

N. REGIONE PIEMONTE congiuntamente a REGIONE LIGURIA

TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2020

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

In data 5 Novembre 2020, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) e Regione Liguria e Regione Piemonte (di seguito: RLP) come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2020\0001693).

L'incontro ha inizio alle ore 15:00.

Per RFI, sono presenti:

-
-
-
-
-
-
-



Per Regione Liguria, sono presenti:

-
-
-



Per Regione Piemonte, sono presenti:

-
-
-



Allegati n. 1

Il "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura", previsto nella sezione 3.8 del PIR 2020 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI), la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) e gli "Stakeholder" (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Nel 2020, considerate le misure restrittive in vigore per l'emergenza sanitaria nazionale, la seduta in plenaria del tavolo tecnico da effettuarsi entro il 30 di aprile non ha avuto luogo. Ad ogni modo, con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2020\0000557 del 30 aprile 2020 RFI ha comunque invitato gli

Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

Obiettivo del presente incontro è comunicare l'esito delle valutazioni preliminari svolte da RFI in merito alle esigenze trasmesse da RLP con nota del RFI DCO\PEC\A\2020\0000395 e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. 156 proposte da parte di 19 Stakeholder.

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

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

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

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

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

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
RLP	1	0	1	0	0	0	1	0

Il dettaglio della richiesta ed il riscontro motivato della proposta trasmessa da RLP sono riportati in allegato.

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

N° Richiesta	Osservazioni di RFI
1 – Linea Torino – Savona: adeguamento prestazionale	RFI illustra lo scenario infrastrutturale attuale della tratta e le attività già previste sulle linee in stretta correlazione per lo sviluppo del traffico merci, nell'ambito del cuneese e del nodo di Torino. Per poter approfondire la richiesta, RFI chiede alle Regioni la formalizzazione di un modello di esercizio merci sulla tratta in oggetto, con esplicitazione dei volumi e della matrice O/D, in modo da poter stilare un elenco delle priorità di intervento. <i>Le Regioni informano RFI che allo stato attuale non è possibile fornire un modello di esercizio, tuttavia, in ragione dei possibili sviluppi di traffico correlati alla piattaforma di Vado è ragionevole procedere proattivamente con gli approfondimenti progettuali richiesti.</i> RFI, al fine di individuare le priorità e procedere con gli approfondimenti, richiede alle Regioni di raccogliere e formalizzare le esigenze che pervengono dagli operatori di mercato del territorio.

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

RFI infine ricorda che, in ottemperanza alla Delibera n. 151/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, entro il 30 gennaio sarà pubblicata sul proprio sito web una relazione conclusiva del procedimento di analisi e valutazione delle proposte avanzate dalle parti interessate unitamente ai contributi presentati, pertanto qualora RLP ravvisasse la presenza di contenuti sensibili nella documentazione già trasmessa dovrà inviare versione ostensibile entro e non oltre il 31 dicembre 2020 ai seguenti indirizzi di posta elettronica certificata: rfl-dce@pec.rfi.it, dg-trf@pec.mit.gov.it e per conoscenza pec@pec.autorità-trasporti.it.

L'incontro termina alle ore 16:30.

Il presente verbale, composto di n. 3 pagine, è redatto e sottoscritto in due esemplari originali.

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 05/11/2020.

Per RFI

[Redacted Signature]

[Redacted Signature]

[Redacted Signature]

[Redacted Signature]

[Redacted Signature]

Regione Piemonte

				Valutazioni		Tipologia di richieste				
REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Piemonte / Liguria	1	Linea Torino-Savona	GIA' SEGNALATO NEL PRECEDENTE TTA2019 Linea Torino-Savona – Adeguamento prestazionale. Approfondire e meglio individuare interventi utili ad incrementare la capacità dell’infrastruttura e le sue prestazioni, definire i relativi costi e priorità di finanziamento per l'efficientamento e potenziamento della linea in ottica merci, in accordo con le indicazioni del documento del MIT allegato al DEF 2020, che individuano il collegamento in argomento tra le direttrici di interesse nazionale delle Rete SNIT merci.	RFI ha già avviato gli studi per l'adeguamento a D4L della tratta Trofarello-Fossano-Cuneo/Busca ed interventi di potenziamento tecnologico della tratta Racconigi-Savigliano. Come già evidenziato in occasione del TTA2019 per la stessa richiesta, per lo studio di interventi a più ampio raggio si necessita di studi di traffico merci a supporto, ad oggi ancora non forniti.	oggetto di approfondiemnto	SI		x		

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 1

“Linea Torino-Savona – Adeguamento prestazionale”

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.....	8
E.OBIETTIVI COMMERCIALI.....	8
F.DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA.....	9
G.ACCORDI E INTESE.....	9
H.INVESTIMENTI COLLEGATI.....	9
I.BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	10
J.INFORMAZIONI DI DETTAGLIO.....	11
K.DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO.....	18
L.CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE.....	18

1. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del **"tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura"**. L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

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

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

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

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **15 luglio 2020**.

