PADOVANA UNA MAGGIORE MOBILITÀ DI ACCESSO ALLA STRUTTURA. LA GIUNTA REGIONALE ISTITUISCA UN TAVOLO OPERATIVO PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI." IN OCCASIONE DELL'ESAME DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO A "ISTITUZIONE DELL'ENTE DI GOVERNANCE DELLA SANITÀ REGIONALE VENETA DENOMINATO "AZIENDA PER IL GOVERNO DELLA SANITÀ DELLA REGIONE DEL VENETO - AZIENDA ZERO". DISPOSIZIONI PER LA INDIVIDUAZIONE DEI NUOVI AMBITI TERRITORIALI DELLE AZIENDE ULSS." (Progetti di legge n. 23 e 74)

L. ITER AUTORIZZATIVO

In questa sezione devono essere indicate le autorizzazioni necessarie

M. 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)

N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Il tema dell'accessibilità alle infrastrutture sanitarie ricopre oggi particolare interesse alla luce del miglioramento delle terapie disponibili e di prossima approvazione e in grado di far evolvere il rapporto fra cittadini e sanità, offrendo maggiore continuità fra Ospedali e territorio, a vantaggio di una gestione più efficace, rapida, ed economicamente sostenibile dell'acuzie e della cronicità.

Il progressivo aumento della popolazione anziana e la diffusione di famiglie monocomponenti obbliga i decisori e i programmatori dei servizi a pianificare interventi in grado di avvicinare la struttura ospedaliera/sanitaria al cittadino, facilitandone l'accesso mediante trasporto pubblico senza ulteriori costi e carichi per eventuali familiari o per il cittadino paziente/utente.

Fra le tipologie di servizi di trasporto pubblico locale oggi esistenti, l'opzione ferroviaria risulta quella più idonea a questo tipo di missione per qualità dell'offerta (veicoli a norma), quantità di servizi programmabili, risorse e puntualità.

O. 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**

***Scheda n.1
Richiesta Intervento
Elettrificazione linea Vicenza -Schio***

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione: Infrastrutture Trasporti e Logistica Ufficio Responsabile: Unità Organizzativa Infrastrutture Strade e Concessioni
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco d'Elia
Riferimenti (email, tel.)	infrastrutturetrasportilogistica@pec.regione.veneto.it tel. 041 2794661

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

- Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità*
- Nuovo binario di incrocio/precedenza*
- Elettrificazione puntuale in impianto*
- Nuovi servizi in stazione (D.lgs. 112/2015)*
- Miglioramento dell'Informazione al Pubblico*
- Velocizzazione itinerari*
- Upgrading prestazionali per il trasporto delle merci (modulo, sagoma, peso assiale)*
- Innalzamento e/o allungamento marciapiedi*
- Raddoppio/quadruplicamento di linea*
- Nuova linea*
- Elettrificazione di linea esistente*
- Altro: _____*

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Localizzazione: Regione del Veneto – Provincia di Vicenza – Comuni interessati dalla linea Ferroviaria Vicenza – Schio

L'intervento riguarda l'elettificazione dell'intera linea che parte dal Comune di Vicenza (stazione con nodo ferroviario) e, in direzione nord, prosegue fino al comune di Schio (stazione), che costituisce il termine della linea. Si tratta di linea a binario unico, non elettrificata, della lunghezza di circa 30 chilometri. Oltre alle stazioni terminali, lungo la linea sono collocate altre tre stazioni (Cavazzale-Dueville-Thiene) e tre fermate (Anconetta-Villaverla Montecchio-Marano Vicentino).

Sono inoltre previsti altri upgrading della linea, con ammodernamento ed adeguamento delle stazioni esistenti nonché interventi puntuali di soppressione dei PL.

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 migliorare la situazione.

L'intervento permetterà la velocizzazione e la regolarità del traffico ferroviario sulla tratta, con possibilità di un maggior cadenzamento orario.

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

L'elettificazione della tratta interesserà tutti i treni a servizio della stessa.

