RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

mims

C. Captrain

TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2021

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 (ex 3.8) DEL PIR 2022
21 Ottobre 2021

In data 21 Ottobre 2021 in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) e **Captrain Italia srl** (di seguito: Captrain) come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0002293).

L'incontro ha inizio alle ore 10:00.

Per RFI, sono presenti:

- [redacted]

Per Captrain, sono presenti:

- [redacted]

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 (ex 3.8) del PIR 2022 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra RFI, la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (di seguito: MIMS) e gli "Stakeholder" (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Provincie 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 2021, 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\2021\0001058 del 30 aprile 2021, RFI ha comunque invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Obiettivo del presente incontro è comunicare l'esito delle valutazioni preliminari svolte da RFI in merito alle esigenze trasmesse da Captrain con nota del RFI.DCO\PEC\P\2021\0001058 1 e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **291 proposte** da parte di **20 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 efficentamento 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 Captrain 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
Captrain	16	4	8	-	4	3	9	4

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

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

Informazione pubblica - Public information

N° Richiesta	Osservazioni di RFI
1.1- Elettrificazione su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo	RFI rappresenta che la richiesta era stata già avanzata e rimane valida con scenari di sviluppo di più lungo termine. L'intervento ha superato difatti la soglia di strategicità ma per poter approfondire la richiesta è necessario una definizione dei volumi sinergica tra servizio viaggiatori e merci. *Captrain condurrà degli approfondimenti per definire il modello di esercizio.*
1.3/4- Elettrificazione ed implementazione sistema SCMT su linea Brescia – Parma	RFI rappresenta gli studi di fattibilità in corso che comprendono l'intervento richiesto, per il quale verranno approfonditi successivi livelli di progettazione per la definizione in dettaglio delle risorse da ricercare nell'ambito dei futuri aggiornamenti del CdP.
2.7- Potenziamento stazioni a servizio di centri logistici e industriali	RFI rappresenta che alcuni degli interventi richiesti sono riconducibili all'ambito dei servizi non ricompresi nel PMdA pertanto, per poter condurre un'analisi appropriata, richiede a Captrain il dettaglio degli interventi richiesti nei singoli impianti, in relazione ai servizi che si intende svolgere, quantificandone i volumi.
3.8- Potenziamento stazioni di confine	RFI rappresenta che alcuni degli interventi richiesti sono riconducibili all'ambito dei servizi non ricompresi nel PMdA pertanto, per poter condurre un'analisi appropriata, richiede a Captrain il dettaglio degli interventi richiesti nei singoli impianti, in relazione ai servizi che si intende svolgere, quantificandone i volumi.
4.9-Raddoppio Novara-Domodossola via Borgomanero	RFI rappresenta che sulla linea in oggetto sono già stati realizzati e risultano in corso interventi di upgrading infrastrutturale volti al miglioramento capacitivo e prestazionale, che rispondono alle previsioni di sviluppo del traffico sul valico di Domodossola.
4.10- Quadruplicamento Monza-Chiasso	RFI rappresenta che sulla linea in oggetto sono già stati realizzati e risultano in corso interventi di upgrading infrastrutturale volti al miglioramento capacitivo e prestazionale, che rispondono alle previsioni di sviluppo del traffico LP-R-M sul Valico di Chiasso.
5.11- Riclassificazione in D4 sulla linea Pavia-Casalpusterlengo	RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete, al fine di avvalorare la richiesta necessita formalizzare il modello di esercizio merci atteso sulla tratta in oggetto, con particolare riferimento al numero di treni che circoleranno in categoria D4, evidenziando gli eventuali treni che risultano generati da deviazioni di traffici già esistenti ed oggi percorrenti altre tratte, oppure da aumento del traffico a seguito dell'intervento in oggetto.
5.12- Riclassificazione in D4 sulla linea Brescia-Parma	RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete, al fine di avvalorare la richiesta necessita formalizzare il modello di esercizio merci atteso sulla tratta in oggetto, con particolare riferimento al numero di treni che circoleranno in categoria D4, evidenziando gli eventuali treni che risultano generati da deviazioni di traffici già

Informazione pubblica - Public information

	esistenti ed oggi percorrenti altre tratte, oppure da aumento del traffico a seguito dell'intervento in oggetto.
5.13- Riclassificazione in D4 sulla linea Brescia-Cremona	RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete, al fine di avvalorare la richiesta necessita formalizzare il modello di esercizio merci atteso sulla tratta in oggetto, con particolare riferimento al numero di treni che circoleranno in categoria D4, evidenziando gli eventuali treni che risultano generati da deviazioni di traffici già esistenti ed oggi percorrenti altre tratte, oppure da aumento del traffico a seguito dell'intervento in oggetto.
6.14- Richiesta di intervento per la creazione di spazi di sosta per treni con merce pericolosa	RFI ravvisa la necessità di approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-normativo, per cui chiede a Captrain di fornire per ciascun impianto le informazioni in relazione ai servizi che si intende svolgere, quantificandone i volumi.
7.15- Richiesta di intervento per la creazione di spazi di sosta per eseguire manutenzioni correttive a vagoni merci	RFI ravvisa la necessità di approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-normativo, per cui chiede a Captrain di fornire per ciascun impianto le informazioni in relazione ai servizi che si intende svolgere, quantificandone i volumi.
8.16- Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere	RFI ha condotto approfondimenti su tale tipologia di attrezzaggio presente nelle stazioni di confine in asset gestore estero; per gli approfondimenti di natura tecnico-normativa che si rendono necessari, rappresenta che la richiesta non è recepibile nell'ambito tecnico di ascolto, si rende peraltro disponibile alla valutazione in esito a richieste che potranno essere veicolate alle Strutture Tecniche di RFI ovvero avanzate nell'ambito di tavoli dedicati con le Associazioni di categoria.

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

- 3.8-Potenziamento stazioni di confine
- 8.16- Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere
- 1.1-Elettrificazione su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo
- 1.3/4-Elettrificazione ed implementazione sistema SCMT su linea Brescia – Parma
- 5.11-Riclassificazione in D4 sulla linea Pavia-Casalpusterlengo

Informazione pubblica - Public information

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

L'incontro termina alle ore 10:55.

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

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 21/10/2021.

[redacted]

[redacted]

Informazione pubblica - Public information

Captrain

PROPOSTE di intervento					BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento												Tipologia di richieste				
REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	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	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Piemonte/ Lombardia	1	1	Alessandria - Pavia - Casalpusterlengo	Elettrificazione			x	x		x	x			x	La richiesta di parziale elettrificazione era già pervenuta dalla società raccordata nell'impianto di Sannazzaro (ENI SpA). A tale richiesta sono seguite interlocuzioni che hanno portato a definire un nuovo intervento volto a soddisfare le richieste di incremento del traffico merci terminalizzato. Né l'intervento di elettrificazione né gli ulteriori interventi infrastrutturali sono stati inseriti nell'AQ di recente sottoscrizione con ENI SpA. Per poter valutare compiutamente la proposta si necessita della formalizzazione di un modello di esercizio passeggeri per l'intera linea, di competenza della Regione Lombardia, che ad oggi non ha avanzato richiesta di elettrificazione.	Oggetto di approfondimento	SI				x
Piemonte/ Lombardia	1	2	Alessandria - Pavia - Casalpusterlengo	Implementazione SCMT			x	x		x	x			x	Previsto entro dicembre 2021.	Già prevista	SI		x		
Lombardia/ Emilia Romagna	1	3	Brescia - Parma	Elettrificazione			x	x		x	x			x	RFI ha condotto gli Studi di Fattibilità per il raddoppio ed elettrificazione della Brescia - San Zeno - Ghedi e per l'elettrificazione della Ghedi - Parma. Entrambi gli interventi prevedono l'adozione del SCMT. L'intervento di elettrificazione è inserito in Appendice 10 all'aggiornamento 20-21 del CdP-I per lo sviluppo delle successive fasi progettuali.	Già prevista	SI				x
Lombardia/ Emilia Romagna	1	4	Brescia - Parma	Implementazione SCMT			x	x		x	x			x		Già prevista	SI		x		
Friuli Venezia Giulia	1	5	Villa Opicina	Elettrificazione dei nove binari non centralizzati			x	x		x	x			x	I binari 19-23 saranno elettrificati nel progetto ACC+PRG (5 binari). Diversamente non saranno elettrificati i binari tronchi (4 binari), in quanto non funzionali. Solo stakeholder ha evidenza di un'utilità a procedere all'elettrificazione si richiede la produzione di un'analisi del modello di esercizio. Il 30 aprile 2021 inoltre è stato attivato l'intervento di Ultimo Miglio sul Fascio Arsenale, con il ripristino di 7 tronchini, di cui 4 elettrificati, destinati alla sosta delle loco.	oggetto di approfondimento	SI		x		
Friuli Venezia Giulia	1	6	Villa Opicina	Implementazione segnalamento basso di manovra sui nove binari non centralizzati			x	x		x	x			x	Il progetto di Upgrading della linea Trieste-Divaca, tratta Bivio d'Aurisina-Villa Opicina comprende la realizzazione dell'ACC e del PRG di Villa Opicina. I binari dal XIX al XXIII (che diventeranno XVI-XX) saranno elettrificati e centralizzati nel nuovo ACC, mentre i binari XV-XVII (diventeranno XII-XV) saranno resi tronchi lato Bivio d'Aurisina e centralizzati nel nuovo ACC. Complessivamente la stazione passerà dagli attuali 11 binari centralizzati ai 15+4 tronchi previsti con il progetto descritto.	Già prevista	SI		x		

