

Tavolo Tecnico di Ascolto

Modello di supporto alla scelta degli interventi prioritari



Dicembre 2022

- **Funzionamento del Tavolo Tecnico di Ascolto**
- Panoramica delle richieste ricevute dagli Stakeholder
- Perimetro di applicazione del Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari nell'ambito del TTA 2018 – 2021
- Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo
- Risultati della valutazione dei programmi del TTA 2018 – 2021
- Lista programmi con priorità di studio ("massima priorità ", " iter da avviare")
- Lista programmi con priorità di studio (ACB/AMC/SdT)
- Lista programmi con attività escluse
- Panoramica dei programmi afferenti ad altri processi aziendali



Tavolo Tecnico di Ascolto



Dal 2018, si svolge con cadenza annuale il **Tavolo Tecnico di Ascolto** tramite cui **RFI** raccoglie dagli **stakeholder** le **richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo** dell'infrastruttura ferroviaria nazionale



Le **richieste 2018 – 2021** inerenti lo sviluppo della rete sono state **analizzate** con il supporto di un **modello** che fornisce un'indicazione della **priorità** di studio degli interventi attraverso indicatori di **strategicità** e **fattibilità**.

Le graduatorie prodotte con l'ausilio del modello sono aggiornate annualmente.



Obiettivo dell'analisi è l'individuazione delle **richieste** da **approfondire prioritariamente**, per l'eventuale successivo inserimento nel vigente **Contratto di Programma Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – RFI**

PROSPETTO INFORMATIVO RETE RFI - Par. 2.6

In conformità a quanto previsto dalla **Decisione URSF n. 400/5 del 2013** e dalla **Delibera ART n. 140/2017 "Il GI¹, con cadenza almeno annuale, convocherà**, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ART, **un Tavolo Tecnico di Ascolto** e di raccolta delle **richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura** con i Richiedenti (Imprese Ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro), **al fine di verificarne**, in maniera autonoma e d'intesa con la D.G.² designata del MIT, **l'eventuale inserimento in CdP**.(...)

- Il GI¹ garantisce **l'avvio** del Tavolo Tecnico **entro il 30 aprile** di ogni anno;
- **Entro 30 giorni** dall'avvio del Tavolo Tecnico i **Richiedenti inviano le proprie richieste** al GI¹;
- **Entro il 30 gennaio** RFI, tenuto in debito conto e **valutate le richieste** avanzate dalle parti interessate unitamente ai contributi presentati, d'intesa con la D.G.² del MIT pubblica sul proprio sito web una **relazione conclusiva del procedimento di analisi di tali richieste e contributi**, rendendo disponibile la documentazione in parola per i successivi 5 anni"

DELIBERA ART n. 187/2020 → Prescrizioni al par. 2.6 del PIR

In occasione dell'indizione del Tavolo Tecnico si prescrive al GI¹ di comunicare e **pubblicare** sul sito web aziendale:

- L'elenco e una sintetica descrizione dei propri **impianti di servizio o di loro porzioni non utilizzati da almeno due anni** (con evidenza di quelli per i quali il GI¹ preveda la dismissione/riconversione);
- L'elenco e una sintetica descrizione dei propri **impianti di servizio o di loro porzioni che, pur se utilizzati, il GI¹ intenda dismettere o riconvertire"**

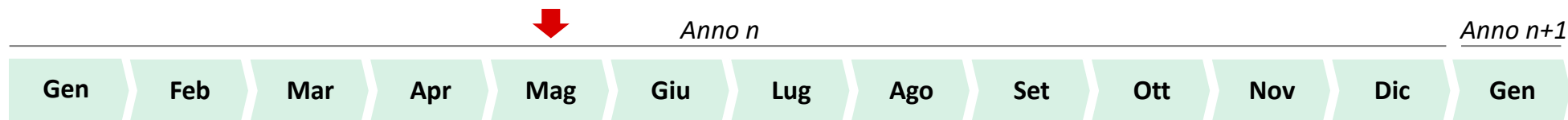
DELIBERA ART N.227/2022 → Prescrizione al par. 2.6 del PIR

Si prescrive al GI¹ di prevedere che venga messa a disposizione **entro il 30 gennaio** di ogni anno, nella pertinente sezione del sito aziendale, una relazione contenente opportune informazioni sullo stato delle proposte giudicate meritevoli di approfondimento da RFI, ed in particolare sull'**inserimento**, dopo il superamento dei vari **step** previsti, nel processo di pianificazione e quindi **nel CdP**. In prima applicazione il termine da rispettare è il **30.06.2023**.

Tavolo Tecnico di Ascolto: Funzionamento TTA

2/2

Dal 2022, raccolta delle proposte mediante nuova **piattaforma online** dedicata

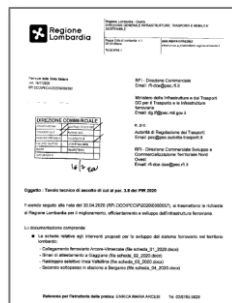


Avvio del TTA
con **nota agli stakeholder** e
pubblicazione della
documentazione in "aree
attrezzate"

Pubblicazione della
relazione conclusiva
sito web di RFI



Termine ricezione
richieste



Valutazioni preliminari delle
richieste da parte di RFI

Area	Descrizione	Stato	Responsabile	Scadenza
1	Area di competenza	In corso	RFI	30/09/2022
2	Area di competenza	In corso	RFI	30/09/2022
3	Area di competenza	In corso	RFI	30/09/2022
4	Area di competenza	In corso	RFI	30/09/2022
5	Area di competenza	In corso	RFI	30/09/2022
6	Area di competenza	In corso	RFI	30/09/2022
7	Area di competenza	In corso	RFI	30/09/2022
8	Area di competenza	In corso	RFI	30/09/2022
9	Area di competenza	In corso	RFI	30/09/2022
10	Area di competenza	In corso	RFI	30/09/2022

- **Screening** delle richieste
- Riunioni di **feedback** con gli **stakeholder**
- Inserimento degli **interventi** nella **programmazione pluriennale**
- Verifica **fattibilità** e **stima dei costi**



ILLUSTRATIVO

Scadenze previste per ogni anno del Tavolo Tecnico di Ascolto, con andamento ciclico

- Funzionamento del Tavolo Tecnico di Ascolto
- **Panoramica delle richieste ricevute dagli Stakeholder**
- Perimetro di applicazione del Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari nell'ambito del TTA 2018 – 2021
- Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo
- Risultati della valutazione dei programmi del TTA 2018 – 2021
- Lista programmi con priorità di studio ("massima priorità ", " iter da avviare")
- Lista programmi con priorità di studio (ACB/AMC/SdT)
- Lista programmi con attività concluse
- Panoramica dei programmi afferenti ad altri processi aziendali



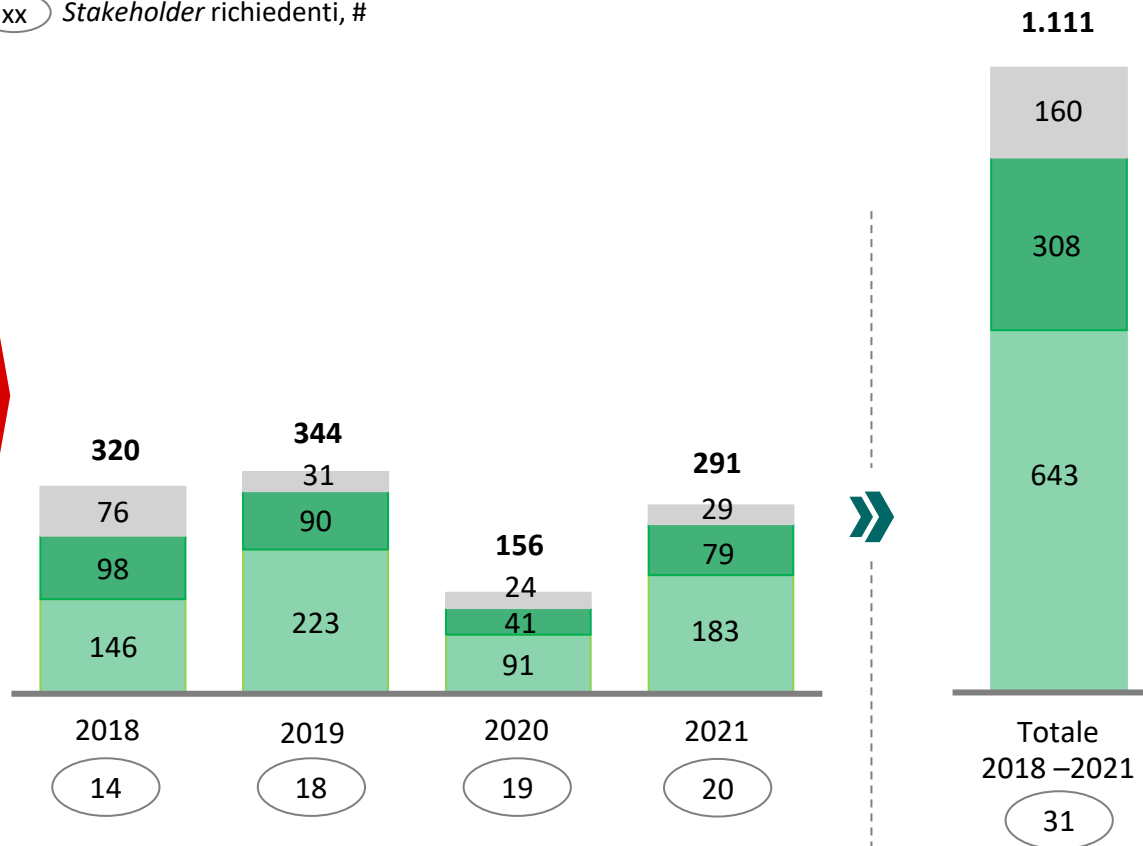
Tavolo Tecnico di Ascolto 2018 – 2021: panoramica delle richieste ricevute dagli Stakeholder

- Nell'ambito del **Tavolo Tecnico di Ascolto (TTA)** ¹ per le annualità **2018-2021** RFI ha ricevuto **1.111 richieste** formulate da **31 Stakeholder** differenti
- Al momento della ricezione, le **richieste** sono state valutate da RFI – previo **allineamento** con gli **Stakeholder richiedenti** – come:
 - **Non recepibili** per motivazioni tecniche e/o normative
 - **Già previste** in quanto almeno in parte già ricomprese nella programmazione economica del G.I.
 - **Oggetto di approfondimento**

Richieste ricevute dagli stakeholder nei TTA 2018 – 2021

■ Non recepibile³ ■ Già previsto² ■ Oggetto di approfondimento

xx Stakeholder richiedenti, #



Per successive analisi, le **1.111 richieste** ricevute in sede di TTA 2018 – 2021 sono state **suddivise** per **tipologia di intervento** (anche sulla base di una tassonomia *standard*) e per **tratta/ località interessata** per un totale di 1.921 proposte elementari.

1 Istituito e regolato come da Prospetto Informativo Rete RFI, par. 2.6 | 2 Programmi già previsti dal Gestore dell'Infrastruttura | 3 Programmi non recepibili per motivazioni tecniche e/o normative

Tavolo Tecnico di Ascolto 2022: *Stakeholder* partecipanti e numero di richieste ricevute



Richieste

363



Stakeholder

23

<u>Stakeholder</u>	<u># proposte</u>
Adriafer	2
AdSP Mar Adriatico Orientale	12
Captrain	9
DB Cargo Italia	9
Dinazzano Po	6
EVM Rail	4
Fuorimuro	2
InRail	6
Mercitalia Rail	7
Provincia Autonoma di Bolzano	10
Regione Friuli Venezia Giulia	9
Regione Liguria	4
Regione Lombardia	9
Regione Marche	27
Regione Puglia	8
Regione Sicilia	6
Regione Valle d'Aosta	3
Regione Veneto	1
Rail Traction Company	7
SOGRAF	3
Trieste Marine Terminal	1
Trenitalia	211
Trenitalia Tper	7
<i>Totale</i>	363

Entro gennaio 2023 si concluderà formalmente il processo di valutazione preliminare delle proposte da TTA 2022.

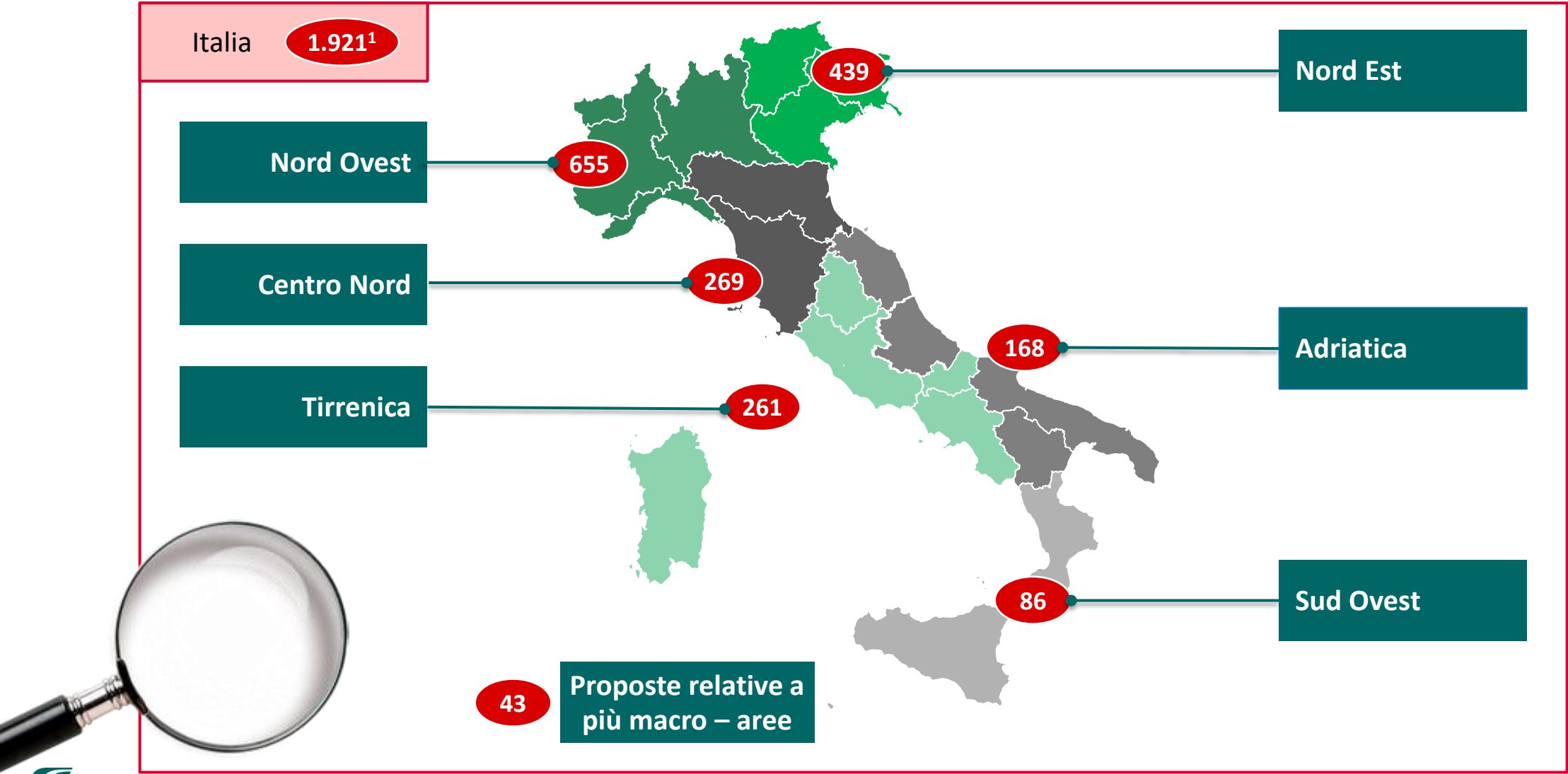
Tali proposte saranno oggetto di ulteriori approfondimenti in analogia con quanto si sta facendo per le annualità dal 2018 al 2021.