F. 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*
- Riduzione dei costi*
- Altro* _____

Fornire i termini quantitativi

L'intervento prevede la velocizzazione degli itinerari, con tempistiche di arrivo e partenza nelle stazioni più ridotte. È previsto l'aumento del cadenzamento orario con frequenza dei treni ogni 30 minuti. Si prevede di passare dagli attuali 34 treni/giorno a circa 50 treni/giorno.

Si ipotizzata una riduzione dei costi per effetto di una economia di scala.

G. 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.

Opere di elettrificazione della linea

Realizzazione di 1 o 2 sottostazioni per gli impianti elettrici

Sistemazione delle stazioni con realizzazione dei sottopassi di stazione e altre opere di adeguamento/ammodernamento

Soppressione di alcuni PL particolarmente critici lungo la tratta.

H. 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.

I. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

J. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

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

La stima di massima dell'intervento prevede un costo di 55 M€ circa compresa la soppressione di alcuni PL, con tempistiche di realizzazione di 4/5 anni dalla data di ottenimento del finanziamento

K. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA

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

È stato sviluppato uno studio di prefattibilità dell'intervento

L. ITER AUTORIZZATIVO

In questa sezione devono essere indicate le autorizzazioni necessarie

M. 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)

N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

O. 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**

***Scheda n.3
Richiesta Intervento
Elettrificazione tratta Legnago – Rovigo
Linea Verona - Rovigo***

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione: Infrastrutture Trasporti e Logistica Ufficio Responsabile: Unità Organizzativa Infrastrutture Strade e Concessioni
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco d'Elia
Riferimenti (email, tel.)	infrastrutturetrasportilogistica@pec.regione.veneto.it tel. 041 2794661

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

- Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità*
- Nuovo binario di incrocio/precedenza*
- Elettrificazione puntuale in impianto*
- Nuovi servizi in stazione (D.lgs. 112/2015)*
- Miglioramento dell'Informazione al Pubblico*
- Velocizzazione itinerari*
- Upgrading prestazionali per il trasporto delle merci (modulo, sagoma, peso assiale)*
- Innalzamento e/o allungamento marciapiedi*
- Raddoppio/quadruplicamento di linea*
- Nuova linea*
- Elettrificazione di linea esistente*
- Altro:* _____

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Localizzazione: Regione del Veneto – Province di Verona e Rovigo – Comuni interessati dalla tratta Rovigo – Legnago lungo la linea Verona Rovigo.

L'intervento riguarda l'elettificazione della tratta Legnago – Rovigo, lungo la linea Verona – Rovigo. La tratta in oggetto, della lunghezza di circa 47 km, è costituita da un binario unico, non elettrificato. Lungo la tratta, oltre alle stazioni "terminali" di Rovigo e Legnago, sono collocate altre cinque stazioni (Villa Bartolomea-Castagnaro-Badia Polesine-Lendinara-Fratta) e una fermata (Costa).

Sono inoltre previsti altri upgrading della linea, con ammodernamento ed adeguamento delle stazioni esistenti, nonché interventi puntuali di soppressione dei PL.

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 migliorare la situazione.

L'intervento permetterà la velocizzazione e la regolarità del traffico ferroviario ed è finalizzato ad evitare le relazioni con i treni diesel nelle tratte elettrificate Verona-Isola della Scala e Cerea-Legnago, a servizio rispettivamente anche delle linee Verona-Bologna e Mantova-Monselice.

Infine tale intervento risulta complementare al progetto di elettrificazione della tratta Cerea - Isola della Scala, sulla medesima linea ferroviaria, che consentirà ai convogli elettrici di viaggiare da Verona a Rovigo, e viceversa, passando per Legnago.

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

L'elettificazione della tratta interesserà tutti i treni a servizio della stessa.

F. 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*
- *Riduzione dei costi*
- Altro* _____

Fornire i termini quantitativi

L'intervento comporterà la velocizzazione degli itinerari. Sarà possibile il transito di materiale elettrico sulla tratta Legnago-Rovigo

Si ipotizzata una riduzione dei costi per effetto di una economia di scala.