PROPOSTE di intervento					BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento												Tipologia di richieste				
REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	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	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	CAPILLARI	ESERCIZIO	GIO
Centro Nord Italia	2	7	- Alessandria Smistamento - Brescia est fascio merci - Castelguelfo/Parma Interporto (fascio base) - Cavatigozzi - Cervignano SM - Cremona - Ferrara - Fiorenzuola - Genova Sampierdarena Smistamento - Mantova Frassine - Melzo Scalo - Milano Sm.to - Novara Boschetto - Padova Int.to - Piacenza - Piadena - Portogruaro - San Zeno Folzano - Savona P.Doria - Tortona - Trieste Campo Marzio - Verona Porta Nuova Scalo - Verona Porta Vescovo	Potenziamento stazioni a servizio di centri logistici e industriali: riattivare binari dismessi e tagliati dalla linea principale, incrementare la presenza della manovra; elettrificare binari ad oggi non elettrificati; incrementare/creare tronchini per la sosta delle locomotive. Per la sosta delle locomotive deve essere garantito un luogo in prossimità dei terminal per permetterne la sosta, considerando che necessariamente le locomotive devono essere ricoverate. Le aree per la sosta sono indispensabili non solo per permettere la sosta delle locomotive ma anche per la gestione di situazioni di emergenza a livello nazionale e d internazionale che inevitabilmente hanno un impatto sulla circolazione del traffico ferroviario.	x	x		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. Si ritiene necessario acquisire informazioni in relazione ai servizi che si intende svolgere, che dovranno essere quantificati nei volumi, ed alle specifiche esigenze di ciascun impianto. Tali informazioni sono condizione necessaria per valorizzare la proposta nell'ambito della prioritizzazione degli investimenti del Gestore dell'Infrastruttura. Ad oggi sono in corso le seguenti attività: • Alessandria Sm.to: sono in corso degli studi preliminari per la declinazione delle specifiche necessarie alla progettazione di un nuovo impianto con funzione di retroporto ligure. In quell'ambito, sarà possibile esperire approfondimenti per tenere in considerazione delle necessità di sosta delle IIFF anche in questo scalo. • Brescia: il fascio merci di Brescia sarà oggetto di potenziamento nell'ambito del progetto di PRG, con il quale sarà prevista la realizzazione, sul sedime degli attuali bin VIII-XIII, di 6 nuovi binari destinati all'arrivo e partenza di cui 3 con modulo 750 m (destinati agli arrivi e partenze solo lato Milano), nonché l'adeguamento degli attuali bin I, II fascio merci a modulo 750 m (destinati agli arrivi partenze sia lato Milano che Verona/San Zeno). Nell'ambito del PRG sarà realizzata anche un'asta di manovra a modulo 750 m lato Milano e saranno ricercati nuovi spazi destinati alla sosta/ricovero di locomotori elettrici. è in fase di realizzazione un nuovo PRG dell'impianto con la realizzazione di 10 binari di modulo compreso tra 480 e 625 metri e tre binari di modulo 750 metri; • Cavatigozzi: è prevista la realizzazione di tronchini per la sosta locomotive, nell'ambito del progetto Ultimo Miglio. • Melzo Scalo: è previsto l'upgrading infrastrutturale dell'impianto, con l'adeguamento di un binario a modulo 750 metri, nell'ambito del progetto Ultimo Miglio; • Milano Smistamento: è prevista la realizzazione di un nuovo PRG, nell'ambito del progetto per il nuovo terminal intermodale Teralp; • Piadena: è previsto l'upgrading infrastrutturale dell'impianto, con realizzazione di binari per l'arrivo e partenza di treni lunghi tra 650 e 750 metri e nuovi tronchini per sosta locomotive; • Genova Samp. Sm.to: è previsto il PRG della stazione di Genova Sampierdarena, con miglioramento delle funzioni dei parchi merci (Forni, Polcevera). Si sta valutando il ripristino dell'ex binario III di Genova Rivarolo per agevolare il trasferimento delle locomotive tra Parco Forni e Genova Marittima Bacino; • Savona Parco Doria: è previsto il ripristino di 3 binari interrotti, nell'ambito del progetto Ultimo miglio; • Cremona: è prevista la realizzazione di un nuovo PRG nell'ambito del progetto del raddoppio della linea. • San Zeno Folzano: in corso di avvio la progettazione del nuovo PRG nell'ambito del progetto di raddoppio della tratta Brescia-San Zeno-Ghedi ed il collegamento con l'aeroporto di Montichiari. • Castelguelfo: è prevista l'attivazione della nuova stazione merci di Parma Interporto nell'ambito della stazione di Castelguelfo, con primo rilascio funzionale entro il 2022. • Piacenza: interventi di potenziamento ricompresi in accordi territoriali. Entro ottobre 2021 è prevista l'attivazione di interventi di potenziamento comprendenti la realizzazione di spazi per la sosta locomotive (bin. XX - XXI). • Portogruaro: Si è iniziato un processo di cessione del fascio dei binari di presa e consegna dall'Interporto a RFI. Con tale operazione si prevederà una rifunzionalizzazione degli ingressi e delle uscite dal l'interporto e potranno essere individuate modalità diverse per il ricovero dei locomotori. • Trieste CM: Il PRG a regime e sino dall'attivazione del nuovo apparato prevede nuovi fasci per il ricovero locomotive. Inoltre la centralizzazione degli istradamenti, correlata alla centralizzazione dei binari in ambito portuale ad opera dell'Autorità di Sistema Portuale, consentirà una gestione delle manovre molto più flessibile e rapida. Si otterrà anche il modulo 750 m. • Cervignano SM: è prevista la realizzazione dell'ACC, con la 1ª fase che riguarderà Fascio Arrivi e Fascio Vuoti, che sarà ripristinato, e la 2ª che completerà l'impianto con Fascio Partenze. Questo intervento consentirà di utilizzare a pieno le potenzialità dell'impianto con la banalizzazione di tutti i binari. Inoltre il progetto Ultimo Miglio già finanziato ha consentito di allungare l'asta a servizio dell'Interporto a 570m, e di attivare in un orizzonte temporale successivo due binari a 750 m sul Fascio Arrivi e due sul Fascio Partenze. Entro dicembre di quest'anno inoltre sarà elettrificata l'asta di manovra del fascio Estrazioni. • Padova Interporto: in Agosto 2021 sono stati attivati una serie di interventi che consistono principalmente in: ->Realizzazione modulo 740 m sul binario VI, previsto nel Progetto Ultimo Miglio; ->elettrificazione del Fascio Riordino per sosta loco; ->elettrificazione e centralizzazione comunicazioni su dorsale per Interporto per permettere il giro loco da tutti i binari di stazione con recupero di capacità; ->varo comunicaitone che permette di accedere ai binari di scalo pubblico a partire dalla dorsale dei raccordi; • Verona PN Scalo: nel 2025 è prevista l'attivazione dell'ACC di Verona PN che ricomprenderà anche lo scalo, con una razionalizzazione ed efficientamento dell'impianto; con l'AV Mi-VE Nodo VR Est lo scalo di Verona PN è destinato alla dismissione; • Verona PV: non è al momento oggetto di interventi pianificati, dal momento che vedrà una profonda revisione con l'arrivo dell'AV Mi-VE; si richiede allo stakeholder di indicare criticità particolari; • Mantova Frassine: non è al momento oggetto di interventi pianificati; si richiede allo stakeholder di indicare criticità particolari.	Oggetto di approfondimento	SI	x				

