

Mercitalia

DB Monitoraggio proposte TTA
Stakeholder: Mercitalia Rail - Edizioni TTA: 18 - 22

ID	Descrizione intervento	Lds/tratta prevalente	Anno TTA	Valutazione di sintesi	Motivazioni "non recepitile"	Cause sospensione valutazioni	Tipologia approfondimenti necessari	Commenti	Proposte reiterate da altri stakeholder
CAL_MIR_19_31_1	Potenziamento impianto apportando modifiche infrastrutturali che consentano il posizionamento dei materiali in un numero maggiore di binari atti alla partenza (attualmente vengono utilizzati solo i binari 17-18-21)	Villa S.Giovanno Bolano	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
SIC_MIR_19_43_1	Istradamento direzione Siracusa	Bicocca	2019	In programmazione economica					
SIC_MIR_19_43_2	Istradamento direzione Siracusa	Bretella di Bicocca	2019	In programmazione economica					
SIC_MIR_19_43_3	Istradamento direzione Siracusa	Interramento Catania Acquiella - Bicocca	2019	In programmazione economica					
MAR_MIR_19_7_1	Allungamento di 10 mt del binario tronco in uscita dal raccordo CNH	Jesi	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
MAR_MIR_19_8_1	Allungamento asta di manovra del fascio di almeno 50 mt	Jesi Interporto	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
CAM_MIR_19_32_1	Realizzazione di una comunicazione che permetta l'istradamento diretto dai binari del Fascio Transiti al raccordo ISE.	Marcianise	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
CAM_MIR_19_33_1	Potenziamento comunicazioni su rete GSM-R: in diverse zone dello scalo le comunicazioni a mezzo telefono cellulare GSM-R risultano molto difficoltose per la scarsa qualità del segnale	Marcianise	2019	Approfondimenti preliminari			tecnico		
LAZ_MIR_19_35_1	Elettificazione binari di collegamento tra la stazione di Civitavecchia e il piazzale del porto	Civitavecchia	2019	In programmazione economica					
LAZ_MIR_19_42_1	Bretella di collegamento merci tra la linea Orte-Terzi con Orte-Chiusi per i treni diretti nord	Orte (tra linee Orte – Terzi e Orte – Chiusi)	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
BAS_MIR_19_4_1	Modifica impiantistica con realizzazione segnali bassi lato Foggia	S.Nicola di Melfi	2019	In programmazione economica					DB Cargo Italia
ABR_MIR_19_2_1	Implementare gli itinerari per consentire partenza/arrivo dei treni verso sud dal binario 1° Commerciale (all'interno dello scalo merci) eliminando il servizio di pilotaggio	Pescara Porta Nuova	2019	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico,regolatorio		
FVG_MIR_19_14_1	Elettificazione linea Gorizia - Nuova Gorica	Gorizia - Nova Gorica	2019	In programmazione economica					
FVG_MIR_20_1_1	Impianto Udine - Collegamento merci linea Sacile-Udine-Tarvisio con linea Tarvisio-Udine-Palmanova-Cervignano. La realizzazione di una bretella di collegamento tra la linea Sacile-Udine e la linea Udine-Palmanova, consente una riduzione di circa 60 minuti per assorbimento tempi di sosta a Udine per inversione marcia, e di circa 30 minuti a seguito dell'allungamento percorrenza per la deviazione via Gorizia/Ronchi. Inoltre la bretella consentirebbe di avere 2 itinerari alternativi per i flussi Ovest - Nord/Est e Centro/Sud - Nord/Est rendendo meno impattanti le ricorrenti interruzioni per lavori sugli itinerari "alternativi".	Udine (tra linee Sacile – Udine – Tarvisio e Tarvisio – Udine – Palmanova – Cervignano)	2020	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
LOM_MIR_20_3_1	Collegamento merci linea Monselice-Cremona e linea Suzzara-Cremona. Il collegamento tra le due linee consente di eliminare l'ingresso a Mantova, la manovra per inversione di marcia del treno, le operazioni tecniche al materiale rotabile e successivo inoltro in linea con un perditempo di circa 60 minuti, a cui si aggiungono le criticità per interferenza con i traffici viaggiatori che insistono nel nodo di Mantova. I treni interessati da questo intervento sono spesso treni ordinari devianti per interruzione delle linee originariamente percorse.	Mantova	2020	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico,trasportistico	Previsto Studio di Fattibilità ambito circosvalazione di Mantova.	
