C. Captrain

TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2022

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2022
26 ottobre 2022

In data 26 ottobre 2022, 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.-NEMI.DCO\PEC\P\2022\0000474).

L'incontro ha inizio alle ore 10:00.

Per RFI, sono presenti:

[omissis]

Per Captrain, sono presenti

[omissis]

Allegati n. 1

Il "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura", previsto nella sezione 2.6 del PIR 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.

Con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2022\0000799 del 29 aprile 2022, RFI ha invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

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

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **363 proposte** da parte di **23 Stakeholder**.

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

[omissis]

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

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

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

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

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Captrain	9	3	5	-	1	-	9	-

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 condivide con Captrain quanto di seguito.

ID osservazione	Elementi di discussione
1.1-Villa Opicina: Elettrificazione di 9 binari di stazione	L'impianto sarà interessato da un progetto di potenziamento già finanziato con orizzonte realizzativo pari al 2025, che comprende anche l'elettrificazione di 5 binari, andando incontro alle esigenze espresse nella richiesta.

[omissis

1.2-Elettrificazione linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro	La richiesta, già recepita da RFI nelle precedenti edizioni, sarà valutata nell'ambito delle priorità di intervento individuate dall'algoritmo, dove convergono tutte le richieste attinenti ad elettrificazioni pervenute su intera rete. Viene ribadita l'esigenza di acquisire il modello di esercizio da parte dello stakeholder. *Captrain spiega che il mercato è molto dinamico per cui è difficile fornire un modello di esercizio veritiero e valido a lungo termine.* RFI inoltre spiega che, nel corso del 2023, è prevista la migrazione dell'attuale sistema SSC a quello più evoluto SCMT.
2.3-Potenziamento stazioni a servizio di centri logistici e industriali 3.4/5-Potenziamento stazioni di confine	RFI rappresenta che sono in fase di avvio numerosi interventi su molti degli impianti citati nella richiesta, alcuni da realizzare per fasi con orizzonte di breve-medio periodo, altri traguardano la data ultima del PNRR (2026). RFI specifica che nell'ambito di nuovi interventi, il G.I. ricerca la realizzazione di spazi da adibire a tali esigenze, ritenendole funzionali alla gestione del traffico merci. Inoltre, viene rappresentato che risultano in corso di approfondimento da parte del G.I. gli aspetti regolatori atti a definire la gestione delle soste tecniche dei materiali.
4.6/7/8-Riclassificazione in D4	La richiesta, già ricevuta da RFI nelle precedenti edizioni, sarà valutata nell'ambito delle priorità di intervento su intera rete. Viene ribadita l'esigenza di acquisire il modello di esercizio da parte dello stakeholder. Il G.I., nell'arco di Piano Industriale con orizzonte 2031, sta predisponendo un Piano programmatico di azione che raccoglie le necessità di riclassificazione acquisite su intera rete, sia per il business merci che TPL viaggiatori. Le linee prioritarie sono quelle individuate dai corridoi TEN-T, al fine di ottemperare agli obblighi comunitari di adeguamento alle specifiche STI europee. Inoltre, RFI rappresenta che gli interventi di tale natura sono molto impattanti sia nella fase dell'acquisizione delle informazioni delle caratteristiche delle opere d'arte, sia durante la cantierizzazione, in quanto necessitano di prolungate indisponibilità dell'infrastruttura. Per la linea Brescia-Parma, è già stato esperito uno studio di prefattibilità, che prevede anche la riclassificazione della linea.
5.9-creazione di spazi di sosta per treni con merce pericolosa	Attualmente, la normativa vigente non prevede attrezzaggi per sosta di materiali con merci pericolose, per cui, nonostante il G.I. sia consapevole dell'esigenza, la richiesta prevede un approfondimento regolatorio e normativo di più larga scala. Sono in fase di avvio dei tavoli tecnici per affrontare il tema.

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 10.45.

[omissis]

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

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

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 26/10/2022.

