

L. Regione Autonoma Valle d'Aosta

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2023
20 ottobre 2023

In data 20 ottobre 2023, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI), **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (di seguito: MIT) e **Regione Autonoma Valle d'Aosta** (di seguito: Regione), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DSP\PEC\P\2023\0000241).

L'incontro ha inizio alle ore 10:15.

Per RFI, sono presenti:

- Catanese Arcangelo
- Gerace Aurelio
- La Rocca Federica
- Manconi Annachiara
- Operti Valerio
- Prete Michele
- Rabino Michele
- Toti Massimiliano

Per Regione, sono presenti:

- Bertschy Luigi Giovanni
- de Chiara Claudia
- Trevisan Marco

Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è presente:

- Macioci Claudio – Assistente Geometra Div.2 Infrastrutture Ferroviarie Contratto di Programma.

Allegati n. 1

Il “tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura”, previsto nella sezione 2.6 del PIR 2023 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra RFI, la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e 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.

Con nota prot. RFI-NEMIDCO/PEC/P/2023/0000817 del 24 aprile 2023, RFI ha invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

Obiettivo del presente incontro è comunicare l'esito delle valutazioni preliminari svolte da RFI in merito alle esigenze trasmesse da Regione mediante piattaforma *sharepoint* e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **420 proposte** da parte di **24 Stakeholder**.

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

- **Servizi**: intervento dedicato allo sviluppo dei servizi erogati sulla base di quanto stabilito nel capitolo 5 del Prospetto Informativo Rete (ad es. binari di sosta, platee di lavaggio, aree di sosta dove effettuare scarico reflui)
- **Sviluppo**: inteso come intervento di efficientamento nonché upgrade dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad. es. interventi di velocizzazione degli impianti, realizzazione binari di incrocio/precedenza, soppressione PL, innalzamento marciapiedi)
- **Esercizio**: inteso come miglioramento dell'esercizio ferroviario in termini di regolarità e puntualità (ad es. interventi di abbattimenti codice, potenziamento dell'informazione al pubblico, attrezzaggio SCMT)
- **Grande opera**: inteso come intervento di potenziamento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad es. interventi di quadruplicamento, nuove linee, elettrificazione linee)

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

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

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

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepitibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Regione	7	3	3	-	1	1	6	-

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

Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti, RFI condivide con Regione quanto di seguito.

ID osservazione	Elementi di discussione
1.1- Velocizzazione	Il Gestore comunica che è in corso lo studio per la definizione degli interventi necessari al tracciato. Dovendo tener conto delle implicazioni che l'aumento delle velocità comporterà in termini di aggravio di carico sulle opere d'arte presenti, il G.I.

