

Q. Regione Veneto

TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2021

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

In data 9 novembre 2021, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) e Regione Veneto, come da nota di convocazione di RFI (prot. RFL.DCO\PEC\P\2021\0002293).

L'incontro ha inizio alle ore 11:00.

Per RFI, sono presenti:

- 
- 
- 
- 

Per Regione Veneto, sono presenti:

- 
- 

Allegati n. 1

Il "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura", previsto nella sezione 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 Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Nel 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. RFL.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.

Obiettivo del presente incontro è comunicare l'esito delle valutazioni preliminari svolte da RFI in merito alle esigenze trasmesse da Regione Veneto con nota del 5 giugno 2021 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 recepitibile:** richieste non accolte per vincoli normativi/tecnici, fuori contesto o perché formulate in modo generico.
- **Oggetto di approfondimento:** richieste risultate meritevoli di approfondimenti tecnici per le quali è in corso la verifica da parte di RFI. Qualora tali richieste verranno accolte, potranno essere inserite nei piani di sviluppo ed efficientamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.
- **Già prevista:** richieste di interventi già programmati dal Gestore Infrastruttura.

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

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepitibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Regione Veneto	4	0	2	0	2	0	3	1

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

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

N° Richiesta	Osservazioni di RFI
2	RFI comunica che l'invio di dati accurati sulle previsioni dei flussi può contribuire ad una migliore valutazione della priorità dell'intervento proposto nell'ambito dell'algoritmo implementato da RFI.

RFI richiede inoltre di segnalare quali tra le proposte avanzate assumono per lo Stakeholder particolare rilevanza. Regione Veneto segnala, in riferimento all'ultima proposta presentata, i seguenti interventi:

- Collegamento ferroviario Calalzo Cortina
- Nuova Fermata San Lazzaro (Padova) sulla linea MI-VE

Regione del Veneto ricorda le proposte presentate nelle precedenti sedute del tavolo di ascolto ed in particolare gli interventi di Elettificazione delle tratte Vicenza - Schio e Cerea - Isola della Scala, che comprendono anche altri interventi di upgrading delle linee, con ammodernamento ed adeguamento delle stazioni esistenti nonché interventi puntuali di soppressione dei PL.

L'amministrazione Regionale, inoltre, evidenzia la rilevanza strategica dell'intervento di Raddoppio della tratta ferroviaria Maerne Castelfranco, non presentato al presente tavolo in quanto già previsto nell'ambito del CdP 2017-2021 e per il quale la Regione del Veneto ha sviluppato una progettazione definitiva. Per tale intervento a fronte di un costo di oltre 300 M€ risultano stanziati ad oggi solamente 48 M€ con risorse FSC 2014-2020 (per le quali tra l'altro vi è un vincolo per l'assegnazione che impone l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante entro il termine del 31/12/2022) e quindi evidenzia la necessità di trovare la completa copertura finanziaria per suddetto intervento.

RFI spiega che la questione è nota e sono in fase conclusiva le valutazioni per individuare un percorso che permetta il prosieguo delle attività riguardanti il progetto del raddoppio della Maerne-Castelfranco, in quanto poiché gli attuali fondi FSC disponibili non sono sufficienti per l'avvio di una fase funzionale si pone anche il problema del rispetto degli obblighi giuridicamente vincolanti.

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

L'incontro termina alle ore 12:00.

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

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 09/11/2021.

Per RFI

Per Regione Veneto

Regione Veneto

Stakeholder	REGIONE	Ref. AT-Sinistra Stakeholder	ID osservazione	Linea / Località	PROPOSTE di intervento	BENEFICIARI e DESTINATARI dell'intervento										VALUTAZIONI										Tipologie di intervento		ESERCIZIO	GO																																																																																																																																																																																															
					DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	Incremento sulla capacità	Incremento sulla regolarità	Incremento della velocità	Incremento del tempo di percorrenza	Incremento della qualità dell'infrastruttura	Incremento della sicurezza	Incremento della redditività	Incremento della redditività per l'intermodalità	Incremento della redditività per la mobilità	Incremento della redditività per la competitività	Incremento della redditività per la sostenibilità	Incremento della redditività per la resilienza	Incremento della redditività per la sicurezza	Incremento della redditività per la qualità	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Incremento della redditività per la redditività	Increment