- Funzionamento del Tavolo Tecnico di Ascolto
- Panoramica delle richieste ricevute dagli Stakeholder
- **Perimetro di applicazione del Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari nell'ambito del TTA 2018 – 2021**
- Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo
- Risultati della valutazione dei programmi del TTA 2018 – 2021
- Lista programmi con priorità di studio ("massima priorità ", " iter da avviare")
- Lista programmi con priorità di studio (ACB/AMC/SdT)
- Lista programmi con attività concluse
- Panoramica dei programmi afferenti ad altri processi aziendali



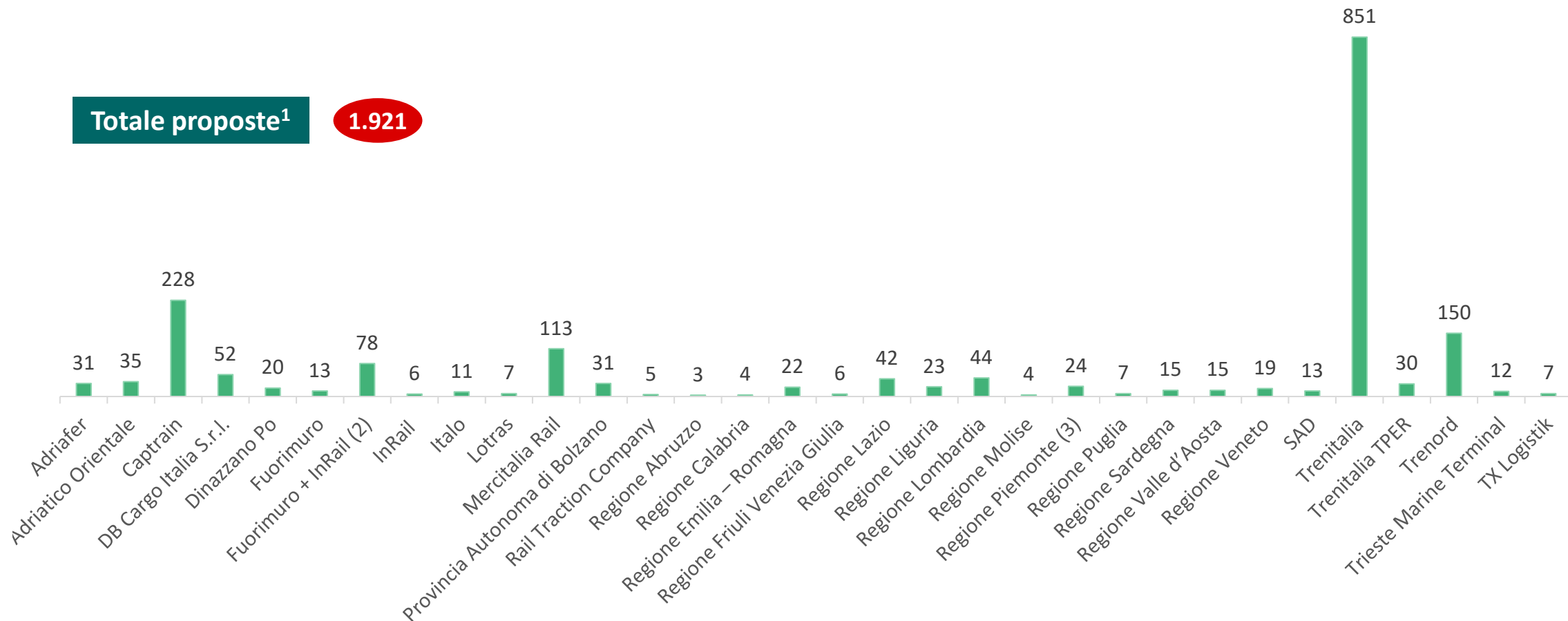
Tavolo Tecnico di Ascolto 2018 – 2021: Distribuzione territoriale delle richieste

XX Numero di richieste di dettaglio ricevute in TTA 2018 – 2021



1 Numeriche comprensive delle proposte reiterate

Tavolo Tecnico di Ascolto 2018 – 2021: Distribuzione delle richieste per Stakeholder



1 Sono conteggiate anche proposte reiterate | 2 Nel 2019 InRail e Fuorimuro hanno presentato delle proposte congiuntamente | 3 E' inclusa la proposta presentata nel 2020 d'intesa con Regione Liguria

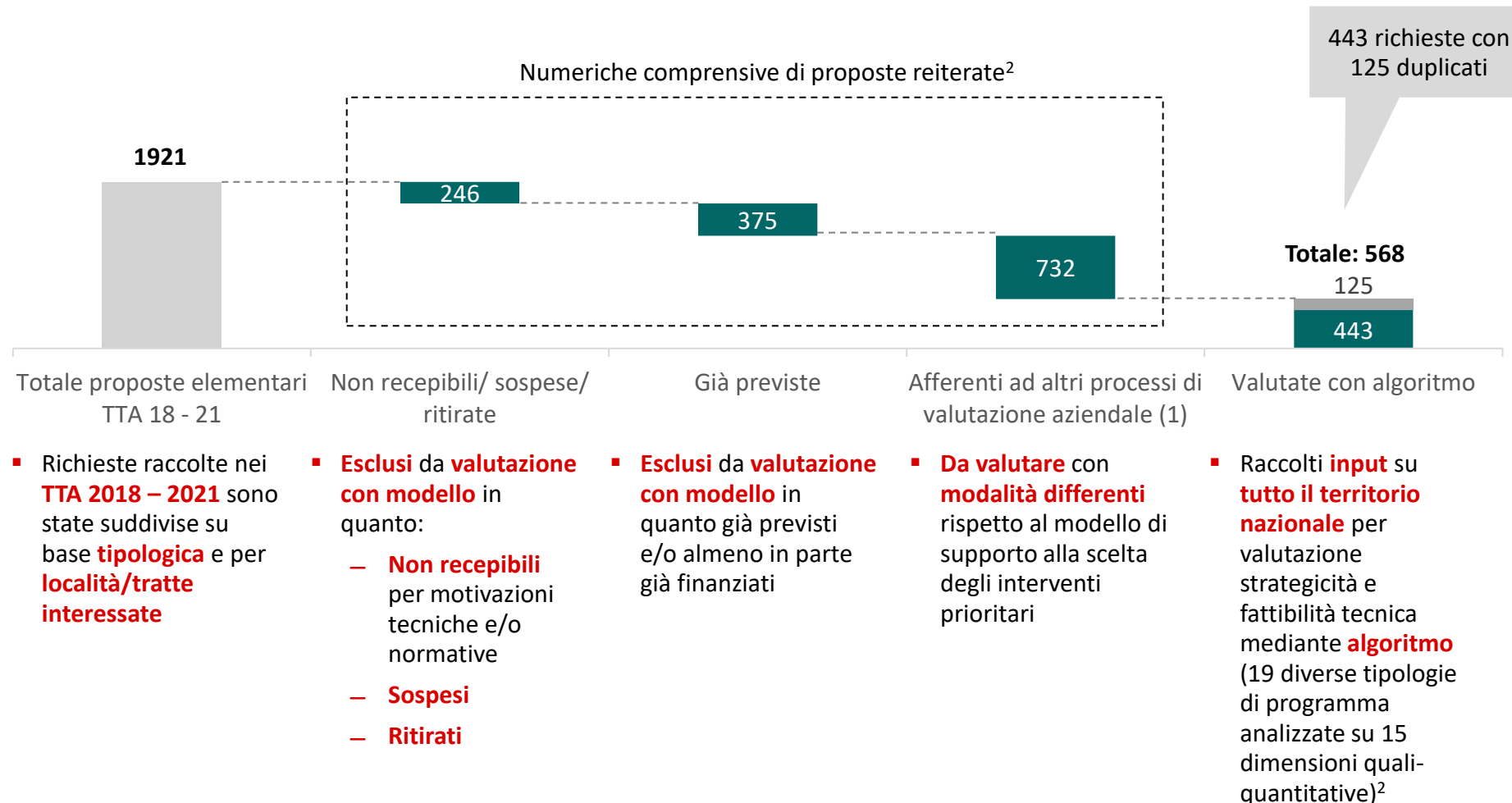
Tavolo Tecnico di Ascolto 2018 – 2021: Perimetro di valutazione delle proposte di sviluppo tramite modello

Partendo dalle richieste del TTA 2018 – 2021, il **perimetro** di applicazione del **Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari** (altrimenti denominato: modello o algoritmo o metodologia di selezione dei programmi di sviluppo) esclude i programmi:

- **Duplicati**
- **Non recepibili**
- **Sospesi**
- **Ritirati**
- **Già previsti**
- Afferenti ad altri processi aziendali di valutazione¹

I programmi in **perimetro** sono stati disaggregati in proposte elementari per tipologia (secondo classi di intervento standard) e/o località/tratte e, con l'ausilio del modello, è stata valutata la priorità di studi e progettazioni.

Perimetro di applicazione



1 Servizi Extra Pacchetto Minimo di Accesso, circolabilità per nuovi rotabili da utilizzare per il trasporto passeggeri, soggezioni all'esercizio ferroviario, soppressione PP.LL., barriere fonoassorbenti, linee turistiche, gestione della circolazione e dell'IaP, manutenzione, tornelli e videosorveglianza, navigazione, programmi di upgrading (es., GSMR, ERTMS, RTB)

2 I programmi "duplicati" (reiterati dallo stesso *Stakeholder* in più edizioni del TTA e/o richiesti da *Stakeholder* differenti) sono stati valutati come singolo programma.

- Funzionamento del Tavolo Tecnico di Ascolto
- Panoramica delle richieste ricevute dagli Stakeholder
- Perimetro di applicazione del Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari nell'ambito del TTA 2018 – 2021
- **Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo**
 - Risultati della valutazione dei programmi del TTA 2018 – 2021
 - Lista programmi con priorità di studio ("massima priorità ", " iter da avviare")
 - Lista programmi con priorità di studio (ACB/AMC/SdT)
 - Lista programmi con attività escluse
 - Panoramica dei programmi afferenti ad altri processi aziendali



Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo: *step* preliminare di catalogazione delle richieste

a Step preliminare di categorizzazione dei programmi e definizione del perimetro di valutazione



- Relativamente ai soli programmi di sviluppo, definizione di una **tassonomia standard** sulla base di **obiettivo prevalente** e **impatto sulla domanda**
- Creazione di un **ID identificativo** per ogni programma per facilitare la **riconduzione** dei **risultati** del modello alle **schede di richiesta** del TTA

b Valutazione strategicità dei programmi in perimetro



- **Valutazione della strategicità intrinseca** di ciascuna proposta elementare sulla base di:
 - **Caratteristiche** del servizio (es., numero di treni/giorno)
 - **Impatto** quali – quantitativo sul servizio (es., incremento capacità, frequenza, regolarità)
 - **Coerenza** con altri strumenti di pianificazione territoriali e del G.I. (es., con Accordi Quadro)

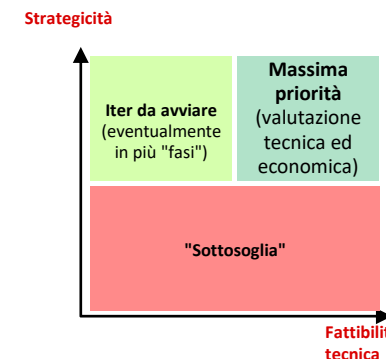
c Valutazione fattibilità tecnica dei programmi in perimetro



- **Valutazione della fattibilità tecnica** sulla base di:
 - **Accesso** all'**infrastruttura**
 - Capacità produttiva della **supply chain**
 - Velocità **iter autorizzativo**
 - Livello di definizione degli **input progettuali**
 - Livello di definizione del **modello di esercizio**

Dettagliato in seguito

d Selezione (es., tramite matrice strategicità/fattibilità tecnica)



- **Sintesi** dei **risultati** di strategicità e fattibilità tecnica per la **selezione** dei **programmi** di sviluppo con priorità di studio
- Possibilità di procedere con la programmazione di **approfondimenti tecnici ed economici** per i **programmi risultati prioritari**

Sistema di **valutazione** che **non** mette a confronto programmi afferenti a classi tassonomiche diverse

a **Step preliminare di categorizzazione dei programmi di sviluppo:** Definizione tassonomia *standard*

- Definizione di una **tassonomia** in modo da raggruppare i **programmi di sviluppo** per tipologia
- Segmentazione della **tassonomia** in base a **obiettivo prevalente** e **impatto su domanda**

Obiettivo prevalente	Programmi inclusi nella tassonomia	Analisi ACB/AMC/SdT ¹
Aumento disponibilità/ sostenibilità infrastruttura	• Eliminazione limitazioni IS • Potenziamento tecnologico linee • Potenziamento tecnologico impianti • Efficientamento impianto - PRG semplice • Potenziamento impianto - PRG complesso • Elettificazione linea	
Aumento capacità infrastruttura	• Potenziamento infrastrutturale linea • Tecnologie per la capacità	✓
Intermodalità	• Potenziamento punto di accesso alla rete • Nuovo punto di accesso alla rete • Nuovo collegamento	✓ ✓ ✓
Sviluppo trasporto ferroviario merci	• Adeguamento moduli • Adeguamento strutturale • Adeguamento sagome • Potenziamento scali merci	
Sviluppo trasporto ferroviario passeggeri	• Potenziamento sistema di IaP • Miglioramento accessibilità ai treni • Miglioramento accessibilità alle banchine • Velocizzazione linea	✓

¹ Programmi che necessitano di Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico

a Step preliminare di categorizzazione dei programmi di sviluppo: Schede di intervento TTA con richiamo alla tassonomia standard

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INTERVENUTO)

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; ACE; etc.) in un singolo impianto.

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

☐ **Piano Regolatore Generale**
In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

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

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

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

☐ **European Rail Traffic Management System**
In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

☐ **Allungamento/innalzamento marciapiedi**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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.