PROPOSTE di intervento					BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento												Tipologia di richieste				
REGIONE	**Rif. N°Scheda Stakeholder**	**ID osservazione**	**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	**VALUTAZIONI**	**VALUTAZIONI RFI (non recepibile, oggetto di approfondimento, già prevista)**	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	IMPIANTI	ESERCIZIO	GID
Nord Italia	3	8	- Brennero - Domo II - Luino - Tarvisio Boscoverde - Ventimiglia - Villa Opicina	Potenziamento stazioni di confine: Si richiede l'intervento del GI al fine di potenziare le stazioni elencate in seguito che risultano essere inadeguate al traffico presente e alle stime future. Tra gli interventi di potenziamento annoveriamo la necessità di riattivare binari dismessi e tagliati dalla linea principale; elettrificare ulteriori binari; incrementare/creare tronchini per la sosta delle locomotive. Per la sosta delle locomotive deve essere garantito un luogo in prossimità dei valichi. Le aree per la sosta sono indispensabili per permettere la sosta delle locomotive e la gestione di situazioni di emergenza nazionale e internazionali che inevitabilmente hanno un impatto sul traffico ferroviario merci. L'assenza di spazi adibiti alla sosta (tecnica e non), determinano inefficienze nell'effettuazione del trasporto in particolare in caso di ritardi, mancati appuntamenti al confine e annessa carenza di spazio degli impianti riceventi e/o dei binari di presa e consegna.	x	x		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	SI	x			
Piemonte	4	9	Novara - Domodossola via Borgomanero	Raddoppio tratti di linea : Si richiede l'intevento da parte del GI volto ad incrementare la capacità sulle linee esistenti particolarmente interessate da elevati volumi di traffico sia passeggeri che merci. Tali investimenti in raddoppi/quadruplicamenti di linee porterebbero notevoli benefici in termini di incremento della puntualità dei servizi ferroviari.	x	x	x	x			x				La linea Novara-Domodossola via Borgomanero è già interessata da interventi di upgrading infrastrutturale volti al miglioramento capacitivo e prestazionale, e che rispondono alle previsioni di sviluppo del traffico sul valico di Domodossola. Le valutazioni su ulteriori scenari di sviluppo infrastrutturale dovranno essere supportati da ulteriori scenari di sviluppo del modello d'esercizio futuro sulla linea, che si richiede di fornire.	Non Recepibile	SI				x
Lombardia	4	10	Monza - Chiasso	Quadruplicamento tratti di linea: Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad incrementare la capacità sulle linee esistenti particolarmente interessate da elevati volumi di traffico sia passeggeri che merci. Tali investimenti in raddoppi/quadruplicamenti di linee porterebbero notevoli benefici in termini di incremento della puntualità dei servizi ferroviari.	x	x	x	x			x				La linea Milano-Chiasso è interessata da interventi di upgrading infrastrutturale e tecnologico volti al miglioramento capacitivo e prestazionale della linea stessa, coerenti con gli sviluppi di traffico LP-R-M ad oggi previsti. L'Intervento di Quadruplicamento della linea potrà essere studiato a fronte di ulteriori sviluppi dei modelli di esercizio di ciascun segmento di traffico, che dovranno essere necessariamente formalizzati.	Non Recepibile	SI				x
Lombardia	5	11	Pavia - Casalpusterlengo	Riclassificazione in D4			x				x		x	x	RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete.	oggetto di approfondimento	SI		x		
Lombardia/ Emilia Romagna	5	12	Brescia - Parma	Riclassificazione in D4			x				x		x	x	RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete.	oggetto di approfondimento	SI		x		
Lombardia	5	13	Brescia - Cremona	Riclassificazione in D4			x				x		x	x	RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete.	oggetto di approfondimento	SI		x		
Centro Nord Italia	6	14	- Alessandria Smistamento - Brennero - Brescia est fascio merci (prioritario) - Casteiguelfo (fascio base) - Cavatigozzi - Cervignano SM - Cremona (prioritario) - Domo II - Ferrara - Fiorenzuola - Genova Sampierdarena Smistamento - Luino - Mantova Frassine - Melzo Scalo - Milano Sm.to - Novara Boschetto - Padova Int.to - Piacenza - Piadena - Portogruaro - San Zeno Folzano - Savona P.Doria - Tarvisio Boscoverde (prioritario) - Tortona - Trieste Campo Marzio - Ventimiglia (prioritario) - Verona Porta Nuova Scalo (prioritario) - Verona Porta Vescovo - Villa Opicina	Richiesta di intervento per la creazione di spazi di sosta per treni con merce pericolosa: Si richiede la creazione di spazi fruibili per la gestione di eventuali perturbazioni che interessino la circolazione ferroviaria e che permettano la sosta straordinaria - in particolare per servizi interessati da merce pericolosa. La creazione di tali impianti, caratterizzati da accessibilità e sezionamento della tensione elettrica, è volta a consentire la sosta tecnica ed eventuali interventi di manutenzione/condizionamento in zone strategiche quali le località di confine e/o zone limitrofe, interporti, e particolari impianti. Tali impianti inoltre devono permettere la gestione di situazioni di emergenza mediante gli adeguati attrezzaggi previsti dalla normativa vigente in materia di merci pericolose.		x		x				x			Considerata la necessità di creare un buffer di capacità per alcuni servizi, si rendono necessari anche approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-normativo e si ritiene necessario acquisire per ciascun impianto le informazioni in relazione ai servizi che si intende svolgere, che dovranno essere quantificati nei volumi.	oggetto di approfondimento	SI	x			
Centro Nord Italia	7	15	- Alessandria Smistamento (prioritario) - Brennero - Brescia est fascio merci - Casteiguelfo (fascio base) - Cavatigozzi (prioritario) - Cervignano SM - Cremona (prioritario) - Domo II (prioritario) - Ferrara - Fiorenzuola - Genova Sampierdarena Smistamento (prioritario) - Livorno Calambrone (prioritario) - Luino - Mantova Frassine - Melzo Scalo - Milano Sm.to - Novara Boschetto - Padova Int.to - Piacenza - Piadena - Portogruaro - San Zeno Folzano - Savona P.Doria - Tarvisio Boscoverde - Tortona - Trieste Campo Marzio (prioritario) - Udine Parco - Verona Porta Nuova Scalo - Verona Porta Vescovo	Richiesta di intervento per la creazione di spazi di sosta per eseguire manutenzioni correttive a vagoni merci: Si richiede la messa a disposizione di binari a raso, con possibilità di accesso carrabile per l'intervento tramite dispositivi di sollevamento, la consegna di ricambi (es. sale montate), l'eventuale svuotamento di vagoni della merce trasportata. La creazione di tali impianti, caratterizzati da accessibilità (tramite linea elettrica anche solo in radice) e sezionamento della tensione elettrica, è volta a consentire la sosta tecnica per interventi di manutenzione/condizionamento in zone strategiche quali le località di confine e/o zone limitrofe, interporti, e particolari impianti. Tali impianti inoltre devono permettere eventualmente interventi anche su vagoni trasportanti Merci Pericolose, rendendo possibile l'adozione delle misure di sicurezza necessarie.		x		x					x		Considerata la necessità di creare un buffer di capacità per alcuni servizi, si rendono necessari anche approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-normativo e si ritiene necessario acquisire per ciascun impianto le informazioni in relazione ai servizi che si intende svolgere, che dovranno essere quantificati nei volumi.	oggetto di approfondimento	SI	x			

PROPOSTE di intervento					BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento												Tipologia di richieste				
REGIONE	**Rif. N°Scheda Stakeholder**	**ID osservazione**	**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	**VALUTAZIONI**	**VALUTAZIONI RFI (non recepibile, oggetto di approfondimento, già prevista)**	RICHIESTA EFFETTUATA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	IMPIANTI	ESERCIZIO	GIS
Nord Italia	8	16	- Domo II - Luino - Brennero - Tarvisio Boscoverde	Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere: L'impianto deve essere configurato in sezioni alimentabili separatamente tramite sezionamenti posti in posizione opportuna. Tramite l'apparato centrale si associa agli itinerari di ingresso, manovra e uscita dall'impianto la tensione di alimentazione necessaria per la locomotiva che deve percorrere l'itinerario stesso. I relativi segnali principali e di manovra riportano la tensione applicata al singolo segmento ed impediscono la transizione verso una sezione alimentata con tensione incoerente. Si trova una simile applicazione nella stazione di Chiasso (Svizzera).	x					x			x	x	L'intervento richiesto non può essere al momento recepito come proposta di sviluppo in quanto privo delle opportune condizioni tecnico-normative a supporto. RFI resta disponibile ad esperire l'eventuale fattibilità tecnico-normativa con procedimento esterno al Tavolo Tecnico d'Ascolto.	non recepibile	SI		x			

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

mims

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 1/8

"Elettrificazione e implementazione sistemi SCMT"

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 **11**

G. ACCORDI E INTESE **11**

H. INVESTIMENTI COLLEGATI **12**

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO **13**

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO **14**

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO **21**

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE **21**

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 quando 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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021.**

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Captrain Italia Srl
Direzione / Ufficio Responsabile	[redacted]
Nominativo operativo di riferimento	
Riferimenti (e – mail, tel.)	[redacted]

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'incarrozzamento.

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

☐ Velocizzazioni di linea

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

☐ Servizi per imprese ferroviarie

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

☐ Introduzione tornelli

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

☐ Installazione barriere antirumore

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

☐ Soppressione PL

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

☐ Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento è richiesto per le aree del Nord Italia ancora non attrezzate con sistemi di elettrificazione e sistemi di sicurezza SCMT in prossimità di centri industriali e logistici. Oltre a ciò, si chiede di elettrificare i 9 binari ancora non elettrificati della stazione di confine di Villa Opicina.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

La necessità di elettrificare le linee ferroviarie ad elevato traffico si pone al fine di ridurre le difficoltà di circolazione delle imprese ferroviarie e al contempo efficientare le stesse linee ferroviarie. Si tratta di un intervento che si rende necessario in quanto ad oggi le imprese ferroviarie debbono utilizzare locomotive diesel con un notevole impatto sull'ambiente e sulle performance. Inoltre, si richiede l'implementazione del sistema SCMT per adeguare le linee agli standard di sicurezza in vigore in Italia e per evitare di ricorrere a locomotive dotate di SSC, disponibili in numero molto minore sul mercato e con coefficienti di prestazione molto più bassi della media.

Si rende inoltre necessario elettrificare i 9 binari, non ACEI, ad oggi ancora non elettrificati, di Villa Opicina in unione a spostamenti di manovra comandati da segnali bassi. Tale intervento avrebbe il notevole vantaggio di avere importanti miglioramenti nella gestione della stazione e permetterebbe la movimentazione dei convogli in maniera più tempestiva, evitando l'ingombro della rete ferroviaria.

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

Treni merci, anche internazionali, che servono importanti centri logistici come Mercurio-Gefco a Torrile San Polo (linea BS-PR) e il raccordo ENI di Sannazzaro (linea AL-PV).

Su Sannazzaro attualmente gravitano circa 30 treni a settimana (parlando solo di traffico prodotto da CTI), con difficoltà di espansione dettate dalle limitazioni infrastrutturali della linea (modulo ridotto, trazione termica, SSC, binario unico…).

SU Torrile San Polo attualmente gravitano 10 treni da Fossacesia (furgoni da Sevel) e fino a 10 treni dall'Est Europa via Tarvisio (auto), parlando sempre e solo di produzione CTI, con le stesse difficoltà di produzione di cui sopra.

Presso la stazione di Villa Opicina gravitano 50 treni alla settimana dell'impresa ferroviaria Captrain, oltre a quelli di altre imprese ferroviarie. Secondo le stime nel corso dei prossimi anni vi sarà un notevole incremento del traffico ferroviario tra Italia e paesi dell'est Europa, ragione per la quale si rende necessario l'elettrificazione dei binari ancora ad oggi non elettrificati presso Villa Opicina.

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* ☐

Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad elettrificare le linee e adeguarle agli standard di sicurezza in vigore.

In particolare:

- Elettrificazione e adozione sistema SCMT su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro

- Elettrificazione e adozione sistema SCMT su linea Parma – Brescia

- Elettrificazione di 9 binari presso la stazione di Villa Opicina

G. ACCORDI E INTESE

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

Da quanto ci risulta, impresa ENI ha stipulato un accordo quadro con RFI che prevede tra le varie misure l'elettrificazione e adozione sistema SCMT su linea Alessandria S.to - Sannazzaro.