Regione Veneto

Stakeholder	REGIONE	Rif. N° Scheda Stakeholder	ID osservazione	Linea / Località	DESCRIZIONE INTERVENTO (firma degli Stakeholder)	PRODOTTE DI INTERVENTO										BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della robustezza dell'intervento			VALUTAZIONI	VALUTAZIONI IRI (non esecutive, oggetto di approfondimento, già prevista)	Tipologia di richiesta				OD
						Impatto sulla capacità	inquinamento della località	incremento del livello di servizio	inquinamento dell'ambiente	Efficacia/interventi di mobilità	Sicurezza	NUOVI servizi	Incremento prestazioni infrastrutturali	Incremento investimenti in opere di manutenzione	Costi	Altro	VALUTAZIONI	RICHIESTA EFFETTUA NEI 10 ANNI PRECEDENTI (SÌ/NO)			SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO		
Regione Veneto	Veneto	1	1		Padova - Mestre/LS	Collegamento diretto da RSI all'interporto di Padova con la linea storica Padova-Mestre	x										x	già previsto	SÌ	x					
Regione Veneto	Veneto	2	2		Padova - Chioggia	Nuovo Collegamento Ferroviario Padova – Pieve di Sacco-Chioggia										Nuovo servizio di trasporto		oggetto di approfondimento	NO			x			
Regione Veneto	Veneto	3	3		Padova - Mestre/LS	Nuova fermata SSin Luzzano (Padova) sulla linea Milano - Venezia LS.					x					Nuovo servizio di trasporto		oggetto di approfondimento	NO	x					
Regione Veneto	Veneto	4	4		Calbio - Cortina	Collegamento ferroviario Venezia - Cortina. Il progetto estenderebbe il servizio ferroviario regionale fino alla stazione di Calbio e Cortina, agenzia nel cuore delle Dolomiti mediante una mobilità esclusivamente via ferro.												oggetto di approfondimento	NO			x			

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 4

1. "Collegamento Ferroviario Venezia - Cortina"

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	ERRORE. IL SEGNA LIBRO NON È DEFINITO.
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	ERRORE. IL SEGNA LIBRO NON È DEFINITO.
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	ERRORE. IL SEGNA LIBRO NON È DEFINITO.
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	ERRORE. IL SEGNA LIBRO NON È DEFINITO.
B. ANAGRAFICA	3
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	7
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
G. ACCORDI E INTESE.....	8
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	9
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	9
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	17
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	17

A. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto	
Direzione / Ufficio Responsabile		
Nominativo operativo di riferimento		
Riferimenti (e – mail, tel.)		

B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

☐ **Eliminazione limitazioni IS**

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

☐ **Upgrade tecnologico di linea**

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

☐ **Upgrade Apparato Centrale**

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

☐ **Efficientamento di impianto**

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

☐ **Piano Regolatore Generale**

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

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

☐ **Elettrificazione**

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

☐ **Raddoppio tratta di linea**

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

☐ **European Rail Traffic Management System**

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

☐ **Sviluppo nuova tratta**

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

☐ **Potenziamento in stazione**

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

☒ **Nuova stazione**

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

☒ **Nuova fermata**

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

☐ **Adeguamento del modulo**

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

☐ **Potenziamento strutturale**

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

☐ **Adeguamento sagoma**

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

☐ **Potenziamento scali merci**

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

☐ **Rinnovo Informazioni al Pubblico**

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

☐ **Allungamento/ innalzamento marciapiedi**

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

☐ **Velocizzazioni di linea**

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

☐ **Servizi per imprese ferroviarie**

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

☐ **Introduzione tornelli**

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

☐ **Installazione barriere antirumore**

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

☐ **Soppressione PL**

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

☐ **Altro**

C. 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

Il territorio interessato dal presente progetto si estende nella provincia di Belluno interessando, a seconda della proposta progettuale, la valle del Boite fino a Cortina d'Ampezzo (percorso lungo il Cadore), o con valutazioni alternative, le valli del Cordevole (Agordino) e dell'Ansiei (Auronzo).

Il collegamento ferroviario di Cortina d'Ampezzo con la rete ferroviaria a Sud e quindi con Venezia è stato negli ultimi anni oggetto di rinnovato interesse anche in previsione delle olimpiadi di Milano Cortina del 2026.