<p>tratta Aosta-Chivasso</p>	<p>avvierà un contestuale studio alle opere d'arte correlato alla necessità di riclassificazione per massa assiale. La comparazione dei due studi consentirà di definire gli interventi necessari alle opere d'arte, in particolar modo a quelle ad attacco diretto (ponti a travate metalliche). Gli aggiornamenti sullo stato di avanzamento delle attività saranno comunicati nell'ambito del Tavolo Tecnico Permanente istituito tra il G.I. e la Regione.</p> <p>A valle del completamento dello studio, si potranno inoltre valutare le opportunità di sinergia con i progetti di elettrificazione/efficientamento previsti sulla linea Aosta-Chivasso.</p>
<p>2.2 – Incremento carico assiale linea Aosta-Chivasso</p>	<p><i>Regione comunica che l'IF, nell'ambito del contratto di servizio, deve fornire nuovi materiali rotabili bimodali (Hitachi Blues) che secondo quanto comunicato dall'IF possono circolare sulla linea solo con limitazioni del numero passeggeri a bordo. Precisa inoltre che si sta valutando anche la possibilità di sostituire i Blues con dei POP data la prossima elettrificazione della tratta.</i></p> <p>A tal proposito, si chiede a Regione una comunicazione sulla definitiva scelta del materiale rotabile da impiegare anche in ragione delle caratteristiche infrastrutturali e delle ricadute sulla compatibilità treno-tratta. In quanto la circolazione o transitabilità del materiale rotabile HTR312/412 ("Blues") sulle linee in categoria C3/C3L è ammessa solo in condizione di carico normale (massimo 2 pax/mq), mentre non sono permesse condizioni di carico più gravose. L'impiego di altri nuovi materiali rotabili, come ETR103/104 ("Pop"), consentirebbe invece di soddisfare anche condizioni di carico eccezionali senza limitazioni di velocità con riclassificazione in C3 completata o con velocità ridotte nello scenario infrastrutturale attuale.</p> <p><i>La Regione ritiene opportuno che possano circolare entrambe le tipologie, in modo da poter gestire nel tempo eventuali variazioni tra diversi materiali rotabili monopiano adibiti al trasporto regionale, coerentemente con il principio di apertura a mercato dei servizi ferroviari.</i></p> <p>Nel rispetto di quanto pubblicato dal G.I. sul proprio PIR, le IIFF nella programmazione del materiale rotabile devono adeguarsi alle caratteristiche infrastrutturali attuali dell'IFN. Riguardo gli sviluppi delle prestazioni della rete, è stato avviato un tavolo di confronto tra il G.I. e le IIFF, i cui benefici sono però attesi a lungo termine, a causa dell'entità degli interventi necessari.</p>
<p>4.4/5/6 – Realizzazione di un impianto per la manutenzione dei rotabili ad Aosta</p>	<p>La proposta sarà oggetto di approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-economico a livello rete. Difatti, secondo il Decreto 112 del 2015, i Centri di Manutenzione e le platee di lavaggio sono servizi offerti a mercato, la cui realizzazione si basa su sostenibilità economica degli interventi che quindi possono essere realizzati da qualsiasi operatore del settore ferroviario.</p> <p><i>Regione esprime la necessità di realizzare impianti di manutenzione per rendere indipendente il servizio dalle officine già esistenti in Regione Piemonte, anche col fine di uno sviluppo socio-economico del territorio.</i></p>
<p>5.7 - Manutenzione straordinaria e incremento del</p>	<p><i>Regione chiede a RFI di poter eseguire un celere intervento per lo sfalcio della vegetazione lungo la linea sospesa. Regione richiede inoltre di aggiornare le stime precedentemente fornite, ricomprendendo anche gli interventi per l'adeguamento dei fabbricati, dell'accessibilità e dell'informazione al pubblico, proponendo anche l'organizzazione di un sopralluogo congiunto.</i></p>

carico assiale della linea Aosta – Pré-Saint-Didier”	RFI rassegna disponibilità al sopralluogo e fornirà l’aggiornamento delle stime come richiesto.
--	---

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 11:45.

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

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 20/10/2023.