Non sono necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

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***

X Incremento della velocità

X Incremento del livello/qualità dei servizi

- ❑ ***Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri***

X Efficientamento dei movimenti di manovra

X Incremento prestazionale

- ❑ ***Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie***
- ❑ ***Riduzione dei costi***

***X Altro* Adeguamento agli standard di sicurezza vigenti**

*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 … Alessandria S.to …… a …… Casalpusterlengo

Estesa (se intervento diffuso): da ……Parma…… a …… Brescia

Località di servizio (se intervento puntuale): Stazione di Villa Opicina

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 …… Alessandria S.to …… a …… Casalpusterlengo …….

Numero treni giorno = 30 treni/settimana. Si veda M53 delle stazioni di Alessandria S.to e Sannazzaro ……. [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri X Merci

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

Relazione di traffico = da …… Parma …… a …… Brescia …….

Numero treni giorno = 40 treni/settimana. Si veda M53 delle stazioni di Parma e Torrile San Polo…….[treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri ☒ Merci

Località di servizio (se intervento puntuale): Stazione di Villa Opicina

Numero treni giorno = 50 treni/settimana. Si veda M53 della stazione di Villa Opicina…….[treni/gg]

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 = ……attualmente non stimabile…… [min]

Relazione di traffico = da …… Alessandria S.to …… a …… Casalpusterlengo …….

Relazione di traffico = da …… Parma …… a …… Brescia ……

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'evetuale 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:

Si eliminerebbero le limitazioni riguardo il tonnellaggio rimorchiabile e si incrementerebbe la velocità grazie all'utilizzo delle locomotive elettriche al posto delle attuali diesel (per verificare questa condizione al 100% sarebbe bene riqualificare le linee in categoria assiale D4).

☒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).

L'ammodernamento di una linea porta necessariamente efficientamento. I benefici strettamente connessi permetterebbero un incremento dell'utilizzo della linea stessa. Essi non sono immediatamente individuabili poiché sono legati alla percentuale di efficientamento effettuata.

☐ 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 =……50 treni/settimana……[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:

Qualora tutti i binari fossero elettrificati presso la stazione di confine di Villa Opicina, in unione a spostamenti di manovra comandati da segnali bassi, vi sarebbe un incremento in termini di efficienza e ottimizzazione della capacità presso la stazione con effetti positivi sull'intera rete ferroviaria. Alla luce della recente decisione del GI di dismettere il servizio di manovra presso le stazioni di confine, la presenza di binari non elettrificati a Villa Opicina implicherebbe potenzialmente la presenza di una locomotiva diesel per impresa ferroviaria con un notevole impatto negativo sui costi delle IF e in termini di efficienza.

Inoltre, considerando che, secondo gli obiettivi europei, il numero di merci trasportate via ferrovia in Italia deve crescere è pertanto requisito imprescindibile che le stazioni di confine debbano essere destinatarie di investimenti per rendere adeguate tali infrastrutture alla ricezione dei treni.

☒ Incremento prestazionale

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

Come miglioramento collaterale sarebbe bene qualificare le linee sopra citate in categoria D4.

*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:

Con l'upgrade di linea così effettuato vi sarebbe la possibilità di incrementare la massima massa rimorchiabile fino a 2500 tonnellate (compatibilmente con la prestazione delle locomotive).

☐ 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.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

MIMS

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 2/8

"Potenziamento stazioni a servizio di centri logistici e industriali"

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

mims

INDICE

INDICE **2**

A. ISTRUZIONI PRATICHE **3**

MODALITÀ DI TRASMISSIONE 3

TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE 3

RICHIESTE DI CHIARIMENTI 3

B. ANAGRAFICA **4**

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO) **5**

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE **9**

E. OBIETTIVI COMMERCIALI **9**

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA **10**

G. ACCORDI E INTESE **11**

H. INVESTIMENTI COLLEGATI **11**

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO **12**

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO **13**

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO **21**

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE **21**

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 quando 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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021.**

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Captrain Italia Srl
Direzione / Ufficio Responsabile	[redacted]
Nominativo operativo di riferimento	[redacted]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[redacted]

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'incarrozzamento.

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

☐ Velocizzazioni di linea

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

☐ Servizi per imprese ferroviarie

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

☐ Introduzione tornelli

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

☐ Installazione barriere antirumore

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

☐ Soppressione PL

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

☐ Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento è richiesto per le aree ad elevata intensità di traffico ed in prossimità di centri industriali e logistici.

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.

Ad oggi numerose stazioni non risultano essere adeguate alla capacità dei raccordi e dei terminal a cui sono connessi. Pertanto, si rende necessario il potenziamento di tali stazioni al fine di efficientare tutto il sistema ferroviario merci.

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

Tutti i treni merci passanti presso gli impianti (si veda M53 degli impianti indicati nella sezione successiva).

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* ☐

Si richiede l'intervento del GI al fine di potenziare le stazioni elencate in seguito che risultano essere inadeguate al traffico presente e alle stime future. Si tratta di stazioni non adeguate alla capacità dei raccordi e dei terminal connessi. Tra gli interventi di potenziamento annoveriamo la necessità di riattivare binari dismessi e tagliati dalla linea principale, incrementare la presenza della manovra; elettrificare binari ad oggi non elettrificati; incrementare/creare tronchini per la sosta delle locomotive.
Per la sosta delle locomotive deve essere garantito un luogo in prossimità dei terminal per permetterne la sosta, considerando che necessariamente le locomotive devono essere ricoverate.
Le aree per la sosta sono indispensabili non solo per permettere la sosta delle locomotive ma anche per la gestione di situazioni di emergenza a livello nazionale ed internazionale che inevitabilmente hanno un impatto sulla circolazione del traffico ferroviario.
In particolare, urgono investimenti presso le seguenti località (in ordine alfabetico):

Alessandria Smistamento

- Brescia est fascio merci
- Castelguelfo/Parma Interporto (fascio base)
- Cavatigozzi
- Cervignano SM
- Cremona
- Ferrara
- Fiorenzuola
- Genova Sampierdarena Smistamento
- Mantova Frassine
- Melzo Scalo
- Milano Sm.to
- Novara Boschetto
- Padova Int.to
- Piacenza
- Piadena
- Portogruaro
- San Zeno Folzano

- Savona P. Doria

- Tortona

- Trieste Campo Marzio

- Verona Porta Nuova Scalo

- Verona Porta Vescovo

Nota: non sono presenti le stazioni di confine in quanto verranno trattate in scheda a parte.

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.).

Non siamo a conoscenza di accordi/intese formali in atto che prevedono gli interventi sopra citati.

Crediamo non siano necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

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:*

X Impatto sulla capacità

X Impatto sulla regolarità/puntualità

☐ ***Incremento della velocità***

X Incremento del livello/qualità dei servizi

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

☐ ***Efficientamento dei movimenti di manovra***

X 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 ..... a .....~~

Località di servizio (se intervento puntuale): ……gli impianti indicati nel precedente punto F……

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.

Considerando la natura strategica e strutturale dell'intervento richiesto non è possibile fornire dati quantitativi in questa sede. Il beneficio atteso sarebbe così ampio e diffuso da interessare potenzialmente l'intero traffico ferroviario merci.

Relazione di traffico = Si vedano gli M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate.

Numero treni giorno = Si vedano gli M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate……. [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri X 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 =……attualmente non stimabile……[treni/gg]

Considerando la natura strategica e strutturale dell'intervento richiesto non è possibile fornire dati quantitativi in questa sede. Il beneficio atteso sarebbe così ampio e diffuso da interessare potenzialmente l'intero traffico ferroviario merci, non solo quello effettuato da Captrain Italia.

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

Il potenziamento delle stazioni a servizio di impianti industriali e centri logistici permetterebbe di avere miglioramenti a favore di tutto il sistema logistico. Aree per la sosta delle locomotive e dei treni sono infatti indispensabili non solo al fine di evitare ingombri sulla rete ferroviaria, sia in situazioni di circolazione perturbata che in condizioni di normale operatività, ma anche nei casi di indisponibilità dei terminal di destinazione (ad esempio, in quanto il ritardo maturato dal treno ne ha imposto l'arrivo in orario oltre la chiusura del terminal).

L'elettrificazione dei binari permetterebbe la movimentazione dei convogli anche nelle ore in cui la squadra di manovra non è presente, evitando l'ingombro della rete ferroviaria.

È inoltre estremamente importante garantire la presenza di tronchini per la sosta delle locomotive. A causa di tali mancanze, i treni in arrivo presso le stazioni summenzionate debbono parcheggiare le locomotive altrove, spesso percorrendo notevoli distanze per realizzare questi trasferimenti, tragitti che si potrebbe evitare. Ciò comporta costi elevati per le imprese ferroviarie e in termini di efficienza una riduzione della capacità generale della rete ferroviaria.

☒ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutte le stazioni indicate al punto F.

Incremento di puntualità atteso =……attualmente non stimabile…….[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:

Si eviterebbero dispendi di risorse e conseguenti ritardi, si veda il punto sopra (impatto sulla capacità).

☐ 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).

Si potrebbero realizzare servizi più puntuali a beneficio di tutto il sistema ferroviario italiano (si veda il punto sopra relativo all'impatto sulla capacità).

☐ 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 =…potenzialmente di interesse per tutto il traffico ferroviario….[treni/gg]

Considerando la natura strategica e strutturale dell'intervento richiesto non è possibile fornire dati quantitativi in questa sede. Il beneficio atteso sarebbe così ampio e diffuso da interessare potenzialmente l'intero traffico ferroviario merci, non solo quello effettuato da Captrain Italia.

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:

Si vedano i commenti ai punti precedenti.