D. 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.

Attualmente il servizio ferroviario della Provincia di Belluno è svolto da due linee convergenti a Ponte nelle Alpi e successivamente sovrapposte fino a Calalzo di Cadore. Esse sono definite dagli assi Padova – Montebelluna – Feltre – Belluno – Calalzo di Cadore; e Venezia – Treviso – Conegliano – Ponte nelle Alpi – Calalzo di Cadore.

Il progetto estenderebbe il servizio alla città di Cortina offrendo la possibilità di giungere nel cuore delle dolomiti mediante una mobilità esclusivamente via ferro.

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

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

Si offrono collegamenti diretti da Belluno verso Calalzo – Cortina con un servizio con cadenzamento 30’.

F. 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.).

L' intervento si colloca all'interno delle seguenti strategie di piano, e delle conseguenti azioni del PRT 2030 della Regione del Veneto, volte a:

- Strategia (S.3): Sviluppare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente;

Azione (A3.1): Completare il disegno della rete infrastrutturale della metropolitana veneta;
 - Strategia (S.5): Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche;

Azione (A5.5): Ammodernare il sistema degli impianti di risalita e favorire l'integrazione con il sistema di trasporto pubblico e privato;

Azione (A5.7): Sviluppare un programma di accessibilità all'area interessata ai Giochi Olimpici del 2026.
-

Nell'ottica di promuovere una progettazione condivisa con il territorio su tale progetto sono stati sottoscritti i seguenti protocolli:

- 13-02-2016: è stato firmato, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, il protocollo d'Intesa tra Regione del Veneto e Provincia Autonoma di Bolzano per avviare una collaborazione, per lo sviluppo di un progetto condiviso per la realizzazione di un collegamento ferroviario destinato al traffico passeggeri, fra il Cadore e la Val Pusteria;
 - 25-07-2016: nell'ambito della gestione del cosiddetto "Fondo Comuni Confinanti" è stato approvato il primo stralcio della Proposta di Programma dei progetti strategici della Provincia di Belluno, tra cui le schede-progetto denominate "Treno delle Dolomiti - Ferrovia bellunese (Nord)" e "Treno delle Dolomiti – Ferrovia bellunese (Sud) ”;
 - 11-06-2018: è stato firmato il Protocollo di Intesa tra Regione del Veneto e Provincia di Belluno per lo sviluppo del collegamento ferroviario lungo la direttrice Venezia-Cortina;
 - 08-03-2019 è stata sottoscritta la convenzione tra Regione del Veneto e Provincia di Belluno relativa all'avvio del Progetto Strategico denominato "Treno delle dolomiti – Ferrovia bellunese (Nord)";
-

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

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.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno = [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri ☐ Merci

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

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno = [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri ☐ Merci

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

☐ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

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

Descrizione modello di esercizio

☐ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =[min, %]

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

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

☐ Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

☐ Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

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

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

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

☐ Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

☐ Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)

☐ Riduzione del numero delle manovre

☐ Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna

☐ Velocizzazione dei tempi di manovra

☐ Altro:

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

☐ Incremento prestazionale

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

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

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

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

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

☐ Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

☐ Riduzione dei costi di esercizio

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

J. 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.

Si tratti di ipotesi preliminari senza la definizione di specifico progetto. Da analisi fatte il costo del progetto varia dai circa 800 milioni per la soluzione “diretta” lungo la valle del Boite ai circa 1300 delle soluzioni alternative.

K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 3

“Nuova Fermata San Lazzaro (Padova)”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
B. ANAGRAFICA	3
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	7
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
G. ACCORDI E INTESE.....	8
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	9
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	9
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	15
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

A. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto	
Direzione / Ufficio Responsabile		
Nominativo operativo di riferimento		
Riferimenti (e – mail, tel.)		