Per RFI



Per Regione



Per MIT



REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA

Stakeholder	REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	PROPOSTE di intervento		BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento											VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIEDUTA EFFETTUA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	Tipologia di richieste				
				Linea / Località	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	Impatto sulla capacità	Impatto sulla regolarità/puntualità	Incremento della velocità	Incremento del livello/qualità dei servizi	Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri	Efficientamento dei movimenti di manovra	Incremento prestazionale	Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie	Riduzione dei costi	Altro	SERVIZI				Sviluppo	Esercizio	GO		
REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA	Valle d'Aosta - Piemonte	1	1	Aosta-Chivasso	innalzamento a rango C della linea			X										Si ritiene oggetto di approfondimento l'innalzamento a rango C della linea in esito alle conclusioni dello studio già previsto nell'ambito del progetto di efficientamento della linea, che sarà condiviso nel Tavolo Tecnico Permanente in una prossima riunione. A valle dello studio del progetto di innalzamento a rango C, sarà possibile conoscere il dettaglio degli interventi e relativi tempi e costi di attuazione. La richiesta di questo intervento è oggetto di valutazione nell'ambito del tavolo tecnico RFI- Regione VdA- Regione Piemonte che sta definendo lo scenario infrastrutturale di regime, in coerenza con il modello di esercizio atteso post 2030.	oggetto di approfondimento	SI'		X		
REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA	Valle d'Aosta - Piemonte	2	2	Aosta-Chivasso	Riclassificazione a C3				X					X				La richiesta di questo intervento è oggetto di valutazione nell'ambito del tavolo tecnico RFI- Regione VdA- Regione Piemonte che sta definendo lo scenario infrastrutturale di regime, in coerenza con il modello di esercizio atteso post 2030. Si chiede a Regione la definizione della tipologia di rotaie da utilizzare anche in ragione delle caratteristiche infrastrutturali e delle ricadute sulla compatibilità treno-tratta. La Regione ritiene comunque opportuno che possano circolare entrambe le tipologie, in modo da poter gestire nel tempo eventuali variazioni tra diversi materiali rotabili monopiano adibiti al trasporto regionale, coerentemente con il principio di apertura a mercato dei servizi ferroviari.	oggetto di approfondimento	NO		X		
REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA	Valle d'Aosta - Piemonte	3	3	Aosta-Chivasso	raddoppio integrale/selettivo	X	X	X	X					X				La richiesta di questo intervento è oggetto di valutazione nell'ambito del tavolo tecnico RFI- Regione VdA- Regione Piemonte che sta definendo lo scenario infrastrutturale di regime, in coerenza con il modello di esercizio atteso post 2030. La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	NO				X
REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA	Valle d'Aosta	4	4	Aosta	Realizzazione, nelle aree ferroviarie della stazione di Aosta, di un impianto per la manutenzione dei rotabili destinati al servizio di TPL ferroviario della Regione, dotato di 2/3 binari di cui almeno uno con fossa e sollevatori									X	X			La proposta sarà oggetto di approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-economico. Sarà valutata la sostenibilità dell'investimento anche in relazione all'utilizzo quantitativo previsto del servizio.	oggetto di approfondimento	NO	X			
REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA	Valle d'Aosta	4	5	Aosta	platea di lavaggio rotabili									X	X			La proposta sarà oggetto di approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-economico. Sarà valutata la sostenibilità dell'investimento anche in relazione all'utilizzo quantitativo previsto del servizio.	oggetto di approfondimento	NO	X			
REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA	Valle d'Aosta	4	6	Aosta	bocchette per rifornimento idrico									X	X			Il servizio di rifornimento idrico oggi è già a reticolo nei binari I, II, III, IV, V, VII e risulta non utilizzato.	non recepitibile	NO	X			
REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA	Valle d'Aosta	5	7	Aosta-Pré Saint Didier	Riapertura linea al servizio commerciale con riclassificazione a B2	X								X				L'adeguamento della linea a massa assiale B2 è inserita in Allegato D dell'Accordo Quadro. La richiesta è pervenuta in tre precedenti edizioni del Tavolo Tecnico d'Ascolto. L'investimento non è ancora finanziato e la stima dei fabbisogni è stata già comunicata nell'ambito di diverse sedute del Tavolo Tecnico Permanente	oggetto di approfondimento	SI'		X		

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 1/5

“Velocizzazione tratta Aosta - Chivasso”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione autonoma Valle d'Aosta
Direzione / Ufficio Responsabile	Assessorato Sviluppo economico, Formazione e Lavoro, Trasporti e Mobilità sostenibile Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile - Struttura aeroporto e ferrovie
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco Trevisan Dirigente della Struttura aeroporto e ferrovie
Riferimenti (e – mail, tel.)	m.trevisan@regione.vda.it 0165527607

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

- Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Aumento della capacità di una tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

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

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

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

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei “servizi extra pacchetto minimo di accesso” per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l’introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l’installazione delle barriere antirumore per limitare l’inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

VALLE D'AOSTA

L'intervento interessa la tratta ferroviaria Aosta – Chivasso.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

L'intervento intende migliorare le percorrenze della tratta consentendo di aumentare la velocità della linea.