☐ **Velocizzazioni di linea**
In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementare 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**

Nel format delle schede di richiesta di intervento utilizzato a partire dal TTA 2020, nella sezione C, è richiesto di **barrare la cella corrispondente alla tipologia di intervento proposto**. È opportuno compilare una scheda per ogni tipologia di intervento proposto e per ogni località/tratta

Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo: valutazione strategicità dei programmi in perimetro

a Step preliminare di categorizzazione dei programmi e definizione del perimetro di valutazione



- Relativamente ai soli programmi di sviluppo, definizione di una **tassonomia standard** sulla base di **obiettivo prevalente** e **impatto sulla domanda**
- Creazione di un **ID identificativo** per ogni programma per facilitare la **riconduzione** dei **risultati** del modello alle **schede di richiesta** del TTA

b Valutazione strategicità dei programmi in perimetro



- **Valutazione della strategicità intrinseca** di ciascuna proposta elementare sulla base di:
 - **Caratteristiche** del servizio (es., numero di treni/giorno)
 - **Impatto** quali – quantitativo sul servizio (es., incremento capacità, frequenza, regolarità)
 - **Coerenza** con altri strumenti di pianificazione territoriali e del G.I. (es., con Accordi Quadro)

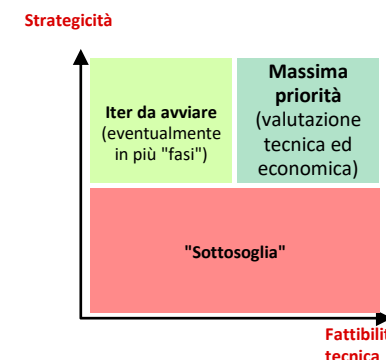
c Valutazione fattibilità tecnica dei programmi in perimetro



- **Valutazione della fattibilità tecnica** sulla base di:
 - **Accesso** all'**infrastruttura**
 - Capacità produttiva della **supply chain**
 - Velocità **iter autorizzativo**
 - Livello di definizione degli **input progettuali**
 - Livello di definizione del **modello di esercizio**

Dettagliato in seguito

d Selezione (es., tramite matrice strategicità/fattibilità tecnica)



- **Sintesi** dei **risultati** di strategicità e fattibilità tecnica per la **selezione** dei **programmi** di sviluppo con priorità di studio
- Possibilità di procedere con la programmazione di **approfondimenti tecnici ed economici** per i **programmi risultati prioritari**

Sistema di **valutazione** che **non** mette a confronto programmi afferenti a classi tassonomiche diverse

b Approccio utilizzato per valutazione strategicità: Dimensioni considerate

- Definizione dimensioni per confronto quanto più possibile **oggettivo** tra programmi
- Assegnazione a ciascun programma di un *set* di dimensioni rilevanti per valutazione **punteggio di strategicità**

Macro-dimensione	Descrizione	Dimensioni	Esempi programmi associati
Caratteristiche della Rete	Comprende tutte le dimensioni che descrivono lo stato attuale della Rete	• # treni/giorno • # treni merci/giorno • Estesa • Vetustà • Grado di utilizzo • # passeggeri/giorno	• Potenziamento impianto - PRG complesso • Adeguamento moduli • ...
Impatto atteso sulla Rete	Comprende tutte le dimensioni che indicano l' impatto prevalente e valutabile del programma sulla Rete	• Capacità (% incremento) • Regolarità (incremento) • Tempo di percorrenza (% minuti risparmiati) • Livello/qualità servizio • Upgrade prestazionale linea (delta estesa)	• Potenziamento tecnologico linee • Nuovo collegamento • Potenziamento scali merci • ...
Coerenza con altri piani	Comprende tutte le dimensioni che indicano la presenza del programma in altri piani (es. accordi territoriali, Accordi Quadro)	• Accordi quadro/protocolli • Piano industriale • Sviluppo rete	Tutti i programmi



Tutti i programmi

Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo: valutazione fattibilità tecnica dei programmi in perimetro

a Step preliminare di categorizzazione dei programmi e definizione del perimetro di valutazione



- Relativamente ai soli programmi di sviluppo, definizione di una **tassonomia standard** sulla base di **obiettivo prevalente** e **impatto sulla domanda**
- Creazione di un **ID identificativo** per ogni programma per facilitare la **riconduzione** dei **risultati** del modello alle **schede di richiesta** del TTA

b Valutazione strategicità dei programmi in perimetro



- **Valutazione della strategicità intrinseca** di ciascuna proposta elementare sulla base di:
 - **Caratteristiche** del servizio (es., numero di treni/giorno)
 - **Impatto** quali – quantitativo sul servizio (es., incremento capacità, frequenza, regolarità)
 - **Coerenza** con altri strumenti di pianificazione territoriali e del G.I. (es., con Accordi Quadro)

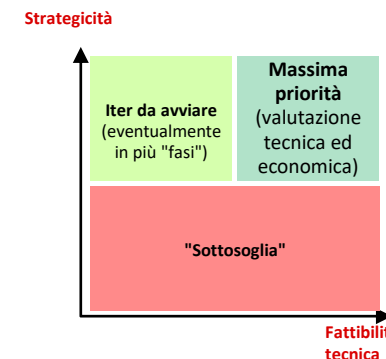
c Valutazione fattibilità tecnica dei programmi in perimetro



- **Valutazione della fattibilità tecnica** sulla base di:
 - **Accesso** all'**infrastruttura**
 - Capacità produttiva della **supply chain**
 - Velocità **iter autorizzativo**
 - Livello di definizione degli **input progettuali**
 - Livello di definizione del **modello di esercizio**

Dettagliato in seguito

d Selezione (es., tramite matrice strategicità/fattibilità tecnica)



- **Sintesi** dei **risultati** di strategicità e fattibilità tecnica per la **selezione** dei **programmi** di sviluppo con priorità di studio
- Possibilità di procedere con la programmazione di **approfondimenti tecnici ed economici** per i **programmi risultati prioritari**

Sistema di **valutazione** che **non** mette a confronto programmi afferenti a classi tassonomiche diverse

c Approccio utilizzato per valutazione fattibilità tecnica: metodologia di analisi

- Attribuzione **valutazione** qualitativa "**alta**" / "**media**" / "**bassa**" su 5 **dimensioni** per ogni programma di sviluppo
- **Valutazione complessiva di fattibilità tecnica** ottenuta tramite **media** dei risultati sulle 5 dimensioni

Dimensione	Cosa valuta?
Accesso all'infrastruttura	▪ Volume di interruzioni necessari alla realizzazione del programma
Capacità produttiva supply chain	▪ Possibilità di usufruire di Accordi Quadro esistenti con le ditte o necessità di andare in gara d'appalto
Velocità di completamento iter autorizzativo	▪ Necessità di autorizzazioni propedeutiche all'esecuzione degli interventi
Livello di definizione degli input progettuali	▪ Stato di maturità della progettazione
Livello di definizione modello di esercizio	▪ Stato e maturità di definizione del modello di esercizio

Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo: selezione



 Dettagliato in seguito

a Step preliminare di categorizzazione dei programmi e definizione del perimetro di valutazione



- Relativamente ai soli programmi di sviluppo, definizione di una **tassonomia standard** sulla base di **obiettivo prevalente** e **impatto sulla domanda**
- Creazione di un **ID identificativo** per ogni programma per facilitare la **riconduzione** dei **risultati** del modello alle **schede di richiesta** del TTA

b Valutazione strategicità dei programmi in perimetro



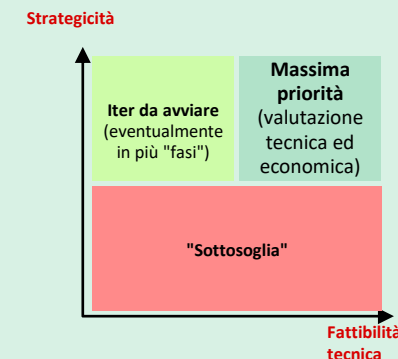
- **Valutazione della strategicità intrinseca** di ciascuna proposta elementare sulla base di:
 - **Caratteristiche** del servizio (es., numero di treni/giorno)
 - **Impatto** quali – quantitativo sul servizio (es., incremento capacità, frequenza, regolarità)
 - **Coerenza** con altri strumenti di pianificazione territoriali e del G.I. (es., con Accordi Quadro)

c Valutazione fattibilità tecnica dei programmi in perimetro



- **Valutazione della fattibilità tecnica** sulla base di:
 - **Accesso** all'**infrastruttura**
 - Capacità produttiva della **supply chain**
 - Velocità **iter autorizzativo**
 - Livello di definizione degli **input progettuali**
 - Livello di definizione del **modello di esercizio**

d Selezione (es., tramite matrice strategicità/fattibilità tecnica)



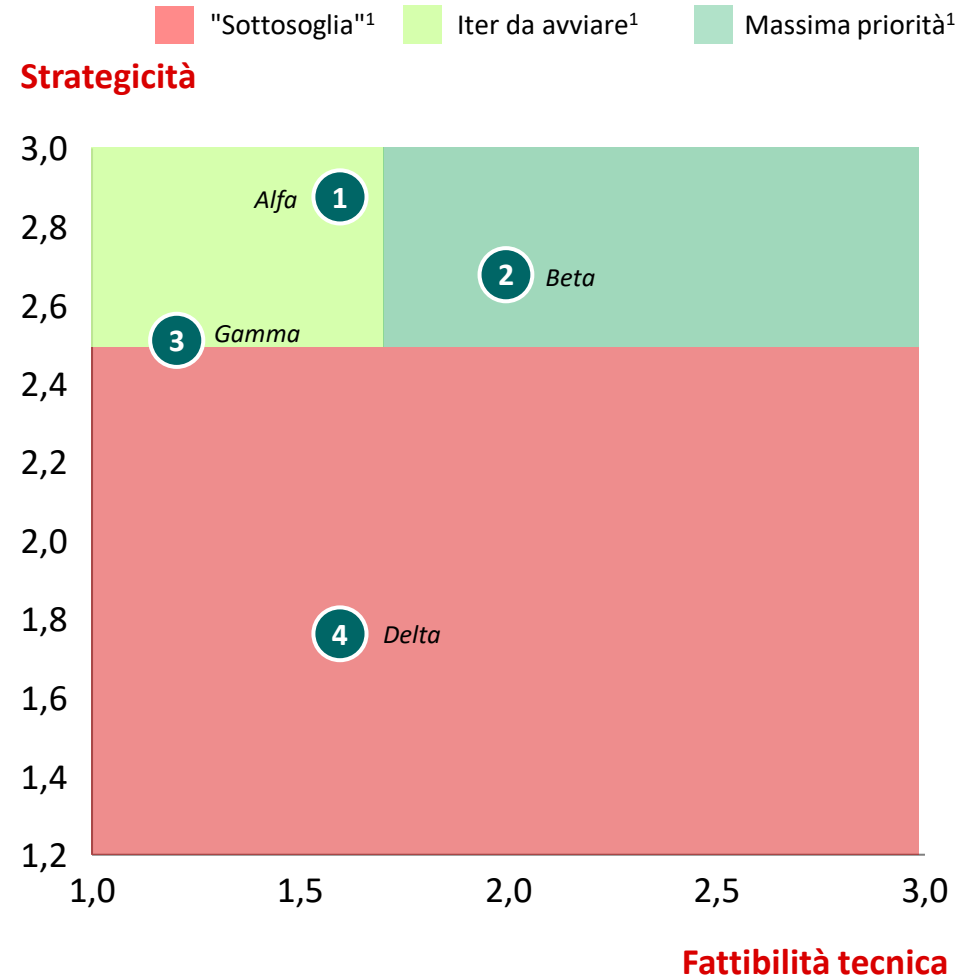
- **Sintesi** dei **risultati** di strategicità e fattibilità tecnica per la **selezione** dei **programmi** di sviluppo con priorità di studio
- Possibilità di procedere con la programmazione di **approfondimenti tecnici ed economici** per i **programmi risultati prioritari**

Sistema di **valutazione** che **non** mette a confronto programmi afferenti a classi tassonomiche diverse

d Risultati metodologia per la selezione dei programmi di sviluppo – Selezione (1/2)

- Definizione, all'interno di ogni classe tassonomica, di un **punteggio di strategicità** e di uno di **fattibilità** per **ciascun programma** di dettaglio valutato
- Costruzione** della **matrice di sintesi** tramite l'utilizzo dei punteggi di strategicità e fattibilità
- Suddivisione** dei programmi in **3 categorie** per definire la **priorità** con cui avviare lo studio di dettaglio: (i) massima priorità, (ii) iter da avviare, (iii) sottosoglia

Località/tratta prevalente	Strategicità	Fattibilità tecnica
1 Alfa	2,9	1,6
2 Beta	2,7	2,0
3 Gamma	2,5	1,2
4 Delta	1,8	1,6

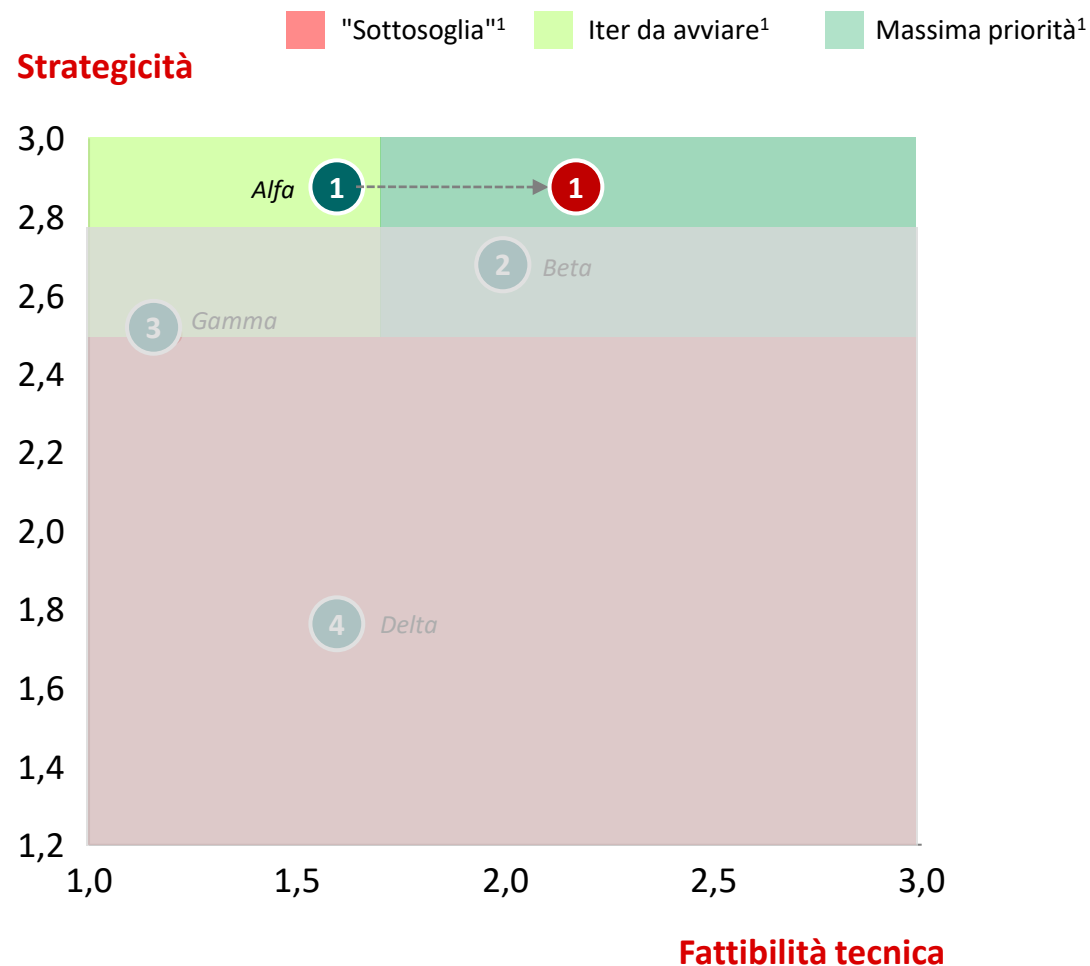


¹ Soglie definite in base alla media dei punteggi di strategicità e fattibilità tecnica

d Risultati metodologia per la selezione dei programmi di sviluppo – Selezione (2/2)

Strumento dinamico per la revisione delle valutazioni sulla base di nuove informazioni