VEN_MIR_20_11_1	Estensione lunghezza binari di Cittadella. L'arrivo/partenza dei treni lato Vicenza attualmente è consentito con lunghezza massima di 328 mt, mentre per quelli in arrivo lato Castelfranco V, con modalità specifiche, fino a 525 m. Occorre un intervento di incremento della capacità di ricevimento di treni standard di lunghezza almeno di 525 m, correstando i binari stessi delle caratteristiche tecniche atte alle lavorazioni tecniche di aporantamento dei convogli.	Cittadella	2020	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
VEN_MIR_19_22_1	Elettificazione tratto di linea tra le stazioni di Bassano del Grappa e Borgo Val Sugana per trasporti siderurgici diretti raccordo industriale	Bassano del Grappa-Borgo Val Sugana	2019	Studio concluso					
LIG_MIR_19_28_1	Ripristino binari fascio "Fossato Alessandria"	Novi S. Bovo	2019	Studio concluso					
LOM_MIR_19_16_1	Elettificazione deviatore tra il 9° e 10° binario tronco adibito alla sosta delle loco	Cremona	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
LOM_MIR_19_18_1	Ulteriore elettificazione di 2 binari per raccordo Duferdofin	San Zeno	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
LOM_MIR_19_20_1	Elettificazione per 30 metri prolungamento binario lato Milano (tronchino 147) per stazionamento locomotive	Vittuone	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
EMR_MIR_19_6_1	Elettificazione tratta Parma - Torriole con continuità dei trasporti con trazione TE e dei binari afferenti i raccordi di Torriole.	Parma - Torriole	2019	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico		Trenord
PIE_MIR_19_21_1	Elettificazione tratta linea Alessandria - Sannazzaro fino all'ingresso impianto raccordato ambito stazione di Sannazzaro	Torreberetti-Sannazzaro	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					Captrain
PIE_MIR_19_24_1	Elettificazione tratta Cuneo - Busca	Cuneo - Busca	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
PIE_MIR_19_27_1	Ripristino della funzionalità di alcuni binari del fascio Direzioni	Torino Orbassano	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
PIE_MIR_19_23_1	Suppressione PL in stazione per consentire la partenza del treno senza inoltro stazione successiva	Candiolio	2019						
LOM_MIR_20_2_1	Estensione modulo linea Lecco - Tirano. L'attuale modulo linea a 280 m non risponde alle esigenze commerciali del trasporto merci con origine dall'impianto di Tirano. Il Cliente, per la particolare conformazione della zona, incontra sempre maggiori difficoltà nel trasporto merce via gomma e richiede maggiori volumi da trasportare a costi concorrenziali. Per soddisfare l'esigenza, occorre l'estensione del modulo linea a 400m implica con possibilità di un incremento del 30-40% del volume di merce trasportata per singolo treno.	Lecco Maggianico - Tirano	2020	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
LOM_MIR_20_4_1	Elettificazione linea Pavia – Chignolo Po. L'intervento consente l'inoltro diretto dei convogli dagli impianti di produzione allocati sul territorio europeo al raccordo afferente l'impianto di Chignolo Po senza soluzione di continuità della trazione TE. Il nuovo modello di esercizio consente di pianificare il piano di inoltro dei trasporti senza prevedere soste intermedie per cambio trazione, non prevedere le operazioni tecniche intermedie aggiuntive con vantaggi sulla velocità di inoltro e maggiore saturazione delle mute dei carri nel ciclo del trasporto.	Linea Pavia – Chignolo Po	2020						Captrain
PIE_MIR_20_7_1	Elettificazione linea Bra - Cherasco. L'intervento di elettificazione della tratta Bra-Cherasco permette di collegare il raccordo afferente alla stazione di Bra con i maggiori impianti intermodali del nord Italia senza soluzione di continuità, superando la necessità di effettuare cambi trazione TD/TE a Torino Orbassano (o altro impianto idoneo).	Linea Cherasco – Bra	2020	Studio concluso					
PIE_MIR_20_9_1	Collegamento merci linea Cuneo – Trofarello con linea Trofarello - Alessandria. Nell'ambito dell'impianto di Trofarello, la realizzazione di una bretella per il collegamento della linea Robilante/Cuneo-Trofarello con la linea Trofarello- Alessandria consente di fluidificare il traffico nel nodo di Torino, eliminando la concentrazione della circolazione dei treni riconducibile all'allungamento delle percorrenze per l'effettuazione di inversione marcia in altri impianti (es. Torino O) o attraverso gruppi sciami per inoltro in binari di ricevimento e sosta nella stazione di Trofarello. La maggiore disponibilità della linea a seguito della velocizzazione dell'inoltro dei convogli, genera un incremento di capacità su una direttrice di traffico ove si registra un incremento dell'interesse del Mercato per il trasporto ferroviario delle merci.	Trofarello (tra linee Cuneo – Trofarello e Trofarello – Alessandria)	2020	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