☐ 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.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

MIMS

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 3/8

"Potenziamento stazioni di confine"

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 **11**

G. ACCORDI E INTESE **11**

H. INVESTIMENTI COLLEGATI **12**

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO **13**

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO **14**

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO **22**

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE **22**

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 quando 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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021.**

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Captrain Italia Srl
Direzione / Ufficio Responsabile	[redacted]
Nominativo operativo di riferimento	[redacted]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[redacted]

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'incarrozzamento.

☐ 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

garantire spazi di sosta per le locomotive presso le stazioni di confine.

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento è richiesto per tutta l'aera del Nord, in particolare sulle direttrici in ingresso dai valichi verso varie destinazioni del Nord Est/Ovest.

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.

Si rende necessario il potenziamento delle stazioni di confine al fine di efficientare tutto il sistema ferroviario merci.

Il trasporto ferroviario per funzionare correttamente ha bisogno necessariamente di spazi per la sosta delle locomotive e l'assenza di tali spazi rappresenta un grave problema.

Vi è una elevata scarsità di spazi per la sosta delle locomotive, le ragioni principali sono da ricondurre alla decisione del GI di dismettere tali aree, senza proporre soluzioni sostitutive e alla mancanza di investimenti per la creazione di aree per l'appunto dedicate alle soste, luoghi indispensabili nel trasporto ferroviario merci.

Tutto ciò determina numerose inefficienze e ritardi, soprattutto perché le stazioni di confine dovrebbero essere dotate di spazi adeguati ai volumi di traffico, quali punti di collegamento con rete estera e snodi cruciali del traffico ferroviario merci internazionale e punti strategici per l'intero sistema logistico italiano, paese ad alta vocazione esportatrice.

Oltre a quanto esposto poc'anzi la disponibilità di binari per la sosta delle locomotive è essenziale per permettere di mitigare gli effetti derivanti da perturbazioni sulla rete italiana ed europea, siano questi eventi programmati o accidentali.

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

Tutti i treni merci passanti presso i valichi (si veda M53 degli impianti indicati nella sezione successiva).

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* ☐

Si richiede l'intervento del GI al fine di potenziare le stazioni elencate in seguito che risultano essere inadeguate al traffico presente e alle stime future. Tra gli interventi di potenziamento annoveriamo la necessità di riattivare binari dismessi e tagliati dalla linea principale; elettrificare ulteriori binari; incrementare/creare tronchini per la sosta delle locomotive. Per la sosta delle locomotive deve essere garantito un luogo in prossimità dei valichi.

Le aree per la sosta sono indispensabili per permettere la sosta delle locomotive e la gestione di situazioni di emergenza nazionale e internazionali che inevitabilmente hanno un impatto sul traffico ferroviario merci.

L'assenza di spazi adibiti alla sosta (tecnica e non), determinano inefficienze nell'effettuazione del trasporto in particolare in caso di ritardi, mancati appuntamenti al confine e annessa carenza di spazio degli impianti riceventi e/o dei binari di presa e consegna.

In particolare, urgono investimenti presso le seguenti località (in ordine alfabetico):

- Brennero
- Domo II
- Luino
- Tarvisio Boscoverde
- Ventimiglia
- Villa Opicina (elettrificare i 9 binari non Acei che ancora ad oggi dispongono di scambi da manovrare a mano)

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.).

Non siamo a conoscenza di accordi/intese formali in atto che prevedono gli interventi sopra citati.

Non sono necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

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:*

X Impatto sulla capacità

X Impatto sulla regolarità/puntualità

☐ ***Incremento della velocità***

X Incremento del livello/qualità dei servizi

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

X Efficientamento dei movimenti di manovra

X 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 ..... a .....~~

Località di servizio (se intervento puntuale): … i valichi indicati al punto F ……

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.

Brennero	12 treni/settimana (in aumento)
Domo II	140 treni/settimana (in aumento)
Luino	30 treni/settimana (in aumento)
Ventimiglia	12 treni/settimana
Villa Opicina	50 treni/settimana (in aumento)
Tarvisio	50 treni/settimana (in aumento)

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri X Merci

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

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =……attualmente non stimabile……[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

Il potenziamento delle stazioni di confine permette di avere miglioramenti di tutto il sistema logistico. Aree per la sosta delle locomotive e dei treni consentirebbero di evitare ingombri sulla rete ferroviaria sia in situazioni di circolazione perturbata sia in condizioni di normale operatività e nel caso di mancati appuntamenti con l'impresa partner causa avvenimenti sulle reti estere.

L'elettrificazione dei binari come sarebbe necessario nel caso di Villa Opicina accompagnato da spostamenti di manovra comandati da segnali bassi permetterebbe la movimentazione dei convogli in modo molto agevole, evitando l'ingombro della rete ferroviaria. Inoltre, alla luce della recente decisione del GI di dismettere il servizio di manovra presso le stazioni di confine, la presenza di binari non elettrificati a Villa Opicina implicherebbe la presenza potenziale di una locomotiva diesel per impresa ferroviaria con un notevole impatto negativo sui costi delle IF e in termini di efficienza. Infatti, qualora fossero elettrificati tutti i binari di Villa Opicina non vi sarebbe la necessità di avere una locomotiva diesel per IF e pertanto si ovvierebbe a tale problema.

È inoltre estremamente importante garantire la presenza di tronchini per la sosta delle locomotive. A causa di tali mancanze, i treni in arrivo presso le stazioni summenzionate si trovano a dover parcheggiare le locomotive altrove spesso percorrendo distanze di numerosi km per realizzare questi trasferimenti, tragitti che si potrebbero evitare. Ciò comporta costi elevati per le imprese ferroviarie e un impatto notevole in termini di riduzione della capacità generale della rete ferroviaria.

☒ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = tutte le stazioni indicate al punto F.

Incremento di puntualità atteso =……attualmente non stimabile…….[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:

Si eviterebbero dispendi di risorse e ritardi, si veda il punto sopra.

☐ 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'evetuale 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).

Si potrebbero realizzare servizi più puntuali a beneficio di tutto il sistema ferroviario italiano.

☐ 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 =……134 treni/settimana……~~[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: incremento degli spazi per effettuazione delle attività previste dalla normativa italiana ed europea in materia di sicurezza. Oltre alla necessità di provvedere ad eventuali scarti carri e cambi macchinisti.

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

L'intervento proposto permette di ridurre i tempi di esecuzione delle manovre ed evitare la creazione di colli di bottiglia che chiaramente causano notevoli ritardi su tutta la rete ferroviaria.

Un chiaro esempio risulta essere quello di Villa Opicina, dove i binari di circolazione sono 9, non ACEI con scambi da manovrare a mano, le IF che vi operano risultano essere superiori ai binari disponibili. Se tutti i binari fossero elettrificati e gli spostamenti di manovra comandati da segnali bassi vi sarebbero notevoli risparmi sia per le IF che per il GI, oltre ad avere un sistema molto più efficiente di quello attuale.

Inoltre, considerando che, secondo gli obiettivi europei, il numero di merci trasportate via ferrovia in Italia deve crescere è pertanto requisito imprescindibile che le stazioni di confine debbano essere destinatarie di investimenti per rendere adeguate tali infrastrutture alla ricezione dei treni.

☒ 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 =……294……[treni/settimana ~~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:

Si vedano i commenti ai punti precedenti.

☐ 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.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

MIMS

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 4/8

"Raddoppio/quadruplicamento tratti di linea"

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 **11**

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO **12**

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO **13**

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO **20**

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE **20**

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del **"tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura".** L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quando 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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021.**

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Captrain Italia Srl
Direzione / Ufficio Responsabile	[redacted]
Nominativo operativo di riferimento	[redacted]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[redacted]

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'incarrozzamento.

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

☐ Velocizzazioni di linea

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

☐ Servizi per imprese ferroviarie

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

☐ Introduzione tornelli

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

☐ Installazione barriere antirumore

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

☐ Soppressione PL

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

☐ Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento è richiesto per le aree del Nord Italia maggiormente soggette a fenomeni di congestione del traffico ferroviario, nonché soggette ad una forte richiesta di nuovi traffici, al momento non del tutto attuabili a causa delle limitazioni in essere.

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.

Si tratta di un intervento che si rende necessario nei luoghi ad alta intensità di traffico ferroviario per aumentarne la capacità delle linee e velocità dei collegamenti e ridurre pertanto i colli di bottiglia sulla rete ferroviaria.

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

I treni Captrain Italia transitanti sulle linee di interesse sono: 40 treni alla settimana via Borgomanero-Novara, 30 coppie di treni a settimana via Chiasso.

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* ☐

Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad incrementare la capacità sulle linee esistenti particolarmente interessate da elevati volumi di traffico sia passeggeri che merci. Tali investimenti in raddoppi/quadruplicamenti di linee porterebbero notevoli benefici in termini di incremento della puntualità dei servizi ferroviari.

Di seguito le località in cui si chiede di intervenire:

- Raddoppio linea Premosello – Novara via Borgomanero
- Quadruplicamento linea Milano – Chiasso

Gli interventi di cui sopra sono chiave al fine di consentire uno sviluppo ed efficientamento del traffico ferroviario merci. Numerosi investimenti sono stati effettuati in Svizzera per potenziare il valico di Chiasso e il Gottardo, tuttavia, senza il quadruplicamento della Milano-Chiasso, essi non consentirebbero di ottenere i benefici attesi. Si tratta di interventi necessari al fine di non mettere in sofferenza le linee esistenti.

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.).

Non siamo a conoscenza di accordi/intese formali in atto che prevedono gli investimenti sopra citati.

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:*

X Impatto sulla capacità

X Impatto sulla regolarità/puntualità

X Incremento della velocità

X Incremento del livello/qualità dei servizi

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

☐ ***Efficientamento dei movimenti di manovra***

X 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 ……Premosello…… a ……Novara…….