Richieste di Chiarimenti

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

2. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Liguria
	Regione Piemonte
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (email, tel.)	[REDACTED]

3. 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, etc.

☐ **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.

☐ **Raddoppio 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).

☐ **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, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

☐ **Nuova stazione**

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

☐ **Nuova fermata**

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

☒ **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.

☐ **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.

☐ **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**

4. 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

Regione Liguria e Regione Piemonte

Linea Torino - Savona

Valichi di San Giuseppe di Cairo ed Altare

5. 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 si inserisce in un ambito territoriale che interessa le Regioni Piemonte e Liguria e, in particolare, riguarda i collegamenti ferroviari tra Savona e Torino: lo scopo che si prefigge è quello di ottimizzare le caratteristiche e le prestazioni delle linee dal punto di vista del trasporto ferroviario delle merci, in modo da migliorare le relazioni tra questi due poli in relazione al previsto aumento della domanda di traffico conseguente all'implementazione della piattaforma intermodale di Vado Ligure. Infatti, nel porto di Vado Ligure è stata completata la costruzione di una nuova piattaforma intermodale, la cui capacità massima a regime sarà di 900.000 TEUs e la cui apertura in prima fase è avvenuta il 12 dicembre 2019.

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

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

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

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

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

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

Alcuni investimenti sono già stati programmati o realizzati, come il completamento degli impianti di trazione elettrica tra Fossano e Mondovì, fino a Ceva, il rinnovamento dei sistemi di distanziamento fino a San Giuseppe di Cairo e la programmazione di importanti lavori alla galleria Belbo. Inoltre, nell'aggiornamento 2108-2019 del CdP 2017-2021 Parte Investimenti, in via di finalizzazione, è stato inserito il Programma P120 in cui alcuni interventi sulla linea in oggetto sono inseriti ma solo parzialmente finanziati.

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

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

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

6. 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.

Approfondire e meglio individuare interventi utili ad incrementare la capacità dell'infrastruttura e le sue prestazioni, definire i relativi costi e priorità di finanziamento per l'efficientamento e potenziamento della linea in ottica merci, in accordo con le indicazioni del documento del MIT allegato al DEF 2020, che individuano il collegamento in argomento tra le direttrici di interesse nazionale delle Rete SNIT merci.

7. 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.).

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

La Regione Piemonte, in sede di rimodulazione dei fondi FSC 2014-202 di cui alla Delibera CIPE 54/2016 - PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE – ASSE TEMATICO B, ha richiesto l'assegnazione di risorse pari a 10 Mln€ per interventi di "Potenziamento collegamenti Merci Torino-Savona/Fossano-Cuneo/Cuneo-Busca e area logistica", da destinare prevalentemente ad interventi volti ad elevare la categoria della linea per Savona da C3 a D4/D4L (peso assiale ammissibile).

Inoltre, sempre nel medesimo documento di rimodulazione ha proposto di destinare 4,8 Mln€ per la soppressione dei passaggi a livello nei Comuni di Cavallermaggiore e Racconigi. Tali interventi, afferenti la

linea in questione, consentiranno inoltre la velocizzazione, la regolarizzazione e la sicurezza del traffico ferroviario.

E' in corso di stesura un protocollo di intesa per il rilancio della linea, promosso dalle Regioni Liguria e Piemonte, dalle CCIAA delle Riviere e di Cuneo, dai Comuni di Savona, Vado Ligure, Cuneo, dalle Province di Savona e Cuneo, col supporto di Università e fondazioni dei territori, per il quale sarà chiesta l'adesione di RFI.

Nell' Allegato al DEF 2020 (documento #italiaveloce - L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture), la direttrice ferroviaria Torino-Savona è parte dello SNIT merci, ossia la rete considerata di maggiore interesse da parte del MIT per lo sviluppo del traffico merci nazionale. Secondo tale documento la priorità di intervento per la rete di interesse nazionale consiste nell'adeguamento della stessa ad uno step funzionale intermedio che garantisca la circolabilità di convogli intermodali comunque efficienti (traffico non accompagnato con sagoma P/C 45 e modulo non inferiore a 550-600m) verso tutti i maggiori terminali del paese.

8. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Tra gli investimenti collegati, anche se non in maniera diretta, possono essere citati quelli che riguardano la Piattaforma Multimodale di Vado da parte di Apm Terminals, (51,1% Maersk, 40% COSCO, 9,9% QINGDAO) con le conseguenti infrastrutture stradali di accesso (viabilità in sovrappasso all'Aurelia, conclusa, 25 milioni; nuovo casello autostradale, in corso progettazione definitiva, 34 milioni; adeguamento della strada intercomunale Vado - Quiliano - Savona, 12 milioni, in corso affidamento). La piattaforma, coi suoi pescaggi naturali (da -16 a -23 metri) con infrastrutture all'avanguardia in termini di gru (ogni STS è alta oltre 90 metri, pesa circa 1.800 tonnellate e ha uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale; la portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 100 in configurazione "sotto gancio") e con sviluppi tecnologici avanzati (previsione per l'anno in corso del digital twin dello scalo), garantisce una posizione di primato mediterraneo in termini di accessibilità delle megaships di ultima generazione. L'investimento è frutto di un PPP, per complessivi 450 milioni di cui 300 fonte MIT e 150 del privato). La piattaforma genererà a regime 900.000 TEUs annui e 400 posti di lavoro.

In relazione al Parco di Zona Industriale, con nota del 13 dicembre 2018 l'AdSP del Mar Ligure Occidentale ha rappresentato a RFI di aver messo a punto, nell'ambito del progetto comunitario VAMP-UP una strategia innovativa fondata su investimenti finalizzati al potenziamento degli impianti ferroviari portuali e di ultimo miglio, che hanno consentito di definire una nuova e autonoma modalità di gestione del sistema ferroviario

anche dal punto di vista della governance e dei servizi. L'AdSP, con l'entrata in funzione della piattaforma e della previsione di traffico ferroviario pari a 16/18 coppie di treni giorno con una quota del 40% per la movimentazione dei containers su ferrovia verso l'entroterra (pianura padana e fascia alpina fino al sud della Germania), ha delineato un piano di revamping dell'impianto e delle infrastrutture di ultimo miglio, attraverso studi e progettazioni finanziati dallo stesso progetto VAMP-UP. E' stata impostata inoltre la progettazione del sistema di segnalamento e controllo del traffico ferroviario della stazione di Vado Ligure e sull'intera linea tra il parco Doria e il porto di Vado, con introduzione di un Apparato Centrale Computerizzato (ACC) presso San Giuseppe di Cairo, Altare e Santuario in sostituzione dell'esistente apparato ACE, valutando anche gli aspetti di sicurezza della circolazione e l'automazione dei due passaggi a livello situati lungo la linea, ai due lati della stazione, oggi controllati manualmente, che rappresentano un collo di bottiglia per la rete stradale urbana, un punto critico per la sicurezza del traffico stradale e pedonale e un elemento di inefficienza del sistema ferroviario.

Parco Vado Zona Industriale (attivato nel 1872 e diventato a servizio delle sole merci dal 1977, con attivazione di Parco Doria) conta su 2 binari passanti in disuso, 3 dedicati alle operazioni e 9 di scalo. Lo scalo è dotato di un magazzino, un piano caricatore e due tronchini. Per questo il terminal è collegato con una viabilità dedicata al piazzale con tre binari per il carico/scarico di treni, in corso di riadeguamento per le nuove esigenze di traffico (tre binari sono stati realizzati da VIO per un importo di ca. 10 mln €). Il raccordo fa capo alla stazione di Vado Zona Industriale, dalla quale un tratto a binario unico della vecchia linea Savona-Ventimiglia raggiunge lo scalo di Savona Parco Doria e poi Savona Mongrifi, da dove si diramano le linee per Genova, per Ceva-Torino e per Acqui Alessandria.

In sostanza: RACCORDO APMT/VIO – PARCO VADO Z.I. e da qui PARCO DORIA e da qui smistamento verso Genova o verso Nord.

Come già detto, tre binari dello scalo ferroviario dell'area gestita da Vado Intermodal Operators sono ormai pronti e, in realtà, sono già stati utilizzati per smistare i primi "treni della frutta" formati nel Reefer Terminal e inviati verso il nord Italia. Esiste l'ipotesi di costruzione di un quarto binario, sbancando il terrapieno su cui ora passa la strada dei vecchi varchi doganali. Per questo intervento si dispone di un Progetto Preliminare 2016, ora progetto definitivo- esecutivo VIO (18 mln. €).

Tutte le azioni relative ai parchi ferroviari sono oggetto di specifico tavolo di lavoro avviato il 14 febbraio 2020, coordinato dalla STM presso il MIT, col coinvolgimento delle direzioni RFI competenti, delle istituzioni e degli enti locali.

9. 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*

Incremento prestazionale

Riduzione dei costi

Altro Riduzione delle interferenze

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

10. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso):

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 a

Numero treni giorno = [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri ☒ Merci

Nel caso vi siano più relazioni, riportare le informazioni per ognuna di esse.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =[treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri

☐ Merci

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

☐ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

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

Descrizione modello di esercizio

☐ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso = [min, %]

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

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

☐ Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

☐ Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

☐ **Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri**

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

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

☐ **Efficientamento dei movimenti di manovra**

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....[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:

11. 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.

12. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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