PIE_MIR_20_10_1	Collegamento diretto linea Alessandria – Novara e linea Novara - Milano. Il collegamento diretto della linea Alessandria - Novara con la Novara-Milano, oltre a velocizzare l'inoltro del treno ed eliminare soste aggiuntive nell'impianto di Novara Boschetto, crea anche un naturale itinerario alternativo tra Alessandria e Milano.	Novara (tra linee Alessandria – Novara e Novara – Milano)	2020	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
EMR_MIR_19_12_1	Incremento modulo delle linee a 600 metri	Rimini - Ravenna - Ferrara	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
EMR_MIR_19_12_2	Incremento modulo delle linee a 600 metri	Ravenna - Faenza	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
EMR_MIR_19_12_3	Incremento modulo delle linee a 600 metri	Ravenna - Castelbolognese	2019	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico		
TOS_MIR_19_38_1	Installazione segnali bassi lato Piombino	Fiorentina di Piombino	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
TOS_MIR_19_39_1	Elettificazione binario che collega Livorno Calambrone a PM Darsena	Livorno Calambrone	2019	In programmazione economica					
TOS_MIR_19_40_1	Elettificazione di almeno 2 binari del Fascio Composizione/Scomposizione	Porcari	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
TOS_MIR_19_41_1	Elettificazione tratto fino all'accesso del raccordo	Portovecchio di Piombino	2019	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
VEN_MIR_20_14_1	Elettificazione linea Rovigo - Chioggia. L'elettificazione della linea Rovigo - Chioggia, oltre a consentire lo sviluppo degli attuali traffici diretti al Raccordo di Cavanella Po, sarebbe possibile offrire servizi di trasporto su Chioggia, una delle maggiori piattaforme di prodotti siderurgici marittime nazionali.	Linea Rovigo - Chioggia	2020	Studio da avviare con priorità da algoritmo					

ID	Descrizione intervento	LdS/tratta prevalente	Anno TTA	Valutazione di sintesi	Motivazioni "non recepitile"	Cause sospensione valutazioni	Tipologia approfondimenti necessari	Commenti	Proposte reiterate da altri Stakeholder
TOS_MIR_20_17_1	Electrificazione Linea Lucca - Diecimo. L'attuale servizio di trasporto tra lo scalo di Diecimo e i maggiori scali del sud Italia (Marcianise, Bari e Biocca) risulta di difficile sostenibilità a causa dei costi che comporta il modello operativo da applicare sulla linea Diecimo-Lucca; il cambio trazione TE/TD/TE nello scalo di Porcari richiede l'impiego di locomotive (TD e TE) a fronte di basse percorrenze e ridotta capacità di carico che fa sì che il servizio commerciale non sia competitivo rispetto alla gomma.	Linea Lucca – Diecimo e raccordo afferente a quest'ultima stazione	2020	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
PUG_MIR_21_1_1	Riattivazione all'esercizio binario n. 1 impianto di Bellavista. La disponibilità del binario 1 consente di incrementare la capacità di trasporto nell'impianto attraverso la riduzione dei tempi di ricevimento dei convogli e di terminalizzazione all'interno del raccordo. In sintesi rende possibile l'arrivo/partenza di più treni rispetto agli attuali, consentendo di concentrare le attività di manovra all'interno di un unico periodo prefissato.	Bellavista	2021	In programmazione economica					
PUG_MIR_21_3_1	Allungamento binari nell'impianto di Brindisi con lunghezza fino a 550 m. Per rendere utilizzabile la massima capacità dell'infrastruttura della linea adriatica (575 mt) tra gli impianti di origine posti nel centro/nord Italia e l'impianto di Brindisi, necessita un intervento infrastrutturale sull'impianto per compatibilizzarne la conformazione che non consente di sfruttare le potenzialità. Si richiede di prevedere l'allungamento di almeno un binario da 480 a 575 m per rendere competitivo il trasporto a garanzia del mantenimento dei flussi attuali e utilizzare al meglio l'impianto intermodale di Brindisi.	Brindisi	2021	In programmazione economica				Attualmente Brindisi ha già modulo superiore a 550 m (562 m). Il modulo della linea Bari - Lecce è dichiarato di 480 m per la presenza di altri impianti limitanti in tal senso. Con i progetti in corso di adeguamento a modulo della direttrice Adriatica e di Brindisi Intermodale, si sta già provvedendo ad adeguare il modulo della linea.	