B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

☐ **Eliminazione limitazioni IS**

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

☐ **Upgrade tecnologico di linea**

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

☐ **Upgrade Apparato Centrale**

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

☐ **Efficientamento di impianto**

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

☐ **Piano Regolatore Generale**

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

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

☐ **Elettrificazione**

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

☐ **Raddoppio tratta di linea**

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

☐ **European Rail Traffic Management System**

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

☐ **Sviluppo nuova tratta**

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

☐ **Potenziamento in stazione**

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

☒ **Nuova stazione**

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

☐ **Nuova fermata**

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

☐ **Adeguamento del modulo**

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

☐ **Potenziamento strutturale**

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

☐ **Adeguamento sagoma**

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

☐ **Potenziamento scali merci**

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

☐ **Rinnovo Informazioni al Pubblico**

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

☐ **Allungamento/ innalzamento marciapiedi**

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

☐ **Velocizzazioni di linea**

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

☐ **Servizi per imprese ferroviarie**

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

☐ **Introduzione tornelli**

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

☐ **Installazione barriere antirumore**

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

☐ **Soppressione PL**

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

☐ **Altro**

C. 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 prevede di realizzare una nuova fermata ferroviaria nella zona est di Padova. Tale nuova stazione si dovrà coordinare con lo sviluppo dell'area circostante, in cui è prevista la realizzazione del Nuovo Polo Ospedaliero della città. L'area San Lazzaro è posta lungo gli assi viari più importanti, in particolare, il casello di Padova Est dista circa 1,5 km e ad esso si collega il sistema delle tangenziali padovane est e nord e della SR 308 del Santo. All'interno di tale area è stata inoltre recentemente ultimata la viabilità di collegamento dell'Arco di Giano con Via San Marco.

D. 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.

Offrire un'ulteriore possibilità di accesso al mezzo ferroviario, espandendo il tradizionale bacino di utenza della stazione di Padova Centrale, dato che la nuova fermata di Padova San Lazzaro servirebbe sia gli abitanti del centro storico del capoluogo – che attualmente usano tram e bus urbani – sia quelli della di tutta la Provincia, fino ad aree delle province di Venezia e Treviso, affacciate su Padova.

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

E. 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 proposta di progetto prevede di realizzare la nuova fermata ferroviaria di San Lazzaro circa tre chilometri a est della stazione centrale di Padova, a ridosso dell'autostrada A4 (e dell'intersezione tra la nuova strada del Santo e l'Arco di Giano), tra i Km 79+082,35 e Km 79+322,44 della linea A.C. Milano Venezia (km 232+257,93 - km 232+497,94 della Linea Storica), con sottopasso di fermata alla progressiva Km 79+208,735 della linea A.C. (km 232+384,30 Linea Storica),

Qui si potrebbero realizzare le fermate di tutti i treni passeggeri di breve, media e lunga percorrenza, garantendo l'intermodalità tra i vari servizi ferroviari e tra questi e i servizi urbani ed extra-urbani, mediante realizzazione di un parcheggio scambiatore collegato alla rete di tangenziali e alle autostrade.

F. 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.).

Protocollo d'Intesa tra Regione del Veneto, Comune di Padova, Camera di Commercio di Padova e Confindustria Padova per la redazione dello studio di prefattibilità dei collegamenti ferroviari e viari della nuova stazione AC/AV di Padova San Lazzaro, approvato con DGR n. 2410 del 16 dicembre 2014.

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

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.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno = [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri

☐ Merci

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

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =[treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri ☐ Merci

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

☐ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

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

Descrizione modello di esercizio

☐ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =[min, %]

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

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

☐ Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

☐ Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

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

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

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

☐ **Efficientamento dei movimenti di manovra**

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

☐ Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)

☐ Riduzione del numero delle manovre

☐ Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna

☐ Velocizzazione dei tempi di manovra

☐ Altro:

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

☐ **Incremento prestazionale**

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

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

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

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

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

☐ Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

☐ Riduzione dei costi di esercizio

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

J. 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.

K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 1

***“Collegamento diretto dell’Interporto di Padova con la
linea storica Padova-Mestre”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	ERRORE. IL SEGNA LIBRO NON È DEFINITO.
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	ERRORE. IL SEGNA LIBRO NON È DEFINITO.
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	ERRORE. IL SEGNA LIBRO NON È DEFINITO.
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	ERRORE. IL SEGNA LIBRO NON È DEFINITO.
B. ANAGRAFICA	3
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	7
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
G. ACCORDI E INTESE.....	8
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	9
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	15
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

A. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto	
Direzione / Ufficio Responsabile		
Nominativo operativo di riferimento		
Riferimenti (e – mail, tel.)		