Estesa (se intervento diffuso): da ……Chiasso …… a ……Milano…….

~~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 ……Premosello…… a ……Novara…….

Numero treni giorno =……40 treni/settimana……. [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri X Merci

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

Relazione di traffico = da ……Chiasso…… a ……Milano…….

Numero treni giorno =……30 treni/settimana……. [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri X 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

Raddoppio e/o quadruplicamento di una linea ferroviaria implica necessariamente un incremento della capacità, in quanto vi è una maggiore disponibilità di binari per la circolazione.

☒ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da ……Premosello…… a ……Novara……

Incremento di puntualità atteso =……attualmente non stimabile…….[min, %]

Relazione di traffico = da ……Chiasso…… a ……MIlano…….

Incremento di puntualità atteso =……attualmente non stimabile…….[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:

Il raddoppio e/o quadruplicamento di una linea porta ad un aumento della capacità delle linee e quindi non si verrebbero a creare colli di bottiglia, migliorando quindi la regolarità dei servizi ferroviari.

☒ Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = ...attualmente non stimabile..... [min]

Relazione di traffico = si vedano punti F e J e M53 delle stazioni.....

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'evetuale 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).

Risolvendo il problema della congestione e dei colli di bottiglia vi sarebbe un incremento prestazionale delle linee interessate, con chiaro incremento della qualità dei servizi ferroviari.

☐ 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.

Il raddoppio e quadruplicamento impatta sul modello di circolazione e considerato l'obiettivo europeo di avere treni lunghi fino a 750 metri sarebbe auspicabile tale adeguamento approfittando di tali lavori per adattare la linea già esistente a queste caratteristiche.

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

Numero treni coinvolti atteso =……70……[treni/settimana ~~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.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

mims

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 5/8

"Riclassificazione in D4"

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 quando 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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021.**

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Captrain Italia Srl
Direzione / Ufficio Responsabile	[redacted]
Nominativo operativo di riferimento	[redacted]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[redacted]

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'incarrozzamento.

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

☐ Velocizzazioni di linea

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

☐ Servizi per imprese ferroviarie

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

☐ Introduzione tornelli

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

☐ Installazione barriere antirumore

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

☐ Soppressione PL

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

☐ Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento è richiesto per alcune linee della regione Lombardia, in particolare le linee: Pavia – Casalpusterlengo, Brescia – Parma e Brescia – Cremona.

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'adeguamento assiale si pone necessario al fine di consentire il transito dei treni merci con un peso assiale maggiore a quello ad oggi previsto. Vige attualmente una limitazione in categoria C3, che risulta essere molto penalizzante per le quantità massime trasportabili (massa netta) e per la possibilità di circolare con locomotori che rispettino tale limite assiale. Esistono infatti poche tipologie di locomotive così configurate ed esse sono comunque soggette a limitazioni di velocità imposte. Solo alcune locomotive Diesel risultano utilizzabili alla velocità massima ammessa, ma con riduzione di prestazione e spreco di carburante, essendo questa linea completamente elettrificata.

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

Treni merci con destinazione/origine da/per il bacino industriale del Cremonese, del Bresciano e come itinerari alternativi alle linee principali.

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* ☐

Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad adeguare in categoria assiale D4 le linee Pavia – Casalpusterlengo, Brescia – Parma e Brescia – Cremona.

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.).

Non siamo a conoscenza di accordi/intese formali in atto che prevedono gli investimenti sopra citati.

Non sono necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

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

X Incremento della velocità

☐ Incremento del livello/qualità dei servizi

☐ Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

☐ Efficientamento dei movimenti di manovra

X Incremento prestazionale

☐ Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

X Riduzione dei costi

X Altro ____Switch modale a favore del trasporto ferroviario e conseguente impatto positivo sull'ambiente

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 …Pavia…… a …Casalpusterlengo……

Estesa (se intervento diffuso): da …Brescia…… a …Parma……

Estesa (se intervento diffuso): da …Brescia…… a …Cremona……

~~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 = Si veda M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate.

Numero treni giorno = Si veda M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate……. [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 = si veda punto F

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'evetuale 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:

Pur essendo ammessi alcuni locomotori elettrici appartenenti alla categoria C3 essi sono comunque affetti da una limitazione di velocità imposta. Con l'upgrade a categoria assiale D4 si ovvierebbe al presente limite che crea colli di bottiglia. La velocità limitata comporta una penalizzazione elevata al traffico ferroviario merci.

☐Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

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

☐ Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

☐ Efficientamento dei movimenti di manovra

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

Sì, si chiede l'upgrade del peso assiale da C3 a D4.

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

Numero treni coinvolti atteso =……non attualmente stimabile……[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:

L'impatto riguarderebbe i treni attualmente in circolazione in quanto si utilizzerebbe un locomotore elettrico invece del diesel ed i benefici indotti (aumento della velocità) potrebbero portare alla realizzazione di nuovi servizi.

☐ 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:

Vi sarebbe una riduzione di costi derivante dall'uso di locomotori elettrici al posto di locomotori diesel e verrebbe utilizzata meglio un'infrastruttura già elettrificata.

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.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

mims

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 6/8

"Richiesta di intervento per la creazione di spazi di sosta per treni con merce pericolosa"

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

mims

INDICE

INDICE **2**

A. ISTRUZIONI PRATICHE **3**

MODALITÀ DI TRASMISSIONE 3

TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE 3

RICHIESTE DI CHIARIMENTI 3

B. ANAGRAFICA **4**

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO) **5**

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE **9**

E. OBIETTIVI COMMERCIALI **9**

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA **10**

G. ACCORDI E INTESE **11**

H. INVESTIMENTI COLLEGATI **11**

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO **13**

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO **14**

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO **22**

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE **22**

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 quando 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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021.**

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponenti	Captrain Italia
Direzione / Ufficio Responsabile	[redacted]
Nominativo operativo di riferimento	
Riferimenti (e – mail, tel.)	[redacted]

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'incarrozzamento.

☐ 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

garantire spazi di sosta in generale per tutti i convogli, ma, in particolare, per i trasporti interessati da merci pericolose.

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento è richiesto per tutta l'aera del Nord, in particolare sulle direttrici in ingresso dai valichi verso varie destinazioni del Nord Est/Ovest.

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.

A seguito della razionalizzazione della rete effettuata dal gestore (nota come "rete snella") molti degli spazi/binari in precedenza adibiti alla sosta (tecnica e non) sono stati rimossi senza che siano state sviluppate altre soluzioni sostitutive. L'assenza di spazi adibiti alla sosta (tecnica e non), con focus per treni di merce pericolosa, determinano inefficienze nell'effettuazione del trasporto in particolare in caso di ritardi, mancati appuntamenti al confine e annessa carenza di spazio degli impianti riceventi e/o dei binari di presa e consegna. In particolare, si ritiene che gli interporti debbano garantire spazi di sosta per merci pericolose 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, essendo centri nevralgici della logistica ferroviaria, così come le stazioni di confine e altre località strategiche individuate sulla rete.

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

In generale tutti i servizi ferroviari ed in particolare i trasporti di merci pericolose.

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* ☐

Si richiede la creazione di spazi fruibili per la gestione di eventuali perturbazioni che interessino la circolazione ferroviaria e che permettano la sosta straordinaria - in particolare per servizi interessati da merce pericolosa.

La creazione di tali impianti, caratterizzati da accessibilità e sezionamento della tensione elettrica, è volta a consentire la sosta tecnica ed eventuali interventi di manutenzione/condizionamento in zone strategiche quali le località di confine e/o zone limitrofe, interporti, e particolari impianti.

Tali impianti inoltre devono permettere la gestione di situazioni di emergenza mediante gli adeguati attrezzaggi previsti dalla normativa vigente in materia di merci pericolose.

Di seguito le località in cui si richiede la disponibilità di tali spazi 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, elenco che non si ritiene comunque esaustivo (in ordine alfabetico):

- Alessandria Smistamento
- Brennero
- Brescia est fascio merci (prioritario)
- Castelguelfo (fascio base)
- Cavatigozzi
- Cervignano SM
- Cremona (prioritario)
- Domo II
- Ferrara
- Fiorenzuola
- Genova Sampierdarena Smistamento
- Luino
- Mantova Frassine
- Melzo Scalo
- Milano Sm.to
- Novara Boschetto

- Padova Int.to
- Piacenza
- Piadena
- Portogruaro
- San Zeno Folzano
- Savona P. Doria
- Tarvisio Boscoverde (prioritario)
- Tortona
- Trieste Campo Marzio
- Ventimiglia (prioritario)
- Verona Porta Nuova Scalo (prioritario)
- Verona Porta Vescovo
- Villa Opicina

G. ACCORDI E INTESE

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

Da quanto ci risulta, l'intervento non è previsto da accordi o intese attualmente vigenti.

Non sono necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

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***

X Impatto sulla regolarità/puntualità

☐ ***Incremento della velocità***

X Incremento del livello/qualità dei servizi

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

☐ ***Efficientamento dei movimenti di manovra***

☐ ***Incremento prestazionale***

X 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

Considerando la natura strategica e strutturale dell'intervento richiesto non è possibile fornire dati quantitativi in questa sede. Il beneficio atteso sarebbe così ampio e diffuso da interessare un'intera tipologia di traffico, quello di merce pericolosa, garantendo un decongestionamento dei binari di linea in caso di circolazione perturbata o di mancata ricezione negli impianti terminali.

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da …… a ……

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.

I traffici attualmente gestiti da Captrain Italia, potenzialmente coinvolti dalla proposta in quanto servizi trasportanti anche merci pericolose sono 160 treni/settimana.

Relazione di traffico = Si veda M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate.