BAS_MIR_21_4_1	Manovra convogli nell'impianto di Potenza e terminalizzazione raccordo Siderpotenza. La conformazione dello scalo si ritiene debba essere predisposta affinché che la traslazione dei treni dai binari di circolazione ai binari di scalo possa avvenire in un'unica soluzione attraverso un'asta di manovra che contenga l'intera lunghezza dei convogli (320 m). Attualmente risulta l'asta di manovra risulta di lunghezza limitata a 220m. Analogamente, la conformazione del binario di collegamento con la Dorsale ASI (a cui è allacciato il raccordo Siderpotenza), nonché la predisposizione dei circuiti di binari ad esso afferente, deve essere configurato per consentire la terminalizzazione dei convogli senza ulteriori limitazioni di lunghezza. Attualmente la configurazione del binario di accesso alla Dorsale ASI pare non renda possibile la terminalizzazione di convogli con lunghezza maggiore di 180 m.	Potenza	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo				Necessario coordinamento con ASI PZ	
MAR_MIR_21_5_1	Allungamento asta di manovra del fascio di binari di Presa e Consegna impianto Jesi Interporto e realizzazione impianto illuminazione. L'allungamento dell'asta di manovra del fascio di almeno 50 mt comporterebbe una riduzione delle attività di manovra di circa 30 minuti a treno, consentendone il ricovero sul binario di presa e consegna con un solo movimento di manovra per i treni di lunghezza pari a 550 mt. La dotazione di un impianto di illuminazione dedicato ai binari di presa e consegna consente di far arrivare treni diretti all'Interporto, attualmente fermati nello scalo di Falconara.	Jesi Interporto	2021	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico		
MAR_MIR_21_5_2	Allungamento asta di manovra del fascio di binari di Presa e Consegna impianto Jesi Interporto e realizzazione impianto illuminazione. L'allungamento dell'asta di manovra del fascio di almeno 50 mt comporterebbe una riduzione delle attività di manovra di circa 30 minuti a treno, consentendone il ricovero sul binario di presa e consegna con un solo movimento di manovra per i treni di lunghezza pari a 550 mt. La dotazione di un impianto di illuminazione dedicato ai binari di presa e consegna consente di far arrivare treni diretti all'Interporto, attualmente fermati nello scalo di Falconara.	Jesi Interporto	2021						
PIE_MIR_21_6_1	Ripristino della funzionalità dei binari 37, 38, 39 del fascio direzioni impianto Torino Orbassano. La ridotta capacità dell'impianto rispetto alle richieste di attestazione dei treni nell'impianto di Torino Orbassano, si sostanzia con le limitazioni attualmente poste all'annuncio dei treni in arrivo con emissione di vincoli per ingombro, in particolare nel fine settimana. La rimessa in esercizio dei binari 37, 38 e 39 del fascio direzioni, o altro provvedimento analogo, oltre a dare soluzione alle casistiche citate consentirebbe di incrementare ulteriormente i traffici per effetto della velocizzazione del ciclo dei carri che potrebbero essere impiegati più velocemente per i ricarichi successivi.	Torino Orbassano	2021						
PIE_MIR_21_7_1	Classificazione linea Trofarello – Cuneo in categoria D4. Interventi all'infrastruttura funzionali alla sua riclassificazione linea in categoria D4, da percorrere senza limitazione di velocità / restrizioni concessione tracce (attualmente l'inoltro della quasi totalità delle locomotive a 4 assi è possibile esclusivamente con apposita TES molto impattante).	Trofarello – Cuneo	2021	In programmazione economica				Tratta Trofarello - Fossano riclassificata	Fuorimuro + InRail, Captain, Rail Traction Company
PIE_MIR_21_8_1	Electrificazione linea Alessandria - Sannazaro. L'elettificazione della linea Alessandria - Sannazaro consentirebbe l'effettuazione dei treni da origine/destino con trazione elettrica evitando soste tecniche intermedie nella stazione di Alessandria Smistamento. Ciò comporta una riduzione dei tempi di percorrenza (di fondamentale importanza trattandosi anche di merci pericolose) e un modello economicamente più sostenibile.	Alessandria - Sannazaro	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					Captrain