B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

☐ **Eliminazione limitazioni IS**

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

☐ **Upgrade tecnologico di linea**

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

☐ **Upgrade Apparato Centrale**

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

☐ **Efficientamento di impianto**

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

☐ **Piano Regolatore Generale**

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

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

☐ **Elettrificazione**

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

☐ **Raddoppio tratta di linea**

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

☐ **European Rail Traffic Management System**

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

☒ **Sviluppo nuova tratta**

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

☐ **Potenziamento in stazione**

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

☐ **Nuova stazione**

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

☐ **Nuova fermata**

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

☐ **Adeguamento del modulo**

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

☐ **Potenziamento strutturale**

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

☐ **Adeguamento sagoma**

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

☒ **Potenziamento scali merci**

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

☐ **Rinnovo Informazioni al Pubblico**

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

☐ **Allungamento/ innalzamento marciapiedi**

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

☐ **Velocizzazioni di linea**

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

☐ **Servizi per imprese ferroviarie**

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

☐ **Introduzione tornelli**

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

☐ **Installazione barriere antirumore**

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

☐ **Soppressione PL**

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

☐ **Altro**

C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Localizzazione: Regione del Veneto – Provincia di Padova

L'intervento riguarda la realizzazione di un nuovo collegamento di accesso da est (direzione Mestre) all'Interporto di Padova, stabilendo una connessione diretta con la linea storica Padova-Mestre e da qui lungo il corridoio Baltico Adriatico e Mediterraneo.

Descrizione del territorio:

A Padova l'interporto sorge nella zona industriale, situata nel quadrante sud-Orientale della città, a ridosso della tangenziale sud (corso Argentina - Corso Esperanto).

L'interporto è collegato alle reti ferroviarie e viarie che attraversano il Veneto da Est a Ovest (l'asse Venezia-Milano) e da Nord a Sud (Padova-Bologna). Il raccordo alla rete ferroviaria è assicurato mediante una dorsale di 4 km, mentre l'immissione sulla rete autostradale avviene tramite due caselli: quello di Padova Est sulla A4 e quello di Padova Zona Industriale lungo la A13. L'Interporto si trova all'interno di un tessuto urbano esistente, ove in è in atto un processo di trasformazione attuato dal Consorzio Zona Industriale di Padova (Consorzio ZIP).

D. 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.

Miglioramento servizio merci, possibilità di collegamento diretto con l'area dell'interporto per i convogli di provenienza da est.

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

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

Realizzazione di una bretella di collegamento che si stacchi dalla linea Ve-PD e consenta l'accesso diretto all'interporto

F. 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.).

Protocollo di Intesa per la "Concretizzazione degli interventi e per l'avvio dei conseguenti approfondimenti funzionali e progettuali atti alla valorizzazione del nodo ferroviario di Padova" tra Regione del Veneto, RFI, Sistemi Urbani e Comune di Padova sottoscritto nel dicembre 2019 e successivo addendum dell'agosto 2020

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

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.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno = [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri ☐ Merci

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

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno = [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri ☐ Merci

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

☐ **Impatto sulla capacità**

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

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

Descrizione modello di esercizio

Possibilità di incrementare il flusso merci in base alla possibilità di accesso diretto all'interporto

☐ **Impatto sulla regolarità/puntualità**

Relazione di traffico = da a

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

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

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

☐ Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

☐ Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

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

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

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

☐ **Efficientamento dei movimenti di manovra**

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra = treni provenienti da Venezia]

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:

per un minor percorso dei treni e in virtù dei minor tempo per l'accesso all'interporto.

J. 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.

K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 2***

***“Collegamento Ferroviario Padova – Piove di Sacco-
Chioggia”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
B. ANAGRAFICA	3
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	7
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
G. ACCORDI E INTESE.....	8
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	9
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	9
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	16
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	16

A. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto	
Direzione / Ufficio Responsabile		
Nominativo operativo di riferimento		
Riferimenti (e – mail, tel.)		