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

Servizio di trasporto pubblico locale della Regione autonoma Valle d'Aosta (1.550.000 treni x km/anno)

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

L'intervento prevede l'innalzamento a rango C della tratta.

G. ACCORDI E INTESE

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

Nel dicembre 2017 è stato sottoscritto tra la Regione ed RFI un Accordo quadro per la prenotazione di capacità ferroviaria che prevede espressamente, in allegato D, la realizzazione dell'intervento.

Nel luglio 2019 il Consiglio della Regione autonoma Valle d'Aosta ha approvato il Programma strategico di interventi di cui alla legge regionale 25 novembre 2016, n. 22 (Disposizioni per una ferrovia moderna ed un efficiente sistema pubblico integrato dei trasporti) in cui è prevista la realizzazione dell'intervento.

Nel marzo 2023 è stato sottoscritto il nuovo Accordo quadro per la prenotazione di capacità ferroviaria che conferma nuovamente, in allegato D, la realizzazione dell'intervento.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

La Regione ha già acquistato materiale rotabile idoneo per il rango C ed ha avviato la fornitura di quattro treni elettrici anch'essi idonei.

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- Altro* _____

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Chivasso ad Aosta

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da Aosta a Ivrea

Numero treni giorno = 20 feriali/10 festivi. [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Aosta a Torino

Numero treni giorno =24 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =[min, %]

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

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

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = 2,25 [min]

Relazione di traffico = da Aosta a Ivrea e Torino

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Sono interventi complementari all'elettrificazione (recentemente appaltata) e all'aumento del carico assiale di cui alla scheda 2/5. Potrebbero avere delle sinergie sia a livello progettuale sia a livello realizzativo.

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficiamento dei movimenti di manovra

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

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

RFI sta eseguendo i rilievi necessari allo studio sull'aumento del rango della tratta

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Considerato che è prevista l'interruzione dell'esercizio dal 2024 al 2026 per l'esecuzione dei lavori di elettrificazione della linea, sarebbe opportuno ed efficiente realizzare nel medesimo periodo anche gli interventi di velocizzazione e quelli eventualmente necessari per l'innalzamento del carico assiale (scheda 2/5).

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 2/5

*“Incremento del carico assiale sulla tratta
Aosta - Chivasso”*

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione autonoma Valle d'Aosta
Direzione / Ufficio Responsabile	Assessorato Sviluppo economico, Formazione e Lavoro, Trasporti e Mobilità sostenibile Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile - Struttura aeroporto e ferrovie
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco Trevisan Dirigente della Struttura aeroporto e ferrovie
Riferimenti (e – mail, tel.)	m.trevisan@regione.vda.it 0165527607

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

- Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Aumento della capacità di una tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

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

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

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

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei “servizi extra pacchetto minimo di accesso” per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l’introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l’installazione delle barriere antirumore per limitare l’inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

VALLE D'AOSTA

L'intervento interessa la tratta ferroviaria Aosta – Chivasso.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

L'intervento consentirà, con l'aumento del carico assiale, di eliminare l'attuale limitazione (C3L) per i treni con peso assiale superiore alle 18 t/asse, ampliando così le tipologie di treni che possono circolare sulla tratta.

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

Servizio di trasporto pubblico locale della Regione autonoma Valle d'Aosta (1.550.000 treni x km/anno)

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

L'intervento prevede l'innalzamento del carico assiale della tratta a 20 t/asse al fine di eliminare le attuali limitazioni (C3L).

G. ACCORDI E INTESE

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

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

L'Impresa Ferroviaria ha già avviato, nell'ambito del contratto di servizio, l'acquisto di materiale rotabile Hitachi Blues.

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- Altro* _____

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Chivasso ad Aosta

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da Aosta a Ivrea

Numero treni giorno = 20 feriali/10 festivi. [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Aosta a Torino

Numero treni giorno =24 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =[min, %]

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da Aosta a Ivrea e Torino

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Possibile utilizzo di treni più moderni.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficiamento dei movimenti di manovra

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

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

L'intervento impatta sul carico assiale.