PIE_MIR_21_9_1	Soppressione PL in stazione di Candiolo per consentire la partenza del treno senza inoltro stazione successiva. Attualmente i treni in partenza dal raccordo Ambrogio afferente l'impianto di Candiolo, per questioni legate alla lunghezza del modulo treno, debbono raggiungere in regime di interruzione alla stazione successiva (stazione di None) ove avviene l'inversione di marcia per proseguire in direzione Torino transitando dall'impianto di Candiolo. Con la soppressione del PL in stazione di Candiolo, unita al necessario adeguamento infrastrutturale, consentirebbe di effettuare convogli con origine/destino nell'impianto con riduzione dei tempi di manovra e allungamento del modulo treno.	Candiolo	2021	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico		
SIC_MIR_21_11_1	Electrificazione asta di manovra e radici binari di scalo impianto Palermo Brancaccio. I treni merci in arrivo/partenza nella stazione di Palermo Brancaccio, previo adeguamento dell'infrastruttura, potrebbero effettuare con trazione elettrica la manovra di ricovero senza soluzione di continuità, attraverso l'asta di manovra (con comando elettrico dello scambio 212) e piazzamento in binari di scalo (almeno 2/3) elettrificati dalla radice per circa 20/30 metri della loro estensione.	Palermo Brancaccio	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
SIC_MIR_21_12_1	Pavimentazione aree attigue ai binari utilizzati per traffico convenzionale scalo Biocca. L'incremento dei volumi di traffico convenzionale in pallets trasportato in carri chiusi rende necessario disporre di ulteriore binari dotati di idonea pavimentazione consentendo la movimentazione della merce con apposite macchine operatrici. A titolo esemplificativo si indicano: - area tra 5° BT e 9° BT - area zona terminale finale fra i binari 4° BT e 2° PC - area tra 2° e 3° binario intermodale.	Biocca	2021	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico		
SIC_MIR_21_13_1	Estensione lunghezza asta di manovra impianto di Biocca. Predisporre l'asta di manovra lato Siracusa con una terminalizzazione in un'unica soluzione.	Biocca	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
SIC_MIR_21_14_1	Adeguamento tecnologico rampe di imbarco/traghettemento Villa S.Giovanni / Messina. Un adeguamento tecnologico dei meccanismi utilizzati per rendere compatibile l'attraversamento dei carri dalla rampa di carico al piano di carico dei traghetti, teso a ridurre la loro discontinuità, può permettere di agevolare le operazioni in termini di velocizzazione e di mitigazione degli effetti. Si segnala il forte incremento atteso dei carri ribassati in composizione a treni diretti Biocca.	Villa S.Giovanni / Messina	2021	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico		

ID	Descrizione intervento	LdS/tratta prevalente	Anno TTA	Valutazione di sintesi	Motivazioni "non recepitile"	Cause sospensione valutazioni	Tipologia approfondimenti necessari	Commenti	Proposte riportate da altri Stakeholder
LAZ_MIR_21_16_1	Scalo merci nuova stazione Guidonia Colfiorito. La richiesta commerciale di trasporto consiste nel creare un collegamento ferroviario con treni merci di lunghezza non superiore a 350 metri e con una massa di 1.300t con origine/destino nella nuova stazione di Guidonia - Colfiorito. I convogli dovrebbero essere terminalizzati in un'area adiacente al Fabbricato Viaggiatori munita di binari con capienza adeguata ove avverrebbero le attività di carico/scarico di casse mobili. Necessario un accesso stradale per mezzi pesanti.	Guidonia Colfiorito	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
SIC_MIR_21_17_1	Adeguamento sagoma e modulo linea Messina - Bicocca. Adeguamento linea Messina - Bicocca ad un profilo PC 32 o superiore (...)	Linea Messina - Bicocca	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
SIC_MIR_21_18_1	Adeguamento sagoma e modulo linea Messina - Bicocca. Adeguamento linea Messina - Bicocca (...) con modulo linea fino a 550 metri.	Linea Messina - Bicocca	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