B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

☐ **Eliminazione limitazioni IS**

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

☐ **Upgrade tecnologico di linea**

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

☐ **Upgrade Apparato Centrale**

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

☐ **Efficientamento di impianto**

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

☐ **Piano Regolatore Generale**

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

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

☐ **Elettrificazione**

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

☐ **Raddoppio tratta di linea**

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

☐ **European Rail Traffic Management System**

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

☒ **Sviluppo nuova tratta**

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

☐ **Potenziamento in stazione**

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

☒ **Nuova stazione**

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

☒ **Nuova fermata**

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

☐ **Adeguamento del modulo**

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

☐ **Potenziamento strutturale**

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

☐ **Adeguamento sagoma**

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

☐ **Potenziamento scali merci**

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

☐ **Rinnovo Informazioni al Pubblico**

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

☐ **Allungamento/ innalzamento marciapiedi**

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

☐ **Velocizzazioni di linea**

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

☐ **Servizi per imprese ferroviarie**

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

☐ **Introduzione tornelli**

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

☐ **Installazione barriere antirumore**

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

☐ **Soppressione PL**

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

☐ **Altro**

C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

La nuova linea ferroviaria si svilupperebbe in territorio veneto, interessando l'area padovana, l'area del piovese e l'area di Chioggia-Sottomarina.

D. 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 richiesta di intervento scaturisce, da un lato, dalla necessità di creare un collegamento metropolitano con gli insediamenti dell'Area della Ricerca (CNR), del Parco Scientifico e Tecnologico, dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare, dell'Istituto Zooprofilattico e del Campus Universitario di Agripolis (gravitanti sulle aree delle Zona Industriale di Padova e sui Comuni di Ponte S. Nicolò, Saonara, Legnaro, Polverara) e, dall'altro, lo stesso tracciato risulterebbe funzionale a favorire gli scambi commerciali che corrono lungo l'area di Padova e il porto commerciale di Chioggia, consentendone l'integrazione nel sistema ferroviario medio-padano.

La nuova infrastruttura ferroviaria consentirebbe di catturare una quota parte del traffico stradale pubblico o privato – a fronte del costo generalizzato del trasporto e dei fenomeni di congestione della rete stradale, in special modo nelle ore di punta e nel periodo estivo – nonché del traffico commerciale, considerati i centri attraversati e il Porto di Chioggia.

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

trattasi di nuovo servizio

E. 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.

Sulla base di uno "Studio preliminare di fattibilità", la linea potrebbe avere uno sviluppo di 56 km, con 19 stazioni o fermate, di cui 6 esistenti e 15 nuove, con un percorso che potrebbe utilizzare in parte l'attuale linea Mestre-Adria fra Piove di Sacco e Pontelongo.

Considerate le ipotesi di traffico, sufficiente per una potenzialità giornaliera di 80 treni:

- sarebbe a semplice binario, ancorché con la sede a doppio binario per eventuali sviluppi, elettrificata (per unitarietà e razionalità) in quanto le linee di adduzione d'esercizio sono elettrificate e sarebbe interconnessa alla Mestre-Adria fra Piove di Sacco e Pontelongo;
 - avrebbe una velocità di impostazione (per il traffico regionale) a 120 chilometri all'ora e (per il traffico merci) a 90 chilometri all'ora come velocità di punta; una velocità commerciale media sarebbe di 48-55km/h, a seconda delle fermate, simile a quella di linee esistenti di analoghe caratteristiche di servizio (Padova-Bassano, Mestre-Adria);
 - sarebbe, con pendenze ridotte, adatta anche al passaggio di treni merci con un peso assiale di 22,5 tonn/asse;
 - potrebbe offrire un cadenzamento orario dei treni ogni 20/30 minuti nelle ore di punta, e ogni 50/60 minuti nel resto della giornata;
-

F. 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.).

Tale intervento è citato all'interno della Strategia (S.3): Sviluppare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente - Azione (A3.1): Completare il disegno della rete infrastrutturale della metropolitana veneta;

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

H. 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 Nuovo servizio di trasporto** _____

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

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

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.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno = [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri ☐ Merci

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

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno = [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri ☐ Merci

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

☐ Impatto sulla capacità

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

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

Descrizione modello di esercizio

☐ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

☐ Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

☐ Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

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

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

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

☐ **Efficientamento dei movimenti di manovra**

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

Numero dei movimenti di manovra =[manovre/gg]

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

☐ **Incremento prestazionale**

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

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

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

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

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

☐ Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

☐ Riduzione dei costi di esercizio

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

J. 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.

K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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