- Lo strumento è **dinamico** e in grado di recepire **cambiamenti nel livello di dettaglio delle informazioni disponibili** (es., dettagli forniti dal richiedente), **modificando di conseguenza i risultati di strategicità/fattibilità tecnica**
- Ad esempio, l'inserimento nell'**Accordo Quadro** e/o **maggiori approfondimenti** nella progettazione possono aumentare il punteggio di fattibilità di "Alfa" modificando la priorità della richiesta risultante da "iter da avviare" a "massima priorità"



¹ Soglie definite in base alla media dei punteggi di strategicità e fattibilità tecnica

- Funzionamento del Tavolo Tecnico di Ascolto
- Panoramica delle richieste ricevute dagli Stakeholder
- Perimetro di applicazione del Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari nell'ambito del TTA 2018 – 2021
- Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo
- **Risultati della valutazione dei programmi del TTA 2018 – 2021**
 - Lista programmi con priorità di studio ("massima priorità ", " iter da avviare")
 - Lista programmi con priorità di studio (ACB/AMC/SdT)
 - Lista programmi con attività escluse
 - Panoramica dei programmi afferenti ad altri processi aziendali

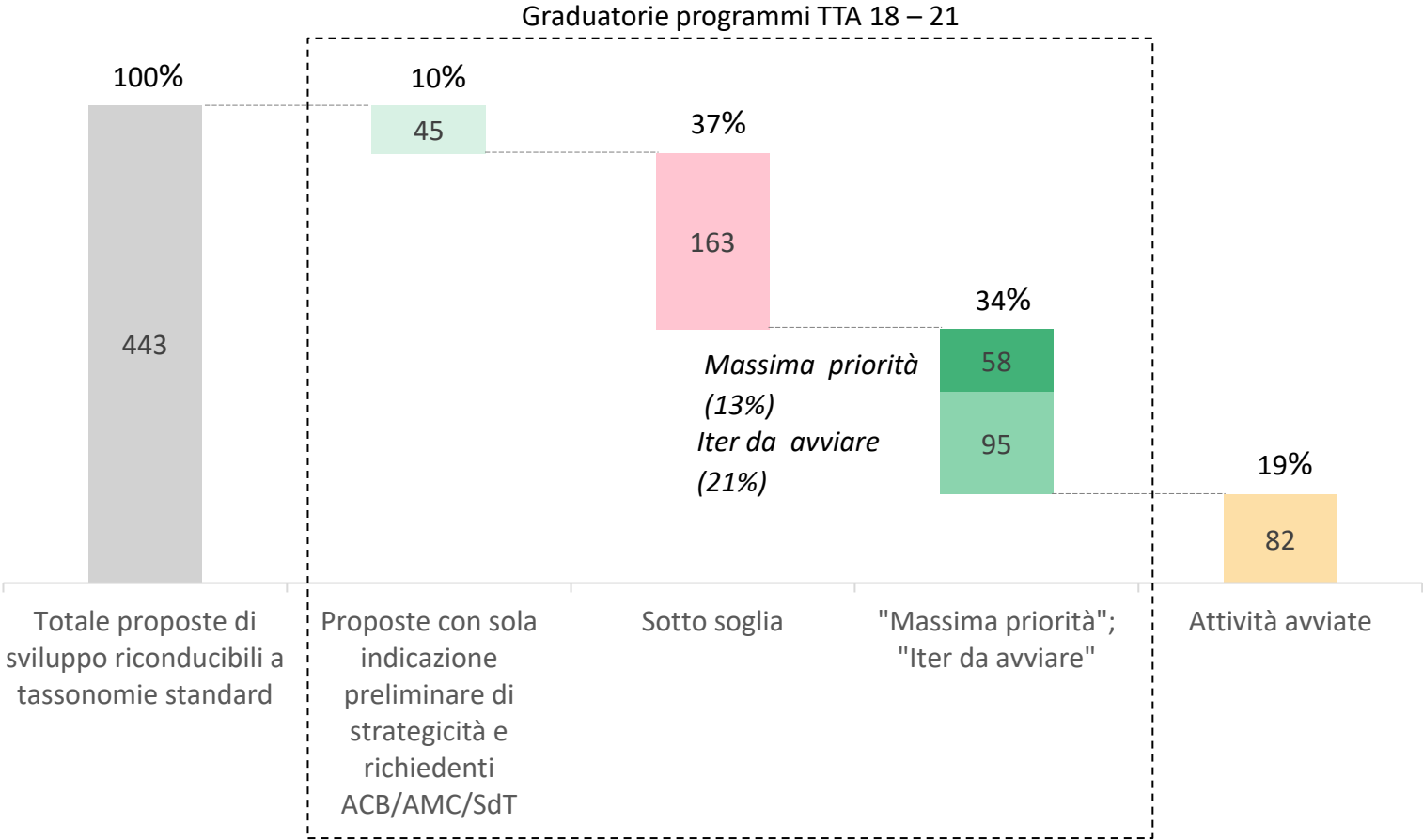


Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo TTA 2018 – 2021: panoramica dei risultati (1/2)

Sulla base dei punteggi di **strategicità e fattibilità tecnica**¹, i programmi sono stati identificati come:

- **Massima priorità:** studi e progettazioni da avviare con priorità rispetto agli altri programmi
- **Iter da avviare:** studi e progettazioni da avviare che richiedono maggiori approfondimenti.
- **Sottosoglia:** programmi per cui non si ritiene al momento necessario proseguire con ulteriori approfondimenti

Graduatorie programmi TTA 2018 – 2021 per nuovi studi e progettazioni, 361 (al netto dei duplicati) interventi in graduatoria; 82 programmi sono oggetto di attività.



Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo TTA 2018 – 2021:

panoramica dei risultati (2/2)

xx Numero programmi da tavolo tecnico di ascolto valutati

	Totale	ACB/AMC/SdT ¹	Sottosoglia	Iter da avviare	Massima priorità	Attività avviate
1. Eliminazione limitazioni IS	11		3	3	2	3
2. Potenziamento tecnologico linee	5		2	3		
3. Potenziamento tecnologico impianti	4		2	1	1	
4. Efficientamento impianto - PRG semplice	27		6	12	4	5
5. Potenziamento impianto - PRG complesso	29		10	8	5	6
6. Elettificazione linea	10		3	2	1	4
7. Potenziamento infrastrutturale linea	27	18				9
8. Tecnologie per la capacità						
9. Potenziamento punti di accesso alla rete	3	3				
10. Nuovo punto di accesso alla rete	18	6				12
11. Nuovo collegamento	23	16				7
12. Adeguamento moduli	12		5	1	4	2
13. Adeguamento strutturale ³	45		19	19	3	4
14. Adeguamento sagome	5		2	1		2
15. Potenziamento scali merci	48		21	11	7	9
16. Potenziamento sistema di IaP ²	30		10	5	14	1
17. Miglioramento accessibilità ai treni	132		75	29	16	12
18. Miglioramento accessibilità alle banchine	11		5		1	5
19. Velocizzazione linea	3	2				1
	443	45	163	95	58	82

- Funzionamento del Tavolo Tecnico di Ascolto
- Panoramica delle richieste ricevute dagli Stakeholder
- Perimetro di applicazione del Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari nell'ambito del TTA 2018 – 2021
- Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo
- Risultati della valutazione dei programmi del TTA 2018 – 2021
- **Lista programmi con priorità di studio ("massima priorità", "iter da avviare")**
- Lista programmi con priorità di studio (ACB/AMC/SdT)
- Lista programmi con attività escluse
- Panoramica dei programmi afferenti ad altri processi aziendali



Programma: adeguamento strutturale



Lista programmi con priorità di studio: adeguamento strutturale¹

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
LV_F+IR_19_10_6	LIG_R LIG_18_4_3	Alessandria-Piacenza	Riclassificazione in categoria D4	Massima priorità
VEN_F+IR_19_10_1		Padova-Rovigo	Riclassificazione in categoria D4	Massima priorità
PIE_R PIE_19_3_1; LV_R PIE_20_1_1; PIE_R PIE_18_1_1; PIE_R PIE_18_1_2; PIE_R PIE_18_1_3	PIE_R PIE_19_2	Torino - Savona	Approfondimenti progettuali per incremento prestazionale (sagoma, modulo e peso assiale) della linea	Massima priorità
LV_F+IR_19_10_23		Tortona-Arquata-ronco-B.Fegino-GenovaPP	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
EMR_F+IR_19_10_3		Granarolo-Russi-Ravenna	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_33		Udine-Casarsa-Sacile	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_5		Domodossola-Premosello-Vignale	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_29		Venezia-Mestre-Treviso-Sacile	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_20		Genova Brignole-LaSpezia C.le	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_30		Vicenza-Castelfranco-Treviso	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_27		Udine-Monfalcone-DevSanPolo	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_1		Novara-Alessandria	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_7		Arona-Rho	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_32; FVG_AdSP – MAO_21_7_2		Udine-Cervignano	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LOM_CAP_20_15_1; LOM_CAP_21_13_1; LOM_DBCI_18_19_1		Linea Brescia – Cremona	Riclassificazione in D4. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad adeguare in categoria assiale D4 la linea Brescia – Cremona ...omissis...	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_14		Luino-Oleggio	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_CAP_20_14_1; LV_CAP_21_12_1		Linea Brescia – Parma	Riclassificazione in D4. Si richiede l'intervento da parte del GI volto ad adeguare in categoria assiale D4 la linea Brescia – Parma ...omissis...	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_34	LV_F+IR_19_10_36; LV_F+IR_19_10_35	Biv. S. Lucia-Mantova-Suzzara	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_17	LV_F+IR_19_10_18	Alessandria-Novi Ligure-Arquata Scrivia	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_18	LV_F+IR_19_10_17	Arquata Scrivia-Isola-Busalla-B.Rivarolo-Quadrivio Torbella	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
EMR_F+IR_19_10_1; EMR_DIN_PO_21_4_1	EMR_TRINIT LH_21_12_2	Ferrara-Ravenna-Rimini	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare
LV_F+IR_19_10_21		Genova Samp.na-Genova Sestri Ponente	Riclassificazione in categoria D4	Iter da avviare

¹ È in avvio un Piano Nazionale per l'adeguamento strutturale dell'IFN che tiene conto, oltre delle proposte formulate in sede di TTA, di esigenze di adeguamento della rete TEN – T agli standard europei. Sono da valutare, inoltre, gli adeguamenti necessari per la circolabilità di nuovi materiali rotabili per il trasporto passeggeri.

Adeguamento strutturale¹ – Focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LV_F+IR_19_10_26	LV_F+IR_19_10_25	Latisana-BivioD'Aurisina	Riclassificazione in categoria D4	Adeguamento strutturale
EMR_F+IR_19_10_4; EMR_DIN PO_21_2_1		Ravenna-Russi-Lugo-Castelbolognese	Riclassificazione in categoria D4	Adeguamento strutturale
PIE_F+IR_19_4_1; LV_F+IR_19_10_4	PIE_F+IR_19_3_2	Fossano - Cuneo	Riclassificazione in categoria D4	Adeguamento strutturale
LV_F+IR_19_10_31		Venezia Mestre-Castelfranco	Riclassificazione in categoria D4	Adeguamento strutturale

¹ È in avvio un Piano Nazionale per l'adeguamento strutturale dell'IFN che tiene conto, oltre delle proposte formulate in sede di TTA, di esigenze di adeguamento della rete TEN – T agli standard europei. Sono da valutare, inoltre, gli adeguamenti necessari per la circolabilità di nuovi materiali rotabili per il trasporto passeggeri.

Programma: adeguamento sagome



Lista programmi con priorità di studio: adeguamento sagome



GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
SIC_MIR_21_17_1		Linea Messina - Bicocca	Adeguamento sagoma e modulo linea Messina - Bicocca. Adeguamento linea Messina - Bicocca ad un profilo PC 32 o superiore (...)	Iter da avviare

Adeguamento sagome: focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LIG_R LIG_18_4_4		Piacenza - Voghera	AVR (Alta Velocità di Rete) sulla Piacenza-Voghera	Adeguamento sagome
LIG_R LIG_18_5_2; LIG_R LIG_19_6_2		Fuori Muro - Bivio Fegino	Adeguamento della Linea "Sommersgibile" ossia raddoppio del binario in uscita da Sampierdarena - terminal Messina e adeguamento a P/C 80 della sagoma da bacino Fuori Muro e bivio Fegino	Adeguamento sagome

Programma: adeguamento moduli



Lista programmi con priorità di studio: adeguamento moduli



GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
EMR_MIR_19_12_2		Ravenna - Faenza	Incremento modulo delle linee a 600 metri	Massima priorità
EMR_MIR_19_12_1		Rimini - Ravenna - Ferrara	Incremento modulo delle linee a 600 metri	Massima priorità
VEN_RTC_18_4_1		Portogruaro - Treviso	Dotare almeno due stazioni della linea Portogruaro Treviso con un terzo binario di incrocio/precedenza così da poter far circolare treni merci anche durante la circolazione dei treni viaggiatori	Massima priorità
SIC_MIR_21_18_1		Linea Messina - Bicocca	Adeguamento sagoma e modulo linea Messina - Bicocca. Adeguamento linea Messina - Bicocca (...) con modulo linea fino a 550 metri.	Massima priorità
VEN_MIR_20_11_1		Cittadella	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, corredando i binari stessi delle caratteristiche tecniche atte alle lavorazioni tecniche di approntamento dei convogli.	Iter da avviare

Adeguamento moduli: focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
EMR_MIR_19_12_3		Ravenna - Castelbolognese	Incremento modulo delle linee a 600 metri	Adeguamento moduli
LIG_R LIG_18_4_5		Piacenza - Voghera	AVR (Alta Velocità di Rete) sulla Piacenza-Voghera	Adeguamento moduli

Programma: potenziamento scali merci



Lista programmi con priorità di studio: potenziamento scali merci

1/4



GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
SIC_MIR_21_11_1		Palermo Brancaccio	Elettificazione 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.	Massima priorità
SIC_MIR_21_13_1		Bicocca	Estensione lunghezza asta di manovra impianto di Bicocca. Predisporre l'asta di manovra lato Siracusa con una lunghezza tale da accogliere convogli di oltre 400 metri (ripristino lunghezza originaria) per la loro terminalizzazione in un'unica soluzione.	Massima priorità
CAL_MIR_19_31_1		Villa S.Giovanno Bolano	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)	Massima priorità
CAM_MIR_21_47_1		Maddaloni Marcianise	Riattivazione binario 17 e ripristino deviatoio lato sella di lancio al servizio dei binari 15 e 16 dello scalo di Maddaloni Marcianise. La riattivazione del binario 17 consentirebbe il posizionamento dei materiali in attesa di introduzione nel terminal evitando condizioni di ingombro. Il ripristino del deviatoio lato sella di lancio al servizio dei binari 15 e 16, attualmente "tronchi", consentirebbe il loro utilizzo per partenze / arrivi lato Gricignano senza altre manovre aggiuntive.	Massima priorità
VEN_DBCI_18_35_1		Tarvisio Boscoverde	Impianto di Tarvisio Boscoverde: Realizzazione tronchini per sosta locomotive	Massima priorità
LOM_DBCI_18_16_1		Cava Tigozzi	Impianto di Cava Tigozzi: Aumento lunghezza binari di arrivo/partenza e di presa/consegna ad almeno 600 m	Massima priorità
SIC_MIR_19_43_1		Bicocca	Istradamento direzione Siracusa	Massima priorità
FVG_CAP_20_3_1; FVG_MIR_21_39_1; FVG_CAP_21_5_1		Villa Opicina	Elettificazione di 9 binari presso la stazione di Villa Opicina	Iter da avviare