SIC_MIR_21_19_1	Circolabilità treni merci linea Palermo - Carini. Le norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione termici per il tratto di linea Palermo C.le - Carini, in applicazione del Piano di Emergenza delle gallerie, ammettono la circolazione esclusivamente di materiale rotabile per trasporto passeggeri di determinate tipologie. Non essendo quindi comprese locomotive diesel utilizzate sulla rete siciliana (gruppo D.345) per la trazione dei convogli diesel, il trasporto merci risulta non effettuabile. Si richiede quindi di attuare una Valutazione supplementare specifica per prevedere l'ammissibilità di treni merci con trazione diesel trasportanti merce convenzionale (no Merce Pericolosa).	Linea Palermo - Carini	2021	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico		
LIG_MIR_21_22_1	Binario di sosta treni merci transito Ventimiglia. Con la chiusura del parco Roja, lo scambio di materiali con l'IF estera nella stazione di Ventimiglia può avvenire esclusivamente con la presenza contestuale delle due IFF. Nei casi di disguido, sia evento eccezionale che necessità operativa temporanea, non vi sono soluzioni di backup che consentano di poter effettuare brevi soste dei materiali. In tali casi l'IF è "costretta" a riportare indietro il treno (Savona PD). Si ritiene che, in funzione della necessità di dare continuità ai traffici nonché di incrementare i volumi, debba essere individuata un'area ove prevedere brevi soste di materiali (no MP) in attesa della ripartenza.	Ventimiglia	2021	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico,regolatorio		
LOM_MIR_21_27_1	Collegamento tra la linea Cremona - Brescia e la linea Brescia - Verona. Il collegamento tra l'impianto di S. Zeno Folzano e l'area Nord Est avviene esclusivamente mediante l'impianto di Brescia Est; questa modalità necessita di un perditempo di circa 40 minuti (sosta e ingresso/uscita dall'impianto) per effettuare le operazioni tecniche di inversione di marcia. Una linea di collegamento merci tra l'impianto di S. Zeno Folzano e la linea per Verona consentirebbe di: - Velocizzare l'inoltro dei treni senza soste intermedie - Agevolarne le circolazioni senza interferire con i traffici afferenti l'impianto di Brescia Est, decongestionando il nodo di Brescia.	Nuovo collegamento merci tra l'impianto di S. Zeno Folzano e la linea per Verona	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
LOM_MIR_21_28_1	Centralizzazione deviatore fascio sud impianto Milano smistamento. Attualmente la manovra a mano dei deviatori implica l'utilizzo di un pilota con conseguente rallentamento di tutte le operazioni. La centralizzazione degli scambi del fascio permette di velocizzare le operazioni con conseguente recupero dei tempi di manovra e occupazione binari.	Milano Smistamento	2021	Non recepitile	Il fascio sud è stato dichiarato non strumentale e sono in corso le procedure per la messa a disposizione al mercato				
LOM_MIR_21_29_1	Binari 1 - 2 - 3 scalo merci di Seregno. La ridotta capacità dello scalo che persiste da tempo non consente di sviluppare ulteriori richieste di traffico esistenti. Necessità rendere disponibili i binari 1-2-3 di scalo con armamento adeguato a trasporti pesanti e prevedere la centralizzazione dei deviatori afferenti per velocizzare le operazioni di manovra / terminalizzazione. Nello scalo pubblico si ritiene necessario rendere disponibili maggiore capacità rispetto a quella esistente (binari VII e VIII).	Seregno	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
EMR_MIR_21_31_1	Allungamento del binario 1° Est impianto di Rubiera. La crescente richiesta di incremento dei volumi di Unità di Trasporto Intermodale verso impianti portuali dotati di un'infrastruttura in grado di ricevere treni con lunghezza superiore all'attuale capacità di Rubiera, necessita di adeguare le caratteristiche tecniche esistenti. A titolo esemplificativo, la predisposizione del binario 1° EST per l'arrivo/ partenza dei treni dispari con lunghezza fino a 500 m., o altra soluzione tecnica d'impianto, consentirebbe di mantenere la competitività dello scalo rispetto al vettore stradale.	Rubiera	2021	Non recepitile	Non recepitile perchè da verifiche planimetriche non è possibile adeguare il binario 1 Est. Si adegua, invece, un binario ad uso promiscuo.				