Numero treni giorno settimana = 160…… [treni/gg settimana]

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:

La presenza di aree di sosta per treni merci, in particolare di quelli trasportanti merce pericolosa, permette di ricoverare i convogli in tempi rapidi in presenza di situazioni di circolazione perturbata o in caso di indisponibilità del terminal di destinazione (ad esempio, in quanto il ritardo maturato dal treno ne ha imposto l'arrivo in orario di chiusura del terminal). In tal modo, il GI può liberare capacità di infrastruttura per privilegiare, ove necessario e nel rispetto delle regole di gestione della circolazione previste dal PIR, altri traffici, minimizzando l'impatto in termine di orario per gli stessi.

☐ 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'evetuale 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).

Dal punto di vista della qualità vi sarebbe un netto miglioramento, in quanto le imprese ferroviarie avrebbero certezza riguardo i luoghi dedicati alla sosta dei treni trasportanti merci pericolose con conseguente impatto positivo sulla regolarità e puntualità dei traffici ferroviari.

Inoltre si avrebbero luoghi certi ed idonei dove effettuare le soste sgravando le IF da eventuali extra costi improvvisi.

☐ 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.:

La presenza di spazi di sosta aggiuntivi rispetto agli esistenti permette al GI, a costo contenuto, di poter offrire alle IF servizi ulteriori, così da poter pianificare i traffici in modo differente, ricercando efficienze ed eventuali soluzioni attualmente non praticabili. Inoltre, nel caso di circolazione perturbata IF e GI potranno avvalersi di un servizio utile a minimizzare i disagi della situazione contingente.

☐ 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.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

mims

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 7/8

"Richiesta di intervento per la creazione di spazi di sosta per eseguire manutenzioni correttive a vagoni merci"

INDICE

INDICE **2**

A. ISTRUZIONI PRATICHE **3**

MODALITÀ DI TRASMISSIONE 3

TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE 3

RICHIESTE DI CHIARIMENTI 3

B. ANAGRAFICA **4**

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO) **5**

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE **9**

E. OBIETTIVI COMMERCIALI **9**

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA **10**

G. ACCORDI E INTESE **11**

H. INVESTIMENTI COLLEGATI **12**

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO **13**

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO **14**

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO **21**

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE **21**

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 quando 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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021.**

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponenti	Captrain Italia
Direzione / Ufficio Responsabile	[redacted]
Nominativo operativo di riferimento	[redacted]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[redacted]

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'incarrozzamento.

☐ 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

garantire spazi di sosta in ambito stazione/impianti merci indispensabili per consentire l’esecuzione di interventi di manutenzione correttiva per vagoni merci

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento è richiesto per tutte le principali direttrici di traffico merci, sia presso impianti di confine, che presso le principali stazioni di origine o destino del traffico merci sulla Rete Nazionale.

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.

A seguito di operazioni di visita tecnica, o anomalie che si verifichino in linea, che comportino lo scarto di vagoni singoli o gruppi di vagoni, si riscontra sistematicamente la difficoltà di effettuare interventi di manutenzione correttiva, che consentano il successivo trasferimento in sicurezza dei vagoni stessi. L'assenza di spazi ove sia possibile eseguire il ripristino in condizioni di sicurezza, rispetto alle attività interferenti provoca tempi lunghissimi per la risoluzione di problemi/anomalie anche non particolarmente complessi, per mancanza di spazi adeguati ed accessibili. Ciò determina costi ingenti, ingombro non virtuoso di binari di impianto, potenziali difficoltà di esecuzione conforme delle riparazioni.

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

In generale tutti i servizi ferroviari merci e tutte le tipologie di vagoni, inclusi quelli adibiti al trasporto Merci pericolose. In una certa misura anche le locomotive da treno.

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* ☐

Si richiede la messa a disposizione di binari a raso, con possibilità di accesso carrabile per l'intervento tramite dispositivi di sollevamento, la consegna di ricambi (es. sale montate), l'eventuale svuotamento di vagoni della merce trasportata.

La creazione di tali impianti, caratterizzati da accessibilità (tramite linea elettrica anche solo in radice) e sezionamento della tensione elettrica, è volta a consentire la sosta tecnica per interventi di manutenzione/condizionamento in zone strategiche quali le località di confine e/o zone limitrofe, interporti, e particolari impianti.

Tali impianti inoltre devono permettere eventualmente interventi anche su vagoni trasportanti Merci Pericolose, rendendo possibile l'adozione delle misure di sicurezza necessarie.

Di seguito le località in cui si richiede la disponibilità di tali spazi 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, elenco non si esaustivo (in ordine alfabetico):

- Alessandria Smistamento (prioritario)
- Brennero
- Brescia est fascio merci
- Castelguelfo (fascio base)
- Cavatigozzi (prioritario)
- Cervignano SM
- Cremona (prioritario)
- Domo II (prioritario)
- Ferrara
- Fiorenzuola
- Genova Sampierdarena Smistamento (prioritario)
- Livorno Calambrone (prioritario)
- Luino
- Mantova Frassine

- Melzo Scalo
- Milano Sm.to
- Novara Boschetto
- Padova Int.to
- Piacenza
- Piadena
- Portogruaro
- San Zeno Folzano
- Savona P. Doria
- Tarvisio Boscoverde
- Tortona
- Trieste Campo Marzio (prioritario)
- Udine Parco
- Verona Porta Nuova Scalo
- Verona Porta Vescovo
- Villa Opicina (prioritario)

G. ACCORDI E INTESE

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

Da quanto ci risulta, l'intervento non è previsto da accordi o intese formali attualmente vigenti.

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***

X Impatto sulla regolarità/puntualità

☐ ***Incremento della velocità***

X 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***

X Altro: ***riduzione dei tempi di ingombro di binari negli impianti***

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Considerando la natura strategica e strutturale dell'intervento richiesto non è possibile fornire dati quantitativi in questa sede. Il beneficio atteso sarebbe così ampio e diffuso da interessare potenzialmente l'intero traffico ferroviario merci, garantendo una massimizzazione dei tempi di fermo dei vagoni scartati ed evitando i fenomeni di sosta prolungata in binari di impianto. Tutti i treni sarebbero potenzialmente coinvolti.

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

~~Estesa (se intervento diffuso): da ..... a .....~~

Località di servizio (se intervento puntuale): .....si vedano le località al punto F.....

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 = Si veda M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate.

Numero treni giorno = Si veda M53 delle stazioni sopra elencate per avere il quadro attuale delle relazioni interessate..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri X 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 =……non attualmente stimabile…….[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:

Si eviterebbero sprechi di capacità e di risorse dettate dalle esigenze di trasferire i carri nelle varie officine per attività che potrebbero essere svolte in loco.

☐ 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'evetuale 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).

La disponibilità di aree per la manutenzione correttiva porterebbe ad una riduzione dei tempi tra l'accadimento e la risoluzione del guasto.

☐ 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:

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.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

mims

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 8/8

"Creazione di binari a tensione commutabile nelle stazioni di collegamento con le reti estere"

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 **11**

G. ACCORDI E INTESE **13**

H. INVESTIMENTI COLLEGATI **13**

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO **14**

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO **15**

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO **22**

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE **22**

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 quando 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,
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021.**

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponenti	Captrain Italia
Direzione / Ufficio Responsabile	[redacted]
Nominativo operativo di riferimento	[redacted]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[redacted]

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'incarrozzamento.

☐ 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 di alcuni binari elettrificati a tensione commutabile (in base la tipo di locomotive di volta in volta circolante) in taluni impianti di collegamento con reti estere, così da permettere anche alle IF dotate di locomotive monotensione di poter effettuare in proprio la manovra di scarto dal treno e di ricovero della stessa sotto la linea aerea di riferimento.

Ritenevamo utile ribadire di nuovo la richiesta in questa sede, nonostante il rigetto dello scorso anno, poiché è un canale privilegiato in cui ogni idea debba essere espressa e possa avere un seguito, anche se si tratta di innovazioni a carattere altresì normativo, come in questo caso.

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

La presente proposta è destinata agli impianti di:

- Domo II e Luino, per quanto riguarda le stazioni di confine con la rete svizzera;
- Brennero e Tarvisio Boscoverde, stazioni di confine con la rete austriaca.

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.

Il presente intervento si rende necessario a seguito delle determinazioni assunte da RFI e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), la quale, come noto, ha autorizzato la dismissione del servizio di manovra attualmente svolto dal GI (anche tramite il ricorso a subaffidatari) nelle 4 stazioni di confine ove è ancora previsto (delibera ART 91/2020). In considerazione di tale decisione, molte IF (in prevalenza merci, ma anche quelle passeggeri possono essere coinvolte) che attualmente utilizzano locomotive monotensione si troveranno in grave difficoltà (se non nell'impossibilità) di svolgere traffici internazionali. Molte IF non potranno infatti beneficiare del servizio di manovra di RFI per il ritorno della locomotiva sotto la linea area italiana. Giova infatti ricordare che la scelta della modalità organizzativa del servizio di manovra nelle stazioni di confine (prestazione in proprio da parte di tutte le IF con ricorso a collaborazione reciproca, ai sensi della misura 12.5.c dell'allegato A alla delibera ART 130/2019) è difficilmente attuabile all'atto pratico, in considerazione dei rapporti tra le IF, non sempre in collaborazione reciproca, e della loro differente programmazione.

La presenza di binari a tensione commutabile (analogamente a quelli presenti in stazioni di confine poste su rete estera, come Chiasso Smistamento) permetterebbe a tutte le IF di poter continuare a svolgere traffici internazionali e giungere in autonomia nelle stazioni di confine, a tutto beneficio di un incremento del volume di traffico merci, in particolare sui corridoi europei. La vita utile residua delle locomotive a 3kV è infatti tale da permettere un loro utilizzo intensivo ancora per (almeno) circa 20 anni e il loro costo di acquisto/noleggio (inferiore di almeno il 25% rispetto ad analoghe macchine multisistema), oltre che quello di gestione che le rende decisamente più competitive di quelle politensione.