Per RFI

[omissis]

Per Captrain

[omissis]

[omissis]

Captrain

	PROPOSTE di intervento					BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento												Tipologia di richieste				
Stakeholder	**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
Captrain	Friuli Venezia Giulia	1	1	Villa Opicina	Elettrificazione di 9 binari di stazione			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. Come riportato nel verbale dello scorso anno, se lo 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		
Captrain	Lombardia	1	2	Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro	Elettrificazione linea			X	X		X	X			X	La proposta, già avanzata negli anni scorsi, è tuttora in valutazione da parte del G.I.	Oggetto di approfondimento	SI				X
Captrain		2	3	Alessandira Smistamento Brescia est-Fascio Merci Castelguelgo-Parma Interporto-Fascio Base Cavatigozzi Cervignano Smistamento 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	aree di sosta locomotive (realizzazione nuovi tronchini o riattivare vecchi binari dismessi)	x	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 informazioni in relazione ai servizi che si intende svolgere, che dovranno essere quantificati nei volumi e nonché informazioni relative alle specifiche esigenze di ciascun impianto.	Oggetto di approfondimento	SI	X			
Captrain		3	4	Brennero Domo II Luino Tarvisio Boscoverde Ventimiglia Villa Opicina	aree di sosta locomotive (realizzazione nuovi tronchini o riattivare vecchi binari dismessi)		x		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 informazioni in relazione ai servizi che si intende svolgere, che dovranno essere quantificati nei volumi e nonché informazioni relative alle specifiche esigenze di ciascun impianto.	Oggetto di approfondimento	SI	X			
Captrain		3	5	Brennero Domo II Luino Tarvisio Boscoverde Ventimiglia Villa Opicina	elettrificare binari	x	x		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 informazioni in relazione ai servizi che si intende svolgere, che dovranno essere quantificati nei volumi e nonché informazioni relative alle specifiche esigenze di ciascun impianto.	Oggetto di approfondimento	SI		X		
Captrain	Lombardia	4	6	Pavia-Caslpusterlengo	adeguamento massa assiale D4			X				X		X	X	RFI ha avviato un Piano Nazionale di riclassificazione con orizzonte di Piano Industriale (2031). È in avvio e non sono ancora definibili i primi rilasci.	Oggetto di approfondimento	SI		X		
Captrain	Lombardia-Emilia Ron	4	7	Brescia-Parma	adeguamento massa assiale D4			X				X		X	X	RFI ha avviato un Piano Nazionale di riclassificazione con orizzonte di Piano Industriale (2031). È in avvio e non sono ancora definibili i primi rilasci.	Oggetto di approfondimento	SI		X		
Captrain	Lombardia	4	8	Brescia-Cremona	adeguamento massa assiale D4			X				X		X	X	RFI ha avviato un Piano Nazionale di riclassificazione con orizzonte di Piano Industriale (2031). È in avvio e non sono ancora definibili i primi rilasci.	Oggetto di approfondimento	SI		X		
Captrain		5	9	Brescia est Fascio Merci Castelguelfo Parma Interporto Fascio Base Cavatigozzi Cervignano Smistamento Cremona 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 Tortona Trieste Campo Marzio Ventimiglia Verona Porta Nuova Scalo Verona Porta Vescovo Villa Opicina	aree di sosta tecnica per trasporto di merci pericolose		X		X				X			RFI sta valutando internamente il contesto normativo e regolatorio per la creazione di «buffer» di capacità per la sosta di treni trasportanti merci pericolose. È da avviare uno studio interno per consolidare il perimetro e stabilire le modalità di attuazione della proposta. L'uso di binari per la piccola manutenzione dei rotabili si configura come un nuovo servizio. Nell'ambito di un GdL interno, si stanno definendo le caratteristiche e le tariffe associabili a tale nuovo servizio.	Oggetto di approfondimento	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. 1/5

"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 **11**

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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022.**

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	Ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
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 ancora non attrezzate con sistemi di elettrificazione 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 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.

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 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…).

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 su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro
- 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

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 ☒ 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 …….

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. 2/5

"Potenziamento stazioni a servizio di centri logistici e industriali"

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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022.**

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	Ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
Nominativo operativo di riferimento	[redacted] [omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[redacted] [omissis]

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; diventa molto urgente 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. Effettuare delle LIS costa sempre di più, visto anche il recente aumento dei costi dell'energia.
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 già menzionate debbono parcheggiare le locomotive altrove, spesso percorrendo notevoli distanze per realizzare questi trasferimenti, tragitti che si potrebbe evitare. Ciò comporta costi elevati (oggi ancora di più, visto l'aumento del costo dell'energia) 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. 3/5

"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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022.**

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	Ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
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

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. 4/5

"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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022.**

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	ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

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. 5/5

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

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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022.**

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	ufficio affari regolatori e ufficio pianificazione
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 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.