Sono interventi complementari all'elettificazione e alla velocizzazione della tratta di cui alla scheda 1/5.

Potrebbero avere delle sinergie sia a livello progettuale sia a livello realizzativo.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = ___ [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

RFI sta eseguendo i rilievi necessari allo studio sull'aumento del rango della tratta, che possono essere utilizzati anche per la verifica delle opere d'arte ai nuovi carichi.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Considerato che è prevista l'interruzione dell'esercizio dal 2024 al 2026 per l'esecuzione dei lavori di elettrificazione della linea, sarebbe opportuno ed efficiente realizzare nel medesimo periodo gli interventi di velocizzazione (scheda 1/5) e quelli eventualmente necessari per l'innalzamento del carico assiale.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 3/5***

***“Studio per il raddoppio, anche parziale, della Aosta –
Chivasso”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione autonoma Valle d'Aosta
Direzione / Ufficio Responsabile	Assessorato Sviluppo economico, Formazione e Lavoro, Trasporti e Mobilità sostenibile Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile - Struttura aeroporto e ferrovie
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco Trevisan Dirigente della Struttura aeroporto e ferrovie
Riferimenti (e – mail, tel.)	m.trevisan@regione.vda.it 0165527607

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

- Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Aumento della capacità di una tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

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

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

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

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei “servizi extra pacchetto minimo di accesso” per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l’introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l’installazione delle barriere antirumore per limitare l’inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

VALLE D'AOSTA

L'intervento interessa la tratta ferroviaria Aosta – Chivasso.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

L'intervento intende aumentare la capacità della tratta, garantendo maggior sicurezza e regolarità al servizio oltre a consentire l'aumento dei servizi disponibili e la riduzione dei tempi di percorrenza.

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

Servizio di trasporto pubblico locale della Regione autonoma Valle d'Aosta (1.550.000 treni x km/anno)

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

Lo studio dovrebbe definire la possibilità di raddoppiare la linea, anche in modo parziale o selettivamente.

G. ACCORDI E INTESE

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

Nel 2008, il Ministero dello Sviluppo economico, il Ministero delle infrastrutture, RFI, la Regione autonoma Valle d'Aosta e la Regione Piemonte hanno sottoscritto un Accordo di Programma Quadro (APQ) interregionale per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino che, nell'allegato 2 – Sezione programmatica individua il raddoppio tra gli interventi per Interventi per il miglioramento del sistema di trasporto.

Nel luglio 2019 il Consiglio della Regione autonoma Valle d'Aosta ha approvato il Programma strategico di interventi di cui alla legge regionale 25 novembre 2016, n. 22 (Disposizioni per una ferrovia moderna ed un efficiente sistema pubblico integrato dei trasporti) in cui è prevista la realizzazione dell'intervento.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- Altro* _____

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Chivasso ad Aosta

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da Aosta a Ivrea

Numero treni giorno = 20 feriali/10 festivi. [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Aosta a Torino

Numero treni giorno =24 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Sono altresì interessate le relazioni di traffico tra Ivrea e Chivasso gestite nell'ambito del servizio di TPL ferroviario della Regione Piemonte, di cui non conosciamo l'effettiva entità.

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Non definibile al momento

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Aosta a Chivasso

Incremento di puntualità atteso = ND [min, %]

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

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

Nei tratti oggetto di raddoppio eventuali ritardi dei treni pari non impatterebbero su quelli dispari, e vice versa.

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficiamento dei movimenti di manovra

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

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Non definibile a priori

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 4/5***

***“Realizzazione nelle aree della stazione di Aosta di un
deposito/officina per i rotabili destinati al TPL ferroviario
regionale”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione autonoma Valle d’Aosta
Direzione / Ufficio Responsabile	Assessorato Sviluppo economico, Formazione e Lavoro, Trasporti e Mobilità sostenibile Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile - Struttura aeroporto e ferrovie
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco Trevisan Dirigente della Struttura aeroporto e ferrovie
Riferimenti (e – mail, tel.)	m.trevisan@regione.vda.it 0165527607

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

- Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Aumento della capacità di una tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

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

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

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

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei “servizi extra pacchetto minimo di accesso” per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l’introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l’installazione delle barriere antirumore per limitare l’inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

Realizzazione nelle aree ferroviarie della stazione di Aosta di un impianto per la manutenzione dei rotabili destinati al servizio di TPL ferroviario della Regione, a servizio delle imprese che gestiranno pro tempore il servizio ferroviario.