LOM_MIR_21_34_1	Binari di presa e consegna afferente raccordo Lonato SpA. Con l'incremento dei volumi di traffico verso il raccordo Lonato, la disponibilità di un ulteriore binario, anche se di ridotta lunghezza (circa 150 m.) nei casi di presenza di materiali di ridotta lunghezza o di carri in avaria in attesa di inoltro assicurerebbe la disponibilità degli attuali binari di presa/consegna mantenendo inalterata la capacità di ricezione dell'impianto. L'area esistente (lato monte) adiacente ai binari di presa / consegna potrebbe essere resa funzionale a tale scopo completando la conformazione del fascio.	Raccordo Lonato	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
FVG_MIR_21_38_1	Riattivazione tronchino per sosta locomotive a Monfalcone. Attualmente le locomotive dei treni in arrivo/partenza da Monfalcone, per mancanza appositi spazi, non possono sostare nell'impianto ma debbono essere inviate in altre località (es. Cervignano). Questa movimentazione, in ragione dei flussi di traffico e/o di perturbazioni d'esercizio può essere elemento critico per assicurare la regolarità dei treni in partenza. L'individuazione di appositi tronchini nell'impianto da dedicare alla sosta delle locomotive, porta benefici alla puntualità dei treni in partenza, azzerando gli effetti dei ritardi nella circolazione degli invii (treni tecnici) da altri impianti.	Monfalcone	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
FVG_MIR_21_40_1	Binari del parco merci dalla III° alla VI° con segnale distinto per binario a Gorizia C.le. Attualmente i binari dal III° al VI° parco merci non sono provvisti di segnale distinto per binario, rendendo necessaria l'autorizzazione del DM per le partenze lato Italia e lato Slovenia. Si ritiene necessario adeguare l'impianto per consentire la partenza dei treni senza l'ausilio dell'operatore del GI, con benefici sulla continuità dell'inoltro dei treni e sul modello organizzativo dell'impianto.	Gorizia C.le	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
FVG_MIR_21_42_1	Allungamento binari fino a 500 metri di Osoppo. I traffici sviluppati nell'impianto di Osoppo sono stati progettati per massimizzare l'utilizzazione dei carri che vengono scaricati e parzialmente ricaricati. Lo sbilanciamento delle masse dei treni consentirebbe di effettuare treni in partenza più lunghi di quelli in arrivo, decongestionando lo scalo dai carri vuoti. La disponibilità di binari di lunghezza di 500 m, consentirebbe di ottimizzare il ciclo dei carri e contestualmente incrementare la capacità di ricezione dello scalo.	Osoppo	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
IR_MIR_21_43_1	Scali merci "polmone" per la sosta di convogli composti da carri vuoti in corrispondenza di fasi di involuzione dei flussi di trasporto. Il traffico ferroviario delle merci, oltre ad essere direttamente correlato all'andamento dei cicli economici nazionale ed internazionale, è caratterizzato da una domanda discontinua che registra incrementi repentini dei volumi nonché periodi di stagnazione; nel secondo caso, repentinamente si rende necessario disporre di spazi per far sostare materiali composti da carri vuoti in attesa della ripartenza. La razionalizzazione avvenuta nel tempo negli scali merci nazionali, attualmente rende disponibili sufficienti aree di sosta in grado di assorbire l'involuzione dei volumi. Si ritiene necessario predisporre apposite aree di sosta temporanea in impianti allineati lungo le maggiori direttrici di traffico. A titolo esemplificativo si indicano alcuni impianti che potrebbero rivestire tale funzione: Nord ovest: Alessandria - Milano S.to / Nord Est: Cervignano S.to / Centro: Bologna S.Donato - Prato - Massa Z.I. / Sud: Marcinise - Roma S.to.	Intera rete	2021	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico,regolatorio		