G. 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.

Opere di elettrificazione della linea

Realizzazione di 1 sottostazione per gli impianti elettrici

Sistemazione delle stazioni, con realizzazione dei sottopassi di stazione e altre opere di adeguamento/ammodernamento

Soppressione di alcuni PL particolarmente critici lungo la tratta.

H. 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.

I. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

O. 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**

***Scheda n.2
Richiesta Intervento
Elettrificazione tratta Cerea – Isola della Scala
Linea Verona - Rovigo***

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione: Infrastrutture Trasporti e Logistica Ufficio Responsabile: Unità Organizzativa Infrastrutture Strade e Concessioni
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco d'Elia
Riferimenti (email, tel.)	infrastrutturetrasportilogistica@pec.regione.veneto.it tel. 041 2794661

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

- Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità*
- Nuovo binario di incrocio/precedenza*
- Elettrificazione puntuale in impianto*
- Nuovi servizi in stazione (D.lgs. 112/2015)*
- Miglioramento dell'Informazione al Pubblico*
- Velocizzazione itinerari*
- Upgrading prestazionali per il trasporto delle merci (modulo, sagoma, peso assiale)*
- Innalzamento e/o allungamento marciapiedi*
- Raddoppio/quadruplicamento di linea*
- Nuova linea*
- Elettrificazione di linea esistente*
- Altro:* _____

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Localizzazione: Regione Veneto

Provincia: Verona

Comuni interessati: Isola della Scala, Bovolone e Cerea.

L'intervento riguarda l'elettificazione della linea ferroviaria Verona-Rovigo, nella tratta ricompresa tra le stazioni di Isola della Scala (al km 27+138) e Cerea (al km 46+695), per una lunghezza totale di circa 19 km. La linea ferroviaria, nel tratto di interesse, è a binario unico e si sviluppa pressoché rettilinea in direzione sud-est, attraversando i territori comunali di Isola della Scala, Bovolone e Cerea. Lungo tale tratta, oltre alle stazioni sopra menzionate, si trova anche la stazione di Bovolone. Il tracciato attraversa diversi ambiti, da quelli urbani, con presenza di insediamenti residenziali e industriali, a quelli rurali, liberi da insediamenti.

Sono inoltre previsti altri upgrading della linea, con ammodernamento ed adeguamento delle stazioni esistenti nonché interventi puntuali di soppressione dei PL.

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 migliorare la situazione.

L'intervento permetterà la velocizzazione e la regolarità del traffico ferroviario ed è finalizzata ad evitare le relazioni con i treni diesel nelle tratte elettrificate Verona-Isola della Scala e Cerea-Legnago. Una volta realizzato l'intervento, sarà possibile creare un servizio con materiale elettrico per la tratta Verona-Legnago, previo adeguamento della stazione di Legnago a stazione terminale.

Infine, tale intervento risulta complementare al progetto di elettificazione della tratta Legnago-Rovigo, interessante la medesima linea Verona-Rovigo e consentirà ai convogli elettrici di viaggiare da Verona a Rovigo e viceversa, passando per Legnago.

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

L'elettificazione della tratta interesserà tutti i treni a servizio della stessa.

F. 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*
- *Riduzione dei costi*
- Altro* _____

Fornire i termini quantitativi

L'intervento comporterà la velocizzazione degli itinerari. Sarà possibile il transito di materiale elettrico sulla tratta Verona – Legnago.

Si ipotizzata una riduzione dei costi per effetto di una economia di scala.

G. 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.

Opere di elettrificazione della linea

Realizzazione di 1 sottostazione per gli impianti elettrici

Sistemazione delle stazioni, con realizzazione dei sottopassi di stazione e altre opere di adeguamento/ammodernamento

Soppressione di alcuni PL particolarmente critici lungo la tratta.

H. 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.

I. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

O. 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