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

VALLE D'AOSTA

Aree ferroviarie della stazione di Aosta.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

La realizzazione di un deposito/officina ferroviaria ha come obiettivo principale quello di dedicare un'area alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei treni utilizzati per il servizio ferroviario regionale, al fine di:

- ottimizzare tempi e risorse, evitando di ricorrere all'ausilio di stabilimenti in luoghi distanti dai confini regionali e da alcuni dei servizi ferroviari regionali già in essere (Aosta/Ivrea) o previsti in prospettiva (Aosta/Pré-Saint-Didier);
- disporre di uno stabilimento sul territorio regionale e dedicato al servizio regionale;
- svincolarsi dai depositi Trenitalia di Torino Smistamento, che non rendono possibile la manutenzione nelle ore diurne, e rendere il servizio ferroviario regionale indipendente dai depositi dell'attuale impresa ferroviaria, che sono essenzialmente destinati ai servizi di altra Regione e non sarebbero gestibili nel caso in cui le 2 Regioni avessero imprese ferroviarie differenti;
- rendere maggiormente appetibili le future gare per la gestione del servizio di TPL ferroviario regionale.

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

Servizio di trasporto pubblico locale della Regione autonoma Valle d'Aosta (1.550.000 treni x km/anno).

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

Realizzazione, nelle aree ferroviarie della stazione di Aosta, di un impianto per la manutenzione dei rotabili destinati al servizio di TPL ferroviario della Regione, dotato di 2/3 binari di cui almeno uno con fossa e sollevatori, platea per il lavaggio dei rotabili e postazione per il rifornimento

G. ACCORDI E INTESE

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

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

La Regione ha già acquistato 5 treni di proprietà, ne sta acquistando 4 ulteriori e sta ipotizzando l'acquisizione di altri treni.

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- Altro* _____

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso):

Località di servizio (se intervento puntuale): **Aosta**

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da Aosta a Ivrea

Numero treni giorno = 20 feriali/10 festivi. [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Aosta a Torino

Numero treni giorno =24 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Aosta a Pré-Saint-Didier

Numero treni giorno =12 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Non definibile al momento

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Aosta a Chivasso

Incremento di puntualità atteso = ND [min, %]

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficiamento dei movimenti di manovra

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

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = 10/12. [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Realizzazione di un impianto per la manutenzione dei rotabili destinati al servizio di TPL ferroviario della Regione, dotato di 2/3 binari di cui almeno uno con fossa e sollevatori, platea per il lavaggio dei rotabili e postazione per il rifornimento

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

Vengono eliminati i costi di trasferimento dei rotabili verso le officine più distanti dalla tratta di percorrenza

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

La realizzazione del deposito in prossimità della stazione di Aosta (o comunque, sul territorio valdostano) può consentire di ottimizzare costi e tempi per la manutenzione dei rotabili, di recuperare e di riqualificare un'area ferroviaria che altrimenti resterebbe in disuso ottimizzando, così, le risorse pubbliche; senza dimenticare che vi sarebbero ricadute positive sul servizio ferroviario regionale nel suo insieme.

Una tale scelta consentirebbe inoltre di creare prospettive di professionalità e occupazione sul territorio regionale.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 5/5***

***“Manutenzione straordinaria e incremento del carico
assiale della linea Aosta – Pré-Saint-Didier”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione autonoma Valle d'Aosta
Direzione / Ufficio Responsabile	Assessorato Sviluppo economico, Formazione e Lavoro, Trasporti e Mobilità sostenibile Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile - Struttura aeroporto e ferrovie
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Marco Trevisan Dirigente della Struttura aeroporto e ferrovie
Riferimenti (e – mail, tel.)	m.trevisan@regione.vda.it 0165527607

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

- Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

Elettrificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione termica.