ID	Descrizione intervento	LdS/tratta prevalente	Anno TTA	Valutazione di sintesi	Motivazioni "non recepitibile"	Cause sospensione valutazioni	Tipologia approfondimenti necessari	Commenti	Proposte reiterate da altri Stakeholder
LOM_MIR_21_44_1	Accesso raccordo Mercitalia Logistics a Milano Smistamento. Per poter accedere al raccordo Mercitalia Logistics attualmente occorre aprire fisicamente il cancello del raccordo stesso posizionato in area RFI per consentire la disposizione a via libera del segnale basso di manovra. La distanza tra il segnale basso ove il convoglio si ferma e il cancello è di circa 300 metri, spazio e che l'operatore percorre a piedi con consistente rallentamento delle operazioni di manovra. Il posizionamento nell'immediata vicinanza ad un cancello virtuale del meccanismo di rilascio del consenso per l'accesso, favorisce la velocizzazione delle manovre e la consegna dei convogli. Inoltre l'elettificazione del binario in area RFI fino al cancello virtuale permetterebbe di velocizzare ulteriormente le operazioni di manovra, riducendo gli impegni dell' "Ultimo miglio".	Milano Smistamento	2021	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico		
LOM_MIR_21_44_2	Accesso raccordo Mercitalia Logistics a Milano Smistamento. Per poter accedere al raccordo Mercitalia Logistics attualmente occorre aprire fisicamente il cancello del raccordo stesso posizionato in area RFI per consentire la disposizione a via libera del segnale basso di manovra. La distanza tra il segnale basso ove il convoglio si ferma e il cancello è di circa 300 metri, spazio e che l'operatore percorre a piedi con consistente rallentamento delle operazioni di manovra. Il posizionamento nell'immediata vicinanza ad un cancello virtuale del meccanismo di rilascio del consenso per l'accesso, favorisce la velocizzazione delle manovre e la consegna dei convogli. Inoltre l'elettificazione del binario in area RFI fino al cancello virtuale permetterebbe di velocizzare ulteriormente le operazioni di manovra, riducendo gli impegni dell' "Ultimo miglio".	Milano Smistamento	2021	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico		
CAM_MIR_21_46_1	Elettificazione binario di accesso al raccordo Automar. Con la realizzazione dell'elettificazione del binario di accesso al raccordo Automar si velocizzerebbero notevolmente le operazioni di introduzione ed estrazione dei materiali dal raccordo stesso tramite l'utilizzo della locomotiva elettrica eliminando anche la problematica legata ai fumi della loco Diesel attualmente in uso.	Pontecagnano	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
CAM_MIR_21_47_1	Riattivazione binario 17 e ripristino deviatolo lato sella di lancio al servizio dei binari 15 e 16 dello scalo di Maddaloni Marcanise. La riattivazione del binario 17 consentirebbe il posizionamento dei materiali in attesa di introduzione nel terminal evitando condizioni di ingombro. Il ripristino del deviatolo lato sella di lancio al servizio dei binari 15 e 16, attualmente "tronchi", consentirebbe il loro utilizzo per partenze / arrivi lato Grignano senza altre manovre aggiuntive.	Maddaloni Marcanise	2021	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
PIE_MIR_22_1_1	Ampliamento dell'area di carico/scarico ambito Scalo merci di Cuneo	Cuneo	2022	In programmazione economica				Intervento concluso	
PIE_MIR_22_2_1	Elettificazione binario I e II di scalo	Cuneo	2022	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
PIE_MIR_22_6_1	Riclassificazione D4	Novara - Agognate	2022	In programmazione economica					
FVG_MIR_22_3_1	Lunghezza binari di ricevimento fino a 600 mt	Pordenone	2022	Studio da avviare con priorità da algoritmo					
EMR_MIR_22_7_1	Incremento capacità Fascio Base per arrivo/partenza treni (incremento numero binari con l>600 m)	Bologna Interporto	2022	Approfondimenti preliminari			tecnico,economico		

proposte reiterate dallo stesso Stakeholder