Lista programmi con priorità di studio: potenziamento scali merci

2/4



GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
FVG_R FVG_21_2_1		INTERPORTO DI PORDENONE	REALIZZAZIONE DI UNA STAZIONE ELEMENTARE A SERVIZIO DELL'INTERPORTO DI PORDENONE E ALLACCIO LATO UDINE. L'intervento consta nella realizzazione di una stazione elementare a servizio dell'Interporto (NUOVA STAZIONE DI PORDENONE – km 77+800) con le relative tecnologie e allaccio lato Udine, da definire congiuntamente a RFI in relazione allo sviluppo dei traffici. La proposta prevede il seguente assetto a regime (v. schema funzionale): - Assetto: scalo di Villanova allacciato ai binari di corsa, si aggiunge un fronte di segnalamento lato Udine i treni posso arrivare/partire in adiacenza all'Interporto. - Organizzazione funzionale: Arrivi e Partenze da 3 binari centralizzati presso l'Interporto sensibile riduzione dei tempi per Introduzione/estrazione dal raccordo - Potenzialità impianto: fino a 30 treni/giorno (15 coppie) - Modulo: 750 metri stazione elementare Valore stimato da RFI per le opere in oggetto è di 24 M€.	Iter da avviare
BAS_MIR_21_4_1		Potenza	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.	Iter da avviare

Lista programmi con priorità di studio: potenziamento scali merci

3/4



GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
FVG_MIR_21_38_1		Monfalcone	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.	Iter da avviare
FVG_ADR_20_8_2		Tarvisio	Si chiede l'incremento di binari secondari presso le stazioni di Villa Opicina e di Tarvisio; Per l'impianto di Villa Opicina è richiesta la disponibilità dello scalo di Campagna con il ripristino del collegamento alla stazione ferroviaria di Villa Opicina.	Iter da avviare
FVG_DBCI_18_6_1		Tarvisio Boscoverde	Impianto di Tarvisio Boscoverde: Aumento binari di transito (da 8 a 12)	Iter da avviare
PIE_MIR_19_27_1; PIE_MIR_21_6_1		Torino Orbassano	Ripristino della funzionalità di alcuni binari del fascio Direzioni	Iter da avviare
LAZ_MIR_21_16_1		Guidonia Colfiorito	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.	Iter da avviare
LOM_MIR_21_29_1		Seregno	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. Necessita 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).	Iter da avviare

Lista programmi con priorità di studio: potenziamento scali merci

4/4



GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
LOM_MIR_21_34_1		Raccordo Lonato	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.	Iter da avviare
PIE_DBCI_18_29_1		Domo	Domo2: Aumento lunghezza a 600 m aste di manovre lato Nord	Iter da avviare

Potenziamento scali merci: focus attività avviate

1/2

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
FVG_ADR_20_8_1		Villa Opicina	Si chiede l'incremento di binari secondari presso le stazioni di Villa Opicina e di Tarvisio; Per l'impianto di Villa Opicina è richiesta la disponibilità dello scalo di Campagna con il ripristino del collegamento alla stazione ferroviaria di Villa Opicina.	Potenziamento scali merci
FVG_ADR_19_1_1; FVG_AdSP – MAO_19_2_1; FVG_AdSP – MAO_19_3_1; FVG_ADR_20_1_1; FVG_AdSP – MAO_20_4_1; FVG_ADR_21_2_1; FVG_ADR_21_3_1		Cervignano Smistamento	Fase 1: elettrificazione asta lato Udine Fase 2: riapertura del fascio vuoti ed elettrificazione	Potenziamento scali merci
LOM_DBCI_18_14_1		Mantova Frassine – Castellucchio	Realizzazione nuova connessione Mantova Frassine – Castellucchio	Potenziamento scali merci
TOS_MIR_19_39_1		Livorno Calambrone	Elettrificazione binario che collega Livorno Calambrone a PM Darsena	Potenziamento scali merci
FVG_AdSP – MAO_19_4_1; FVG_ADR_20_3_1; FVG_ADR_21_4_1		Cervignano Smistamento	Adeguamento IS per consentire arrivi e partenze indistintamente dai Fasci Arrivi e Partenze	Potenziamento scali merci
PUG_MIR_21_1_1		Bellavista	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.	Potenziamento scali merci

Potenziamento scali merci: focus attività avviate

2/2



ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
PUG_MIR_21_3_1		Brindisi	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.	Potenziamento scali merci
LIG_MIR_19_28_1		Novi S. Bovo	Ripristino binari fascio "Fossato Alessandria"	Potenziamento scali merci
PIE_MIR_20_7_1		Linea Cherasco – Bra	Elettrificazione linea Bra - Cherasco. L'intervento di elettrificazione 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).	Potenziamento scali merci

Programma: potenziamento di impianto (PRG complesso)



Lista programmi con priorità di studio: potenziamento di impianto (PRG complesso)

1/2

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
VEN_TRINIT DPR_21_63_1		Padova	Efficientamento Manovre Padova. Necessità allacciamento infrastrutturale del binario 11 con i binari asta 10 e asta 9 lato Venezia e completamento del segnalamento per manovra (art 52/2 RS) per garantire una maggiore possibilità nelle manovre di Padova e svincolare la necessità della presenza del manovratore per le operazioni.	Massima priorità
SIC_TRINIT DPR_20_13_1		Palermo – Impianto Manutenzione OMV e Parco Chiovara	Adeguamento accesso OMV Palermo a seguito modifiche strutturali linee RFI - vedere fogli "DB regioni" per dettagli	Massima priorità
SIC_TRINIT_18_110_1; SIC_TRINIT_18_110_2; SIC_TRINIT DPR_19_79_1		Palermo C.le	Palermo Centrale: razionalizzazione del piano del ferro del DL di Palermo con la programmazione di istradamenti indipendenti tra le varie aree di piazzale, Centralizzazione del controllo degli enti di piazzale in ACC Palermo, eliminazione del Posto a Terra al fine di velocizzare gli spostamenti fra stazione e DL eliminando i conflitti ambito IMC e recuperando risorse di condotta/manovra	Massima priorità
LAZ_TRINIT DPR_19_40_1		Roma S. Pietro	Realizzare un collegamento fisico fra i binari della linea di Grosseto ed il binario 1 adiacente il FV	Massima priorità
VEN_TRINIT DPR_21_54_1		Castelfranco Veneto	Attrezzaggio Stazione di Castelfranco Veneto con scambi a 60 km-h. L'installazione di scambi a 60km/h permetterebbe una velocizzazione dei tempi di partenza verso Padova permettendo una maggiore regolarità nel servizio.	Massima priorità
TAA_PA BZ_20_3_1; TAA_PA BZ_21_3_1		Bolzano	Velocizzazione ingresso stazione Bolzano da Nord. La proposta consiste in due interventi: - Spostamento del cambio di velocità dalla pk 152 alla pk 151, senza interventi strutturali (Vt già adeguata) - Aumento della velocità di linea tra Bolzano asse FV (pk ca. 150) a pk 151 a non meno di 60 km/h in rango A, adeguandola alla velocità di linea a sud di Bolzano (pk 149 – FV Bolzano) - Inserimento di deviatori 60 km/h nella radice nord di Bolzano su alcuni itinerari maggiormente interessati da treni passanti o con origine verso nord.	Iter da avviare
EMR_TRINIT_18_20_2; EMR_TRINIT TP_21_6_1		Ferrara	Stazioni di Ferrara, Ravenna e Rimini : velocizzazione partenza da binari non di corretto tracciato, oggi a 30 km/h.	Iter da avviare

Lista programmi con priorità di studio: potenziamento di impianto (PRG complesso)

2/2

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
EMR_TRINIT_18_20_4; EMR_TRINIT TP_21_5_1		Rimini	Stazioni di Ferrara, Ravenna e Rimini : velocizzazione partenza da binari non di corretto tracciato, oggi a 30 km/h.	Iter da avviare
EMR_TRINIT TP_21_8_1		Reggio Emilia	Potenziamento del collegamento tra la stazione RFI e le stazioni FER di Reggio Emilia. La proposta prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra le stazioni di Reggio E. RFI e Reggio E. FER, e di uno tra le stazioni di Reggio E. RFI e Reggio S. Lazzaro (FER).	Iter da avviare
EMR_TRINIT_18_20_1; EMR_TRINIT DPR_19_28_1; EMR_TRINIT TP_21_4_1		Parma	Stazioni di Parma: velocizzazione partenza da binari non di corretto tracciato, oggi a 30 km/h.	Iter da avviare
FVG_TRINIT DPR_19_30_1; FVG_TRINIT DPR_21_67_1		Trieste Centrale	Creazione di un nuovo binario	Iter da avviare
EMR_TRINIT_18_20_3; EMR_TRINIT TP_21_7_1		Ravenna	Stazioni di Ferrara, Ravenna e Rimini : velocizzazione partenza da binari non di corretto tracciato, oggi a 30 km/h.	Iter da avviare
EMR_R_ER_19_10_1		Poggio Renatico	Ripristino binario di precedenza pari a modulo 750	Iter da avviare

Potenziamento di impianto (PRG complesso): focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LAZ_IT_18_7_1		Roma Prenestina	ADEGUAMENTO DEL "FASCIO VETTURE PRENESTINO" NEL NODO DI ROMA Si propongono i seguenti interventi infrastrutturali finalizzati ad una maggiore flessibilità di gestione dell'attività e dei movimenti di manovra: • ripristino del collegamento verso la stazione di Roma Prenestina con l'adeguamento e la centralizzazione dei deviatori (al fine di svincolare i movimenti dei materiali bloccati nei casi di accodamento).	Potenziamento impianto - PRG complesso
FVG_TRINIT_18_36_1; FVG_TRINIT DPR_21_71_1		Sacile	Linea Sacile – Gemona Possibilità di accedere alla linea anche dal 3 binario di Sacile e non solamente dal binario 1	Potenziamento impianto - PRG complesso
LOM_R LOM_19_17_1		Milano Centrale	Aumento della capacità di attestamento e riduzione dei conflitti di itinerari	Potenziamento impianto - PRG complesso
LOM_R LOM_19_14_1		Pavia	Creazione itinerario indipendente a doppio binario per l'ingresso da sud con nuovo ponte sul Ticino	Potenziamento impianto - PRG complesso
TAA_PA BZ_21_7_1		Vipiteno	Modifiche tecniche alla stazione di Vipiteno per poter attestare un treno all'ora. La ribattuta deve avvenire in modo che il nodo di Bressanone (a .55, p .55) sia garantito.	Potenziamento impianto - PRG complesso
LIG_TRINIT_18_58_1; LIG_TRINIT DPR_19_47_1		Mele	MELE: ripristino del secondo binario, con conseguente possibilità di effettuare incroci/precedenze in stazione	Potenziamento impianto - PRG complesso

Programma: efficientamento di linea (PRG semplice)



Lista programmi con priorità di studio: efficientamento di linea (PRG semplice)

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
EMR_R ER_19_8_1		Suzzara	Velocizzazione 60 km/h itinerario da/per III binario lato Mantova	Massima priorità
LAZ_TRINIT DPR_19_41_1		Bracciano	Creazione indipendenze per sosta materiale notturna	Massima priorità
LOM_R LOM_19_4_1		Monza - Molteno	Velocizzazioni e movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio	Iter da avviare
EMR_R ER_19_13_1; EMR_R ER_19_14_1; EMR_R ER_19_15_1		Lugo, Solarolo, Russi	Velocizzazione 60 km/h itinerari	Iter da avviare
LOM_R LOM_19_10_1		Luino - Gallarate	Velocizzazioni e movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio	Iter da avviare
ABR_TRINIT DPR_20_2_1		Linea Giulianova - Castellalto	Ripristino punto di incrocio linea Giulianova - Teramo. Si richiede il ripristino di una sede di incrocio sulla tratta Giulianova – Castellalto.	Iter da avviare
LOM_R LOM_19_5_1		Treviglio - Olmeneta	Velocizzazioni e movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio	Iter da avviare
LOM_R LOM_19_6_1		Lecco - Ponte San Pietro	Velocizzazioni e movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio	Iter da avviare
VEN_R VEN_19_8_2		Cerea - Isola della Scala	Efficientamento di impianto Cerea - Isola della Scala	Iter da avviare
VEN_R VEN_19_7_2		Legnago - Rovigo	Efficientamento di impianto Legnago - Rovigo	Iter da avviare
LOM_R LOM_19_9_1		Vercelli - Mortara	Velocizzazioni e movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio	Iter da avviare
LOM_R LOM_19_8_1		Pavia - Vercelli	Velocizzazioni e movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio	Iter da avviare
LOM_R LOM_19_7_1		Pavia - Casalpusterlengo	Velocizzazioni e movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio	Iter da avviare
PIE_R PIE_19_5_1		Ceva-S.Giuseppe di Cairo	Nuovi binario di incrocio/precedenza	Massima priorità
SAR_TRINIT_18_105_1; SAR_R SAR_19_7_1; SAR_TRINIT DPR_19_74_1; SAR_R SAR_19_4_1; SAR_R SAR_19_3_1; SAR_R SAR_18_4_2; SAR_R SAR_18_4_1		Siliqua/Villamassargia	Il ripristino del terzo binario di circolazione di Siliqua e del quarto, sempre di circolazione, a Villamassargia.	Massima priorità
LOM_TN_18_13_1		Pavia - Alessandria	Linee Pavia - Vercelli e Pavia - Alessandria: Realizzazione itinerario di ingresso / uscita da Pavia su sede indipendente rispetto alla linea Milano - Genova Sistemazione stazioni di incrocio con itinerari 60 Km/h, ingressi contemporanei, sottopassaggi	Iter da avviare

Efficientamento di linea (PRG semplice): focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
MAR_TRINIT DPR_21_17_1		Linea Ascoli Piceno – Porto D'Ascoli	Nuovo punto d'incrocio sulla linea Ascoli Piceno – Porto D'Ascoli. Realizzazione di un nuovo punto di incrocio sulla linea Ascoli Piceno – S. Benedetto del Tronto. Questo migliorerebbe sensibilmente la puntualità, oltre a permettere il raddoppio della capacità della linea.	Efficientamento impianto - PRG semplice
PUG_R PUG_21_4_1	PUG_R PUG_1_3_1 PUG_R PUG_1_5_1	Francavilla Fontana	Velocizzazione degli itinerari a 60 km/h	Efficientamento impianto - PRG semplice
VEN_R VEN_19_6_2	VEN_R VEN_19_6_1; VEN_R VEN_19_6_3	Vicenza - Schio	Efficientamento di impianto Vicenza - Schio	Efficientamento impianto - PRG semplice
CAL_TRINIT DPR_19_22_1		Sapri	Velocizzazione itinerari deviati	Efficientamento impianto - PRG semplice
FVG_TRINIT DPR_20_4_1		Linea Sacile - Gemona: stazione di Budoia	Stazione di Budoia sede di incrocio. Realizzazione marciapiede binario 2 per utilizzare la stazione come sede di incrocio e poter ricevere due treni per servizio viaggiatori contemporaneamente.	Efficientamento impianto - PRG semplice