Aumento della capacità di una tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

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

European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.

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

Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei “servizi extra pacchetto minimo di accesso” per le Imprese Ferroviarie.

Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l’introduzione dei tornelli nelle stazioni.

Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l’installazione delle barriere antirumore per limitare l’inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

Altro

Manutenzione straordinaria finalizzata alla riapertura della linea sulla quale il servizio è temporaneamente sospeso, con innalzamento del carico assiale da 16 a 18 ton/asse.

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

VALLE D'AOSTA

L'intervento interessa la linea ferroviaria Aosta – Pré-Saint-Didier.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

L'intervento è finalizzato alla riapertura della linea ferroviaria su cui attualmente il servizio è sospeso, con contestuale innalzamento del carico assiale da 16 a 18 ton/asse.

L'attuale contratto di servizio prevede lo svolgimento del servizio di TPL ferroviario non appena sarà riaperta la linea.

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

Servizio di trasporto pubblico locale della Regione autonoma Valle d'Aosta (140.000 km/anno)

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

L'intervento consiste in interventi all'armamento (manutenzione straordinaria di binari e traversine), interventi sulle opere d'arte (finalizzati all'innalzamento del carico assiale), interventi ai sistemi di segnalamento (messa a norma) e interventi sulle gallerie (messa a norma e impermeabilizzazione).

G. ACCORDI E INTESE

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

Nel dicembre 2017 è stato sottoscritto tra la Regione ed RFI un Accordo quadro per la prenotazione di capacità ferroviaria che prevede espressamente, in allegato D, la realizzazione dell'intervento.

Nel luglio 2019 il Consiglio della Regione autonoma Valle d'Aosta ha approvato il Programma strategico di interventi di cui alla legge regionale 25 novembre 2016, n. 22 (Disposizioni per una ferrovia moderna ed un efficiente sistema pubblico integrato dei trasporti) in cui è prevista la realizzazione dell'intervento.

Nel marzo 2023 è stato sottoscritto il nuovo Accordo quadro per la prenotazione di capacità ferroviaria che conferma nuovamente, in allegato D, la realizzazione dell'intervento.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

La Regione ha cofinanziato gli studi propedeutici all'innalzamento del carico assiale.

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- Impatto sulla capacità**
- Impatto sulla regolarità/puntualità**
- Incremento della velocità**
- Incremento del livello/qualità dei servizi**
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri**
- Efficientamento dei movimenti di manovra**
- Incremento prestazionale**
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie**
- Riduzione dei costi**
- Altro** _____

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Aosta a Pré-Saint-Didier

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da Aosta a Pré-Saint-Didier

Numero treni giorno =12 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Lo scenario di esercizio è già stato definito con RFI ed è già anche inserito nel contratto di servizio con

l'Impresa Ferroviaria: sono previste sei coppie di treni, non cadenzati, con tempi di percorrenza di 56 minuti, 11 fermate nei giorni feriali e 6 nei festivi, primo treno del giorno da Pré-Saint-Didier ad Aosta ed ultimo treno del giorno da Aosta a Pré-Saint-Didier.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =.....[min, %]

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da Aosta a Ivrea e Torino

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficiamento dei movimenti di manovra

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

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = 12 [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

RFI ha già sviluppato il PFTE, tramite Italferr. Nel PFTE del 2022 è stimato un onere dell'intervento in 71,73 milioni di euro.

Italferr stava integrando la progettazione con una perizia chiropterologica da inoltrare al Ministero per le opportune controdeduzioni; documento necessario a completare l'istruttoria sul progetto. L'intervento comprende anche le manutenzioni straordinarie alle opere d'arte, propedeutiche all'innalzamento del carico assiale della tratta da 16 a 18 t/asse, per le quali risulta già sviluppato anche il progetto definitivo.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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