Inoltre, si ritiene che negli impianti dove oggi viene fornito il servizio di manovra, la soluzione della tensione commutabile permetta un risparmio di tempo rispetto all'organizzazione attuale della transizione, il che permetterebbe un guadagno in termini di capacità d'impianto e di regolarità del servizio, divenendo la transizione indipendente da fattori terzi legati all'esecuzione delle manovre. Ciò vale solo in presenza di binari elettrificati.

Tale intervento permette quindi il mantenimento e l'incremento dei volumi di traffico su rotaia lungo i RFC, con maggiori possibilità di introito e conseguente riduzione dei costi per RFI. A nostro avviso, l'intervento deve essere attuato anche nella stazione di Luino, attualmente non raggiungibile da IF sprovviste di locomotive politensione per via della conformazione dell'impianto e del ridottissimo tempo massimo di transito previsto dal PIR.

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

Il progetto di investimento interessa principalmente servizi merci; i servizi passeggeri coinvolti sarebbero quelli svolti con locomotiva non interoperabile (attualmente una parte limitata di quelli in transito dai valichi indicati sopra e principalmente servizi a carattere stagionale o speciali).

Per quanto riguarda i servizi di trasporto merci, in generale sarebbero coinvolti tutti quelli svolti con locomotive monotensione, i quali rappresentano ancora una percentuale significativa dei traffici in transito dai valichi in oggetto.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

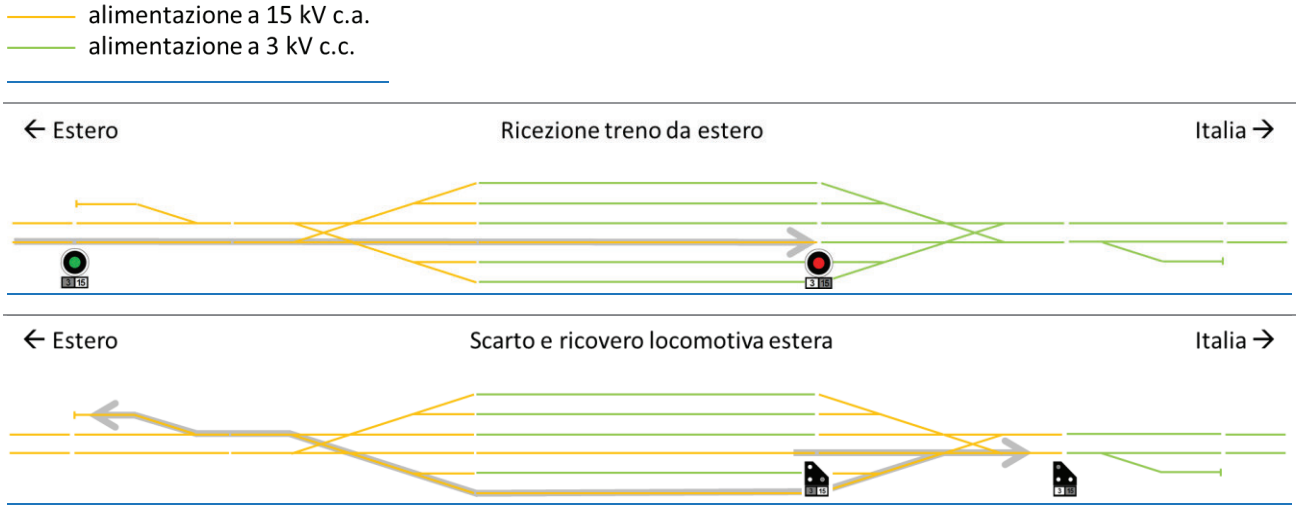
*In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche **tecniche e funzionali del progetto.***

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'impianto deve essere configurato in sezioni alimentabili separatamente tramite sezionamenti posti in posizione opportuna. Tramite l'apparato centrale si associa agli itinerari di ingresso, manovra e uscita dall'impianto la tensione di alimentazione necessaria per la locomotiva che deve percorrere l'itinerario stesso. I relativi segnali principali e di manovra riportano la tensione applicata al singolo segmento ed impediscono la transizione verso una sezione alimentata con tensione incoerente. Si trova una simile applicazione nella stazione di Chiasso (Svizzera).

Si illustra nello schema semplificato riportato di seguito alcuni itinerari esemplificativi possibili, le relative tensioni di alimentazioni associate agli itinerari stessi e un possibile segnalamento. Tale schema semplificato sarebbe da declinare rispetto alla situazione impiantistica reale presente negli impianti oggetto della presente proposta. Il numero di binari da attrezzare con il sistema proposto è da definire in base alla capacità richiesta ed al tempo stimato per le operazioni di transizione in questo regime.



← Estero Scarto e attestamento locomotiva estera Italia →

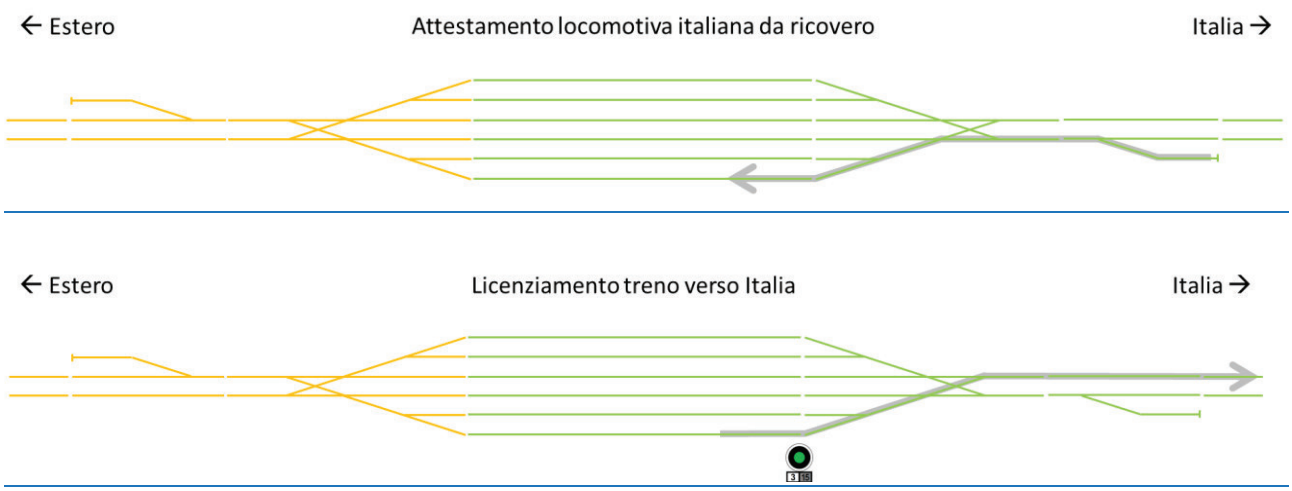
← Estero attestamento locomotiva estera da ricovero Italia →

← Estero Licenziamento treno verso estero Italia →

← Estero Ricezione treno da Italia Italia →

← Estero Scarto e ricovero locomotiva italiana Italia →

← Estero Scarto e attestamento locomotiva italiana Italia →



G. ACCORDI E INTESE

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

Da quanto ci risulta l'intervento non è previsto da accordi o intese attualmente vigenti, i quali, tuttavia, potrebbero essere oggetto di negoziazione tra RFI e GI delle reti confinanti, in quanto anche questi ultimi trarrebbero benefici, in termini di capacità, dall'intervento qui proposto.

Non sono necessari strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

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:* ***garanzia del livello di interoperabilità previsto dal contesto normativo europeo per i RFC.***

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 ..... a .....~~

Località di servizio (se intervento puntuale): Domoll, Luino, Brennero, Tarvisio Boscoverde.

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.

Brennero	12 treni/settimana (in aumento)
Domo II	140 treni/settimana (in aumento)
Luino	30 treni/settimana (in aumento)
Tarvisio	50 treni/settimana (in aumento)

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri X 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 = si presume un notevole incremento del numero di treni identificati al punto J…. ~~[treni/gg]~~ Riteniamo che la stazione di Tarvisio trarrà un notevole vantaggio, in quanto stazione che ha sempre sofferto notevoli difficoltà nel gestire il cambio locomotiva.

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

L'intervento proposto permette di rendere la manovra, necessaria al proseguimento del treno su rete estera o alla sua introduzione su quella italiana, maggiormente fluida e rapida nell'esecuzione, riducendo drasticamente il tempo di stazionamento del treno in stazione e, conseguentemente, l'occupazione dei binari, a beneficio di maggiore capacità disponibile. La locomotiva titolare, una volta scartata, potrà ricoverarsi in tempi brevi sui tronchini di sosta (al riguardo si sottolinea la necessità della creazione di appositi binari tronchi lato Pontebba nella stazione di Tarvisio Boscoverde e lato Laveno in quella di Luino).

☐ 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'evetuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

☐Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

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

☐ Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

☒ Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =……tutti i treni serviti da locomotive monotensione quindi sia quelli indicati al punto J che quelli svolti da altre imprese ferroviarie… ~~[treni/gg]~~

Numero dei movimenti di manovra =…… almeno un movimento di manovra per ogni singolo treno ~~……[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:

Come già anticipato sopra, l'intervento permette di ridurre i tempi di esecuzione delle manovre e, al contempo, di liberare il binario occupato dal treno in arrivo o partenza dall'Italia (con beneficio per il GI, per quanto concerne la capacità d'infrastruttura, e per le IF, in termine di velocizzazione del trasporto).

☐ 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:

Si ritiene che da un punto di vista complessivo del settore (IIFF + GI), la soluzione proposta può essere economicamente la più conveniente rispetto ad un ipotetico approvvigionamento di macchine multisistema. Per verificare questa ipotesi si suggerisce tuttavia di effettuare un'attenta analisi costi/benefici di settore sotto la guida dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

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.