Programma: potenziamento tecnologico impianti



Lista programmi con priorità di studio: potenziamento tecnologico impianti

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
UMB_TRINIT DPR_19_42_1		Terni	Modifica segnalamento per riduzione lunghezza dello spazio da percorrere a 30 km/h che normalmente allunga di 3-4 minuti i tempi di percorrenza in uscita da Terni	Massima priorità
LAZ_TRINIT LH_19_23_1		Roma Prenestina	Realizzazione di un nuovo binario di collegamento tra il parco vetture di Roma T.ni e la stazione di Roma Prenestina.	Iter da avviare

Programma: miglioramento accessibilità ai treni



Lista programmi con priorità di studio: miglioramento accessibilità ai treni

1/5

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
LOM_TN_18_14_3; LOM_TN_18_15_3		Rho	Linea S5 Varese - Treviglio: Modulo di banchina 250 m per tutte le fermate	Massima priorità
LOM_TN_18_14_4		Vanzago	Linea S5 Varese - Treviglio: Modulo di banchina 250 m per tutte le fermate	Massima priorità
LOM_TN_18_14_6		Legnano	Linea S5 Varese - Treviglio: Modulo di banchina 250 m per tutte le fermate	Massima priorità
LOM_TN_18_14_5		Canegrate	Linea S5 Varese - Treviglio: Modulo di banchina 250 m per tutte le fermate	Massima priorità
LOM_TN_18_14_2; LOM_TN_18_15_2		Cassano D'Adda	Linea S5 Varese - Treviglio: Modulo di banchina 250 m per tutte le fermate	Massima priorità
VEN_TRINIT DPR_19_108_1		Rovereto	L'allargamento del marciapiede e il ripristino della seconda rampa di scale permetterebbe ai treni dispari e pari di svolgere contemporaneamente il servizio viaggiatori, utilizzando normalmente i corretti tracciati, senza perditempi	Massima priorità
LOM_TN_18_14_7		Cavaria	Linea S5 Varese - Treviglio: Modulo di banchina 250 m per tutte le fermate	Massima priorità
VDA_TRINIT DPR_21_88_1	VDA_TRINIT_21_88	Ivrea	Innalzamento marciapiedi per incarrozzamento a raso materiali minuetto e BTR/ETR 813.	Massima priorità
LV_TRINIT LH_21_15_1	LV_TRINIT LH_21_15	Tutte le stazioni usate come fermata per servizio commerciale delle frecce: Pavia (binari 2 e 3)	Innalzamento altezza marciapiedi H55 per tutte le località servite dal servizio freccia.	Massima priorità
VEN_TRINIT DPR_19_106-107_1		Borghetto	L'allungamento e l'innalzamento del marciapiede di Borgetto e Dolcè avrebbero un impatto positivo sulla qualità e sicurezza del servizio	Massima priorità
VEN_TRINIT DPR_19_106-107_2		Dolcè	L'allungamento e l'innalzamento del marciapiede di Borgetto e Dolcè avrebbero un impatto positivo sulla qualità e sicurezza del servizio	Massima priorità
LV_TRINIT LH_21_15_8	LV_TRINIT LH_21_15	Tutte le stazioni usate come fermata per servizio commerciale delle frecce: Maratea	Innalzamento altezza marciapiedi H55 per tutte le località servite dal servizio freccia.	Massima priorità
EMR_R ER_19_9_1		Suzzara	Adeguamento/completamento marciapiedi ad H55	Massima priorità
LOM_TN_18_28_10		Casalmaggiore	Linea Brescia - Parma: Adeguamento banchine per modulo 160 m. Tutte le stazioni e fermate della linea	Massima priorità
LOM_TN_18_19_5		Varenna	Linea Lecco - Sondrio - Tirano: Adeguamento banchine per modulo 210 m. (Abbadia Lariana, Olcio, Fiumelatte, Varenna, Dorio, Talamona, San Pietro berbenno, Tirano)	Massima priorità

Lista programmi con priorità di studio: miglioramento accessibilità ai treni

2/5

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
LOM_TN_18_21_4		Ambivere	Linea Lecco - Bergamo: Adeguamento banchine per modulo 210 m. (Vercurago, Cisano, Pontida, Ambivere)	Massima priorità
LV_TRINIT LH_21_11_6		Stazioni principali del network AV: Venezia M.	Promuovere l'uso di ETR1000 in unità multipla aumentando i posti offerti ai viaggiatori trasportati su tratte/orari commercialmente più appetibili anche nei casi di problematiche legate alla scarsità di capacità di infrastruttura	Iter da avviare
LV_TRINIT LH_21_11_2		Stazioni principali del network AV: Roma Tiburtina	Promuovere l'uso di ETR1000 in unità multipla aumentando i posti offerti ai viaggiatori trasportati su tratte/orari commercialmente più appetibili anche nei casi di problematiche legate alla scarsità di capacità di infrastruttura	Iter da avviare
LV_TRINIT LH_21_11_1		Stazioni principali del network AV: Roma Termini	Promuovere l'uso di ETR1000 in unità multipla aumentando i posti offerti ai viaggiatori trasportati su tratte/orari commercialmente più appetibili anche nei casi di problematiche legate alla scarsità di capacità di infrastruttura	Iter da avviare
LV_TRINIT LH_21_11_4		Stazioni principali del network AV: Napoli C.le	Promuovere l'uso di ETR1000 in unità multipla aumentando i posti offerti ai viaggiatori trasportati su tratte/orari commercialmente più appetibili anche nei casi di problematiche legate alla scarsità di capacità di infrastruttura	Iter da avviare
LV_TRINIT LH_21_11_5		Stazioni principali del network AV: Bologna C.le	Promuovere l'uso di ETR1000 in unità multipla aumentando i posti offerti ai viaggiatori trasportati su tratte/orari commercialmente più appetibili anche nei casi di problematiche legate alla scarsità di capacità di infrastruttura	Iter da avviare
LOM_TN_18_14_8		Varese	Linea S5 Varese - Treviglio: Modulo di banchina 250 m per tutte le fermate	Iter da avviare
TAA_SAD_20_2_3	TAA_SAD_20_2_3	Bolzano	miglior accessibilità PRM	Iter da avviare
LV_TRINIT LH_21_15_2	LV_TRINIT LH_21_15	Tutte le stazioni usate come fermata per servizio commerciale delle frecce: Genova Brignole (binario 5)	Innalzamento altezza marciapiedi H55 per tutte le località servite dal servizio freccia.	Iter da avviare
LV_TRINIT LH_21_15_7	LV_TRINIT LH_21_15	Tutte le stazioni usate come fermata per servizio commerciale delle frecce: Monfalcone (binari 1 e 2)	Innalzamento altezza marciapiedi H55 per tutte le località servite dal servizio freccia.	Iter da avviare
LV_TRINIT LH_21_15_4	LV_TRINIT LH_21_15	Tutte le stazioni usate come fermata per servizio commerciale delle frecce: S. Donà di Piave –Jesolo (binari 1 e 2)	Innalzamento altezza marciapiedi H55 per tutte le località servite dal servizio freccia.	Iter da avviare

Lista programmi con priorità di studio: miglioramento accessibilità ai treni

3/5

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
LV_TRINIT LH_21_15_6	LV_TRINIT LH_21_15	Tutte le stazioni usate come fermata per servizio commerciale delle frecce: Portogruaro Caorle (binari 1 e 2)	Innalzamento altezza marciapiedi H55 per tutte le località servite dal servizio freccia.	Iter da avviare
CAM_TRINIT DPR_21_20_1		Maddaloni Inferiore	Allungamento marciapiedi nella stazione di Maddaloni Inferiore. L'allungamento dei marciapiedi di 139m per ridurre il pericolo di infortunio per i viaggiatori ed il personale.	Iter da avviare
LIG_R LIG_19_8_1		Genova Via di Francia	Allungamento dei marciapiedi in coerenza con il nuovo materiale rotabile in procinto di entrare in esercizio	Iter da avviare
LAZ_R LZ_20_10_3		Velletri	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare
LAZ_R LZ_20_10_28		Bracciano	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare
LV_TRINIT LH_21_15_5	LV_TRINIT LH_21_15	Tutte le stazioni usate come fermata per servizio commerciale delle frecce: Cervignano-Aquileia-Grado (binari 2 e 3)	Innalzamento altezza marciapiedi H55 per tutte le località servite dal servizio freccia.	Iter da avviare
LV_TRINIT LH_21_15_3	LV_TRINIT LH_21_15	Tutte le stazioni usate come fermata per servizio commerciale delle frecce: Latisana Lignano-Bibione (binari 2 e 3)	Innalzamento altezza marciapiedi H55 per tutte le località servite dal servizio freccia.	Iter da avviare
LAZ_R LZ_20_10_22		Viterbo P. Romana	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare
LAZ_R LZ_20_10_4		Viterbo P. Fiorentina	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare



Lista programmi con priorità di studio: miglioramento accessibilità ai treni

4/5

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
LAZ_R LZ_20_10_20		S. Maria delle Mole	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare
LAZ_R LZ_20_10_9		Roccasecca	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare
LAZ_R LZ_20_10_26		Oriolo	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare
LAZ_R LZ_20_10_13		Marino Laziale	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare
LAZ_R LZ_20_10_27		Manziana - Canale Monterano	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare
LAZ_R LZ_20_10_18		Cecchina	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare

Lista programmi con priorità di studio: miglioramento accessibilità ai treni

5/5

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
LAZ_R IZ_20_10_2		Albano Laziale	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Innalzamento h55 dei marciapiedi laddove non ancora innalzati, laddove non siano già ricompresi in altri progetti di investimento. ...omissis...	Iter da avviare
TAA_SAD_20_2_2; TAA_SAD_21_2_1		San Candido	miglior accessibilità PRM	Iter da avviare
TAA_PA BZ_20_10_1; TAA_PA BZ_21_10_1		Egna	Innalzamento marciapiedi stazione di Egna. Adeguamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.	Iter da avviare
TAA_PA BZ_20_12_1; TAA_PA BZ_21_12_1		Salorno	Innalzamento marciapiedi stazione di Salorno. Adeguamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarozzamento.	Iter da avviare



Miglioramento accessibilità ai treni: focus attività avviate

1/2

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
PUG_R PUG_21_1_1		Francavilla Fontana	Innalzamento ad H55 di tutti i marciapiedi di stazione e abbattimento delle barriere architettoniche	Miglioramento accessibilità treni
PUG_TRINIT DPR_19_66_1		Barletta	Allungamento del marciapiede utile a 200 mt del binario tronco già presente in direzione del fabbricato viaggiatori, lato sud.	Miglioramento accessibilità treni
VDA_TRINIT DPR_21_88_8	VDA_TRINIT_21_88	Aosta	Innalzamento marciapiedi per incarrozzamento a raso materiali minuetto e BTR/ETR 813.	Miglioramento accessibilità treni
VDA_TRINIT DPR_21_88_5	VDA_TRINIT_21_88	Verres	Innalzamento marciapiedi per incarrozzamento a raso materiali minuetto e BTR/ETR 813.	Miglioramento accessibilità treni
VDA_TRINIT DPR_21_88_6	VDA_TRINIT_21_88	Chantillon - Saint Vincent	Innalzamento marciapiedi per incarrozzamento a raso materiali minuetto e BTR/ETR 813.	Miglioramento accessibilità treni
LV_TRINIT LH_21_15_9	LV_TRINIT LH_21_15	Tutte le stazioni usate come fermata per servizio commerciale delle frecce: Taranto (binario 5)	Innalzamento altezza marciapiedi H55 per tutte le località servite dal servizio freccia.	Miglioramento accessibilità treni
TAA_PA BZ_21_8_1		Vipiteno	Si richiede inoltre l'innalzamento dei marciapiedi a +55 e l'installazione di ascensori a servizio dei marciapiedi di stazione, il tutto finalizzato ad un più generale abbattimento delle barriere architettoniche.	Miglioramento accessibilità treni
VDA_TRINIT DPR_21_88_2	VDA_TRINIT_21_88	Point Saint Martin	Innalzamento marciapiedi per incarrozzamento a raso materiali minuetto e BTR/ETR 813.	Miglioramento accessibilità treni

Miglioramento accessibilità ai treni: focus attività avviate

2/2

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LV_TRINIT LH_21_11_3		Stazioni principali del network AV: Milano C.le	Promuovere l'uso di ETR1000 in unità multipla aumentando i posti offerti ai viaggiatori trasportati su tratte/orari commercialmente più appetibili anche nei casi di problematiche legate alla scarsità di capacità di infrastruttura	Miglioramento accessibilità treni
LOM_TN_18_18_2		Travedona Biandronno	Linea Gallarate - Luino: Adeguamento banchine per modulo 210 m.	Miglioramento accessibilità treni
LOM_TN_18_18_3		Sangiano	Linea Gallarate - Luino: Adeguamento banchine per modulo 210 m.	Miglioramento accessibilità treni
VDA_TRINIT DPR_21_88_3	VDA_TRINIT_21_88	Donnas	Innalzamento marciapiedi per incarrozzamento a raso materiali minuetto e BTR/ETR 813.	Miglioramento accessibilità treni

Programma: miglioramento accessibilità alle banchine



Lista programmi con priorità di studio: miglioramento accessibilità alle banchine

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
VEN_TRINIT DPR 19 117 1		Padova	attrezzaggio del binario XI per servizio viaggiatori	Massima priorità

Miglioramento accessibilità alle banchine: focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LOM_R LOM_19_11_2		Seregno	Realizzazione secondo sottopasso	Miglioramento accessibilità banchine
TAA_PA BZ_20_13_1; TAA_PA BZ_21_13_1		Bolzano	Prolungamento sottopasso della Stazione di Bolzano. Attualmente gli utenti che escono/arrivano alla stazione ferroviaria di Bolzano sono costretti ad attraversare una strada (via Garibaldi / via Renon) mediante impianto semaforico a chiamata. Questo comporta evidenti rischi soprattutto in occasione dell'arrivo dei treni nelle ore di punta del trasporto ferroviario. Con il prolungamento del sottopasso di stazione sotto la viabilità per fuoriuscire in prossimità di ampio parco (fontana delle rane) / zona pedonale sarà migliorata l'accessibilità della stazione ferroviaria e dunque la qualità del trasporto pubblico in senso lato.	Miglioramento accessibilità banchine
LOM_R LOM_19_11_1		Monza	Realizzazione secondo sottopasso	Miglioramento accessibilità banchine
LOM_R LOM_19_11_3		Lecco	Realizzazione secondo sottopasso	Miglioramento accessibilità banchine
PUG_R PUG_21_2_1		Francavilla Fontana	Prolungamento del sottopasso (oggi limitato sino al secondo marciapiede) sino al terzo marciapiede	Miglioramento accessibilità banchine

Programma: potenziamento sistema di IaP



Lista programmi con priorità di studio: potenziamento sistema di laP

1/2

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
ABR_TRINIT DPR_19_7_26		Tione	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_29		S. Demetrio	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_22		Raiaino	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_21		Pratola P. S.	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_31		Paganica	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_23		Molina	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_30		L' Aquila S. Gregorio	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_27		Fontecchio	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_28		Fagnano	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_25		Beffi	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_32		Bazzano	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_24		Acciano	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità

Lista programmi con priorità di studio: potenziamento sistema di IaP

2/2

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
ABR_TRINIT DPR_19_7_20		Sulmona	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
ABR_TRINIT DPR_19_7_33		L'Aquila	Miglioramento informazione al pubblico	Massima priorità
LV_TRINIT LH_19_1_3; LV_TRINIT_18_85_1		Udine	Migliorare il sistema di diffusione sonora delle informazioni nelle stazioni come ad esempio nelle stazioni di Padova, Genova,Udine prevedendo anche la diffusione multilingue per alcune stazioni di confine come ad. esempio Udine (italiano / tedesco / francese)	Iter da avviare
LV_TRINIT LH_19_1_1		Genova P.P.	Migliorare il sistema di diffusione sonora delle informazioni nelle stazioni come ad esempio nelle stazioni di Padova, Genova,Udine prevedendo anche la diffusione multilingue per alcune stazioni di confine come ad. esempio Udine (italiano / tedesco / francese)	Iter da avviare
ABR_TRINIT DPR_19_7_53		Carsoli	Miglioramento informazione al pubblico	Iter da avviare
ABR_TRINIT DPR_19_7_56		Vicovaro (No IaP)	Miglioramento informazione al pubblico	Iter da avviare
ABR_TRINIT DPR_19_7_62		Ponte di Nona	Miglioramento informazione al pubblico	Iter da avviare

Potenziamento sistema di laP: focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
PUG_R PUG_21_5_1	PUG_R PUG_1_4_1	FrancaVilla Fontana	Adeguamento dell'Informazione al Pubblico audio e video	Potenziamento sistema laP

Programma: elettrificazione linea



Lista programmi con priorità di studio: elettrificazione linea

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
VEN_R VEN_19_7_1		Legnago - Rovigo	Elettrificazione della linea Legnago - Rovigo	Massima priorità
LV_CAP_20_1_1; PIE_CAP_18_9_2; LOM_MIR_20_4_1; PIE_MIR_21_8_1; LV_CAP_21_1_1; PIE_MIR_19_21_1		Linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro Torreberetti-Sannazzaro-Casalpuusterlengo	Elettrificazione e adozione sistema SCMT su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro	Iter da avviare
VEN_MIR_20_14_1		Linea Rovigo - Chioggia	Elettrificazione linea Rovigo - Chioggia. L'elettrificazione 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.	Iter da avviare

Elettificazione linea: focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LOM_TN_18_11_2; EMR_MIR_19_6_1		Brescia - Parma	Linea Brescia - Parma: Elettificazione linea	Elettificazione linea
LOM_R LOM_19_3_2; LOM_TN_18_8_1; LOM_TN_19_2_1; LOM_R LOM_19_19_1		Monza - Molteno	Elettificazione Monza - Molteno	Elettificazione linea
VEN_R VEN_19_6_1; VEN_TRINIT DPR_19_118_1	VEN_R VEN_19_6_2; VEN_R VEN_19_6_3	Vicenza - Schio	Elettificazione della linea Vicenza - Schio	Elettificazione linea
FVG_MIR_19_14_1		Gorizia - Nova Gorica	Elettificazione linea Gorizia - Nuova Gorica	Elettificazione linea

Programma: potenziamento tecnologico linee



Lista programmi con priorità di studio: potenziamento tecnologico linee

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
FVG_R FVG_21_5_1	FVG_TRINIT_18_26_1	LINEA UDINE-VENEZIA MESTRE	MIGLIORAMENTO PRESTAZIONALE DELLA LINEA UDINE-VENEZIA-MESTRE. Potenziamento tecnologico e miglioramento prestazionale linea Venezia-Udine.	Iter da avviare
FVG_AdSP – MAO_20_14_1; FVG_AdSP – MAO_21_8_1		Trieste C.le – Bivio D’Aurisina	Creazione di un posto comunicazione in corrispondenza della ex LdS di Grignano.	Iter da avviare
FVG_TRINIT DPR_19_31_1		Udine - Treviso	Trasformazione del sistema di distanziamento treni fra Udine e Treviso da blocco conta assi a blocco elettrico automatico a correnti codificate	Iter da avviare

Programma: eliminazione limitazioni IS



Lista programmi con priorità di studio: eliminazione limitazioni IS

GRADUATORIA 18 -21				
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Quadrante
LAZ_TRINIT_18_42_1		Settebagni	Risoluzione abbattimento codice fisso binario dispari Settebagni	Massima priorità
LAZ_TRINIT LH_19_33_1		Roma Termini	Adeguamento tecnologico con sistema INFILL alla protezione di Roma termini per gli ingressi da linea DD da linea AV NA – RM	Massima priorità
TOS_TRINIT DPR_19_98_1		Viareggio	per i treni in partenza da Viareggio e diretti a Firenze via Lucca far attivare la protezione della marcia in corrispondenza del segnale di partenza interno e non al segnale di partenza esterno.	Iter da avviare
LAZ_R LZ_20_9_1		Colleferro - Bivio/PC Sgurgola	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L'intervento prevede: ✓ Banalizzazione della tratta Colleferro Bivio/PC Sgurgola e relativo upgrade tecnologico; ...omissis...	Iter da avviare
PIE_TRINIT DPR_19_60_1		Fossano	Eliminazione della riduzione di velocità a 10Km/h, in ingresso a Fossano per i treni provenienti da Cuneo	Iter da avviare

Eliminazione limitazioni IS: focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
SIC_TRINIT DPR_19_81_1		Sciara	Eliminazione della riduzione a 10 km/h nella sede di incrocio	Eliminazione limitazioni IS
LV_CAP_20_1_2; PIE_CAP_18_9_1; LV_CAP_21_2_1		Linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro	Elettrificazione e adozione sistema SCMT su linea Alessandria S.to – Pavia – Casalpusterlengo via Sannazzaro	Eliminazione limitazioni IS
LOM_TRINIT LH_19_32_1		Milano Centrale	Adeguamento tecnologico con sistema INFILL alla protezione di Milano Centrale	Eliminazione limitazioni IS

- Funzionamento del Tavolo Tecnico di Ascolto
- Panoramica delle richieste ricevute dagli Stakeholder
- Perimetro di applicazione del Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari nell'ambito del TTA 2018 – 2021
- Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo
- Risultati della valutazione dei programmi del TTA 2018 – 2021
- Lista programmi con priorità di studio ("massima priorità ", " iter da avviare")
- **Lista programmi con priorità di studio (ACB/AMC/SdT)**
- Lista programmi con attività concluse
- Panoramica dei programmi afferenti ad altri processi aziendali



Programma: nuovo punto di accesso alla rete



Lista programmi con priorità di studio: nuovo punto di accesso alla rete

ELENCO PROGRAMMI 18 -21 ¹		
ID long	Tratta o località prevalente	Programma
TAA_PA BZ_21_14_1	Fortezza - San Candido	Nella Provincia Autonoma di Bolzano sulla linea ferroviaria della Val Pusteria FL44 si intende realizzare una nuova fermata ferroviaria al servizio della valle con il sito turistico del lago di Braies, patrimonio dell'UNESCO.
VEN_R VEN_21_3_1	Padova - Mestre LS	Nuova fermata San Lazzaro (Padova) sulla linea Milano - Venezia LS.
VEN_TRINIT DPR_19_120_1	Padova Interporto	attrezzaggio della bretella Padova - Padova Interporto per servizio viaggiatori
LOM_TN_19_4_1	Monza - Lecco	Modifiche impiantistiche alle fermate di Monza Sobborghi e Villasanta (poste sulla Monza - Molteno) per fare fermare anche i treni della relazione S8 (percorrenti la Monza - Lecco)
FVG_TRINIT DPR_21_77_1	Nuova fermata Maniago Torricelli	Nuova fermata Maniago Torricelli. Realizzazione della fermata di maniago torricelli. Il servizio scolastico per l'istituto superiore torricelli di maniago attualmente e' attestato alla stazione di maniago con trasferimento in bus alla scuola. L'istituzione della nuova fermata maniago torricelli e' richiesta dalle autorità locali e valutata positivamente dalla regione friuli venezia giulia. Consente il miglioramento dell'offerta destinata alla clientela scuole eliminando la necessita' del servizio intermodale ferro-gomma ed il relativo costo sostenuto dalla dr friuli vg.
PUG_TRINIT DPR_21_40_1	Serranova	Ripristino stazione di Serranova per il servizio viaggiatori. La trasformazione del Pbi di Serranova (Bari - Lecce) in fermata atta al servizio viaggiatori, consentirebbe l'utilizzo del treno per una zona di altissimo interesse turistico balneare per la riserva di Torre Guaceto, oasi WWF.

1 Nessuno dei Programmi richiedenti Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico è escluso con algoritmo.

Programmi con strategicità sopra la media da algoritmo

Nuovo punto di accesso alla rete: focus attività avviate

1/2

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LOM_R LOM_19_13_1		Segrate	Nuova stazione Segrate Porta Est	Nuovo punto di accesso alla rete
CAL_R CAL_21_1_1		San Nicola Arcella	Riapertura al servizio viaggiatori della fermata San Nicola Arcella. L'intervento prevede: - il ripristino delle banchine ed il loro innalzamento ad h55 - il ripristino del sottopasso esistente - abbattimento delle barriere architettoniche - realizzazione dell'impianto di illuminazione - ricollocazione degli impianti di sicurezza a servizio delle gallerie limitrofe in altra località; - realizzazione impianti luce e forza motrice della fermata.	Nuovo punto di accesso alla rete
PUG_TRINIT DPR_19_69_1		Outlet di Molfetta	Si richiede la creazione di una fermata intermedia tra Molfetta e Bisceglie, nei pressi dell'Outlet e del parco divertimenti Miragica. La zona ha un elevato interesse sia turistico che a livello commerciale.	Nuovo punto di accesso alla rete
PUG_TRINIT DPR_19_67_1		Egnazia	Ripristino della fermata con effettuazione del servizio viaggiatori; la fermata verrebbe assegnata ai treni SU Barletta – Fasano, che fanno interscambio a Fasano con i treni veloci	Nuovo punto di accesso alla rete
UMB_TRINIT_18_126_1; UMB_TRINIT DPR_19_114_1		Collestrada	Realizzazione di una fermata in località Collestrada	Nuovo punto di accesso alla rete
SAR_R SAR_18_6_1; SAR_R SAR_19_1_1; SAR_TRINIT DPR_19_72_1		Chilivani	Nuova Stazione di Chilivani, situata a sud dell'attuale stazione di Chilivani e prima della bretella.	Nuovo punto di accesso alla rete

Nuovo punto di accesso alla rete: focus attività avviate

2/2

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
VEN_R VEN_19_5_1		Monselice	Nuova fermata a servizio dell'Ospedale Schiavonia sulla linea Bologna-Padova	Nuovo punto di accesso alla rete
LOM_R LIG_19_7_1		Milano Forlanini	Realizzazione di banchine adatte ai treni a lunga percorrenza sulla "Linea Genova"	Nuovo punto di accesso alla rete
VEN_TN_18_1_2		Desenzano/Peschiera	Linea Milano - Verona: Realizzazione / ripristino fermate tra Brescia e Desenzano Binari di attestamento treni a Desenzano e/o Peschiera	Nuovo punto di accesso alla rete
TAA_PA BZ_20_5_1; TAA_PA BZ_21_5_1		Bressanone	Nuova fermata di Bressanone Ospedale (BZ). Fermata dotata di 2 marciapiedi di lunghezza 250 m e a quota +55cm rispetto al piano di rotolamento. Realizzazione contestuale di sottopasso pedonale con ascensori, sala d'aspetto/obliterazione dei biglietti, WC e parcheggio biciclette.	Nuovo punto di accesso alla rete
LOM_TN_18_5_2		Monza est	Nodo di Monza: - Terzo binario Monza - Villasanta - Arcore - Nuove fermate linea Milano - Lecco - Binario attestazione a Carnate o Cernusco	Nuovo punto di accesso alla rete
VEN_TRINIT DPR_19_119_1; VEN_TRINIT_18_139_1		Treviso	nuova fermata a Treviso S. Quaranta	Nuovo punto di accesso alla rete

Programma: potenziamento infrastrutturale linea



Lista programmi con priorità di studio: potenziamento infrastrutturale linea



1/3

ELENCO PROGRAMMI 18 -21 ¹		
ID long	Tratta o località prevalente	Programma
LOM_F+IR_19_17_1	Brescia Est - San Zeno - Cremona	Raddoppio di linea
UMB_TRINIT_18_132_1	Trentola - Foligno	Raddoppio tra Terontola e Foligno
LOM_R LOM_20_3_1	Linea Lecco - Tirano	Raddoppio selettivo linea Valtellina. La collocazione più idonea per i raddoppi selettivi deve essere individuata in relazione al modello di offerta e alla fattibilità infrastrutturale. Si propone la verifica del raddoppio in variante con rettifica del tracciato in curva e allontanamento dalla SS38 della tratta tra Talamona e Sondrio.
PIE_CAP_20_6_1; PIE_CAP_21_9_1	Linea Premosello – Novara via Borgomanero	Raddoppio/quadruplicamento tratte di linea
VEN_R VEN_19_2_1	Castelfranco Veneto - Bassano del Grappa	Raddoppio della linea
PIE_R PIE_19_2_1; PIE_TRINIT_18_97_1; PIE_TRINIT DPR_19_64_1; PIE_R PIE_18_5_1	Torino - Pinerolo	Raddoppio della linea

1 Nessuno dei Programmi richiedenti Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico è escluso con algoritmo.



Programmi con strategicità sopra la media da algoritmo

Lista programmi con priorità di studio: potenziamento infrastrutturale linea



2/3

ELENCO PROGRAMMI 18 -21 ¹		
ID long	Tratta o località prevalente	Programma
SAR_R SAR_18_5_1; SAR_R SAR_19_5_1; SAR_R SAR_19_6_1	San Gavino - Oristano	LINEA SAN GAVINO - ORISTANO IPOTESI di intervento medio
EMR_DBCI_18_3_1	Castel Bolognese - Russi	Raddoppio linea Castelbolognese – Russi
EMR_DBCI_18_2_1	Faenza - Russi	Raddoppio linea Faenza – Russi
PIE_TRINIT_18_94_1; PIE_R PIE_19_1_1; PIE_TRINIT DPR_19_61_1	Fossano - Cuneo	Raddoppio della Fossano – Cuneo
LOM_R LOM_19_2_1; LOM_R LOM_18_2_1	Montello - Rovato	Raddoppio Montello - Rovato
LOM_R LOM_19_12_1	Seregno - Carnate - Ponte San Pietro	Raddoppio della tratta e rivisitazione Nodo di Seregno per connessione con Ferrovie Nord
LOM_CAP_18_5_1	Luino - linee afferenti	Linee afferenti a Luino: da raddoppiare
LOM_R LOM_19_18_1	Lecco - Ponte San Pietro	Raddoppio della linea
VEN_TRINIT_18_138_1	Thiene - Dueville - Cavazzale	Raddoppio della tratta Thiene - Dueville - Cavazzale (Vicenza Schio) ed eliminazione dei 19 PL presenti al fine di eliminare la criticità derivante dalla circolazione a semplice binario

1 Nessuno dei Programmi richiedenti Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico è escluso con algoritmo.

Programmi con strategicità sopra la media da algoritmo

Lista programmi con priorità di studio: potenziamento infrastrutturale linea

3/3

ELENCO PROGRAMMI 18 -21 ¹		
ID long	Tratta o località prevalente	Programma
CAM_IT_18_5_1	PM Casoria - Napoli C.le	INCREMENTO DI CAPACITA' TRATTA PM CASORIA- NAPOLI CENTRALE Si propone un intervento mirato ad incrementare la capacità nella tratta di penetrazione PM CASORIA-NAPOLI CENTRALE che, essendo comune sia alla linea AV / AC Roma-Napoli che alla linea Napoli -Salerno (cosiddetta Monte del Vesuvio), rappresenta oggi un "collo di bottiglia" per la dorsale alta velocità Torino-Salerno. Molte richieste di nuovi treni AV con origine/destinazione nella stazione di Napoli Centrale non possono essere soddisfatte da parte del Gestore Infrastruttura a causa dell'assenza di capacità sulla tratta in oggetto la quale, non solo è interessata dal traffico alta velocità, ma anche da treni regionali e lunga percorrenza di tipo convenzionale (Intercity)
LOM_TN_18_5_1	Villasanta - Arcore	Nodo di Monza: - Terzo binario Monza - Villasanta - Arcore - Nuove fermate linea Milano - Lecco - Binario attestazione a Carnate o Cernusco
LAZ_TRINIT_18_40_1	Roma - Napoli	Prevedere la riattivazione delle interconnessioni linea AV Roma - Napoli

¹ Nessuno dei Programmi richiedenti Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico è escluso con algoritmo.

■ Programmi con strategicità sopra la media da algoritmo

Potenziamento infrastrutturale linea: focus attività avviate

1/2

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LAZ_R LZ_20_5_1; LAZ_TRINIT DPR_21_10_1		Linea Bracciano – Viterbo P.F.	Raddoppio Bracciano – Viterbo P.F.	Potenziamento infrastrutturale linea
LAZ_R LZ_20_3_1		Tivoli - Guidonia Colle Fiorito	Raddoppio Tivoli - Guidonia	Potenziamento infrastrutturale linea
VEN_DBCI_18_34_1		Verona Porta Nuova - Mantova	Raddoppio linea Verona Porta Nuova – Mantova	Potenziamento infrastrutturale linea
LOM_DBCI_18_15_1		Mantova – Modena	Raddoppio linea Mantova – Modena	Potenziamento infrastrutturale linea

Potenziamento infrastrutturale linea: focus attività avviate

2/2

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LAZ_IT_18_9_1		Bivio Orte Sud - Settebagni	INCREMENTO DI CAPACITA' TRATTA 1° BIVIO ORTE SUD-SETTEBAGNI Si propone un intervento mirato ad incrementare la capacità della linea Direttissima Firenze - Roma, in particolare nella tratta 1° BIVIO ORTE SUD-SETTEBAGNI. Tale tratta è già interessata da interventi di adeguamento infrastrutturale previsti nell'orizzonte temporale del Piano Commerciale (ed, Febbraio 2018) ma essi comporteranno esclusivamente benefici in termini di regolarità e/o tempi di viaggio (non quantificati). La tratta in esame è percorsa dal traffico alta velocità della Dorsale Nord-Sud italiana, ma anche da treni regionali e lunga percorrenza di tipo convenzionale (Intercity), con notevoli effetti negativi sulla capacità a causa dell'eterotachia. L'elevatissima domanda sulla Direttrice, caratterizzata da un prevedibile trend crescente negli anni, renderà in futuro tale tratta sempre più congestionata. Si propongono, pertanto, interventi mirati all'incremento di capacità della tratta con separazione dei flussi di lunga percorrenza AV (con velocità superiori a 200 km/h) da quelli di tipo convenzionale (con velocità minori o uguali a 200 km/h) con il quadruplicamento della linea	Potenziamento infrastrutturale linea
TAA_PA BZ_20_6_1; TAA_PA BZ_21_6_1		Linea Fortezza-San Candido	Raddoppio selettivo linea ferroviaria Fortezza - San Candido (BZ). E' in fase di studio la possibilità di effettuare dei raddoppi selettivi sulla linea ferroviaria al fine di incrementare la capacità e la velocità della linea.	Potenziamento infrastrutturale linea
LOM_CAP_20_11_1; LOM_CAP_21_10_1; LOM_TN_18_2		Linea Milano - Chiasso	Raddoppio/quadruplicamento tratte di linea	Potenziamento infrastrutturale linea
LAZ_R LZ_20_6_1		Linea Roma Casilina - Capannelle	Quadruplicamento Roma Casilina - Capannelle	Potenziamento infrastrutturale linea
LIG_R LIG_18_5_1; LIG_R LIG_19_6_1; LIG_R LIG_19_6_2		Sampierdarena- terminal Messina	Adeguamento della Linea "Sommersgibile" ossia raddoppio del binario in uscita da Sampierdarena - terminal Messina e adeguamento a P/C 80 della sagoma da bacino Fuori Muro e bivio Fegino	Potenziamento infrastrutturale linea

Programma: nuovo collegamento



Lista programmi con priorità di studio: nuovo collegamento

1/4

ELENCO PROGRAMMI 18 -21 ¹		
ID long	Tratta o località prevalente	Programma
VEN_R VEN_21_4_1	Calalzo - Cortina	Collegamento ferroviario Venezia - Cortina. Il progetto estenderebbe il servizio da Calalzo alla città di Cortina offrendo la possibilità di giungere nel cuore delle dolomiti mediante una mobilità esclusivamente via ferro.
LAZ_R LZ_20_2_1	Pomezia - Cassino	Potenziamento della connettività merci nel reticolo logistico laziale
LOM_DBCI_18_20_1	Seregno - Treviglio - Cremona	Bypass del nodo di Milano (ad es. via Seregno - Treviglio - Cremona): Adeguamento linea esistente a parametri TEN-T e/o realizzazione nuova linea
LOM_MIR_21_27_1	Nuovo collegamento merci tra l'impianto di S. Zeno Folzano e la linea per Verona	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.
LOM_R LOM_19_1_1; LOM_R LOM_18_1_1	Brescia - San Zeno - Ghedi - Montichiari	Prolungamento raddoppio Brescia-San Zeno-Ghedi-Montichiari su Desenzano del Garda

1 Nessuno dei Programmi richiedenti Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico è escluso con algoritmo.

 Programmi con strategicità sopra la media da algoritmo

Lista programmi con priorità di studio: nuovo collegamento

2/4

ELENCO PROGRAMMI 18 -21 ¹		
ID long	Tratta o località prevalente	Programma
CAL_R CAL_21_4_1	Lamezia Terme Centrale	Collegamento ferroviario fra la stazione di Lamezia Terme Centrale e l'aeroporto di Lamezia. Il collegamento fra stazione di Lamezia Terme C.le e aeroporto di Lamezia potrebbe essere configurato attraverso specifiche bretelle elettrificate di collegamento a sud rispetto attuale stazione di Lamezia Terme Centrale in modo da poter inoltrare verso l'aeroporto sia i treni provenienti da Cosenza e da Catanzaro (lato nord) sia i treni provenienti da Reggio Calabria (lato sud), senza interscambio modale. Le bretelle dovranno consentire il collegamento con una nuova stazione di testa limitrofa al terminal aeroportuale, servita da treni del Trasporto Regionale. L'intervento deve consentire la piena funzionalità a livello ferroviario per tutti i collegamenti previsti e dovrà ricomprendere il potenziamento del sistema di accessibilità e di informazione al pubblico e di intermodalità.
LOM_R LOM_19_15_1	Nodo di Milano	Studio e PFTE del secondo passante ferroviario milanese
VEN_R VEN_21_2_1	Padova - Chioggia	Nuovo Collegamento Ferroviario Padova – Piove di Sacco-Chioggia
MOL_R MOL_19_2_1	Campobasso - Benevento	Ripristino infrastrutturale ed elettrificazione linea con velocizzazione itinerari

¹ Nessuno dei Programmi richiedenti Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico è escluso con algoritmo.

 Programmi con strategicità sopra la media da algoritmo

Lista programmi con priorità di studio: nuovo collegamento

3/4

ELENCO PROGRAMMI 18 -21 ¹		
ID long	Tratta o località prevalente	Programma
LOM_R LOM_20_1_1	Arcore-Vimercate	Collegamento ferroviario Arcore-Vimercate. L'intervento riguarda la realizzazione di un nuovo tratto di linea, possibilmente anche a semplice binario, a partire dalla linea Monza-Carnate, tra le stazioni di Arcore e di Carnate, fino al Comune di Vimercate in raccordo con il capolinea del nuovo sistema di trasporto in fase di studio e definizione (M2 o LRT). Le caratteristiche della linea saranno da definire in uno studio complessivo delle infrastrutture di TPL del comparto.
PIE_MIR_20_9_1	Trofarello (tra linee Cuneo – Trofarello e Trofarello – Alessandria)	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) e/o attraversamenti gruppo scambi 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.
PIE_R PIE_18_4_1	Pinerolo - Torre Pellice	Riattivazione della tratta Pinerolo-Torre Pellice in funzione degli esiti della procedura di confronto competitivo messa in atto dall'AMP per l'affidamento del Servizio Ferroviario Metropolitano.

1 Nessuno dei Programmi richiedenti Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico è escluso con algoritmo.

Programmi con strategicità sopra la media da algoritmo

Lista programmi con priorità di studio: nuovo collegamento

4/4

ELENCO PROGRAMMI 18 -21 ¹		
ID long	Tratta o località prevalente	Programma
PIE_MIR_20_10_1	Novara (tra linee Alessandria – Novara e Novara – Milano)	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.
LAZ_MIR_19_42_1; LAZ_DBCI_18_11_1	Orte (tra linee Orte – Terni e Orte – Chiusi)	Bretella di collegamento merci tra la linea Orte-Terni con Orte-Chiusi per i treni diretti nord
CAM_IT_18_3_1	Napoli C.le	ACCESSIBILITA' "FASCIO IF" DELLA STAZIONE DI NAPOLI CENTRALE Si propone un intervento mirato ad incrementare l'accessibilità del cosiddetto "Fascio IF" della stazione di Napoli Centrale
FVG_MIR_20_1_1	Udine (tra linee Sacile – Udine – Tarvisio e Tarvisio – Udine – Palmanova – Cervignano)	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, o 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".

1 Nessuno dei Programmi richiedenti Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico è escluso con algoritmo.

Programmi con strategicità sopra la media da algoritmo

Nuovo collegamento: focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LAZ_R LZ_20_1_1		Frosinone - Latina	Collegamenti trasversali tra le linee "Formia" e "Cassino"	Nuovo collegamento
LAZ_R LZ_20_1_2		Cassino - Formia	Collegamenti trasversali tra le linee "Formia" e "Cassino"	Nuovo collegamento
VEN_R VEN_20_1_1		Garda - Aeroporto Catullo VR	Collegamento ferroviario Garda - Aeroporto Catullo di VR. (v. ipotesi sviluppate su documentazione Stakeholder)	Nuovo collegamento
SIC_MIR_19_43_2		Bretella di Bicocca	Istradamento direzione Siracusa	Nuovo collegamento
LAZ_R LZ_20_4_1		Linee Roma – Napoli (via Cassino) e la Roma – Napoli AV/AC	Collegamento tra le linee Roma – Napoli (via Cassino) e la Roma – Napoli AV/AC attraverso un'interconnessione a salto di montone in località Labico con estensione di circa 2 km	Nuovo collegamento
LOM_MIR_20_3_1		Mantova	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 deviati per interruzione delle linee originariamente percorse.	Nuovo collegamento
VDA_R VdA_18_4_1; VDA_R VdA_18_5_1; VDA_R VdA_19_3_1; VDA_R VdA_19_4_1; VDA_R VdA_21_4_1	VDA_R VdA_21_5_1	Aosta - PréSaintDidier	Aosta - Pré-Saint-Didier: Realizzazione di lavori di manutenzione straordinaria finalizzati al ripristino della linea Aosta - Pré-Saint-Didier	Nuovo collegamento

Programma: potenziamento punti di accesso alla rete



Lista programmi con priorità di studio: potenziamento punti di accesso alla rete

ELENCO PROGRAMMI 18 -21 ¹		
ID long	Tratta o località prevalente	Programma
TAA_PA BZ_20_14_1	Bolzano	Sottopasso pedo-ciclabile tra stazione autobus di Bolzano e via Giuseppe Cesare Abba. Realizzazione di un sottopasso pedo-ciclabile per migliorare l’accessibilità, l’intermodalità, della vicina stazione di Bolzano.
LAZ_R LZ_20_11_1	Roma Ostiense	Interventi per il miglioramento della regolarità e dei livelli di accessibilità. L’intervento prevede: ✓ Allargamento del vano scala di accesso al sottopasso di Roma Ostiense in corrispondenza della banchina a servizio dei binari X e XI (servizi FL1 e FL3); ...omissis...
SAR_TRINIT DPR_21_43_1	Ozieri Chilivani	Installazione pensilina ad Ozieri Chilivani. A Oz. Chilivani, la realizzazione della pensilina va ad incidere su tutti i passeggeri che per la struttura d’orario devono cambiare treno. Infatti la stazione di Ozieri Chilivani è la stazione di diramazione più importante della Sardegna: con 21 treni giornalieri che consentono, tramite il trasbordo, i collegamenti nord-sud (Ca-SS e vv, CA-OL e vv), e est-ovest (SS-OL e vv).

1 Nessuno dei Programmi richiedenti Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico è escluso con algoritmo.

Programmi con strategicità sopra la media da algoritmo

Programma: velocizzazione linea



Lista programmi con priorità di studio: velocizzazione linea

ELENCO PROGRAMMI 18 -21 ¹			
ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma
UMB_TRINIT_18_130_2	UMB_TRINIT_18_130_1	Ellera - Magione	Potenziamento dell'infrastruttura tale da consentire innalzamento della velocità massima (Rango B) a 140 km/h nella tratta Foligno-Ponte San Giovanni (attualmente 120km/h) e nella tratta Ellera-Magione (attualmente 115 km/h).
UMB_TRINIT_18_130_1; UMB_TRINIT DPR_19_112_1	UMB_TRINIT_18_130_2	Foligno- Perugia Ponte San Giovanni	Potenziamento dell'infrastruttura tale da consentire innalzamento della velocità massima (Rango B) a 140 km/h nella tratta Foligno-Ponte San Giovanni (attualmente 120km/h) e nella tratta Ellera-Magione (attualmente 115 km/h).

1 Nessuno dei Programmi richiedenti Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di Traffico è escluso con algoritmo.

 Programmi con strategicità sopra la media da algoritmo

Velocizzazione linea: focus attività avviate

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi di sviluppo per i quali sono in corso attività o si sono svolte attività di studio e progettazione a cura ed a carico del G.I.

Il dettaglio di tali attività, fino all'eventuale inserimento nel vigente CdP – I MIT/RFI, sarà fornito in seguito come da Delibera ART 227/2022.

Nell'elenco di sotto riportato non sono esplicitati gli interventi classificati «già previsto» in sede di valutazione preliminare.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Classe tassonomica
LIG_R LIG_19_5_2; LIG_R LIG_19_5_1		Piacenza - Voghera	Upgrading tecnologico, velocizzazione a 200 km/h ed eliminazione PL	Velocizzazione linea

- Funzionamento del Tavolo Tecnico di Ascolto
- Panoramica delle richieste ricevute dagli Stakeholder
- Perimetro di applicazione del Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari nell'ambito del TTA 2018 – 2021
- Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo
- Risultati della valutazione dei programmi del TTA 2018 – 2021
- Lista programmi con priorità di studio ("massima priorità ", " iter da avviare")
- Lista programmi con priorità di studio (ACB/AMC/SdT)
- **Lista programmi con attività escluse**
- Panoramica dei programmi afferenti ad altri processi aziendali



Lista programmi con attività escluse

Si rappresenta che alcune proposte preliminarmente «oggetto di approfondimento» non sono state valutate mediante algoritmo in quanto ritenute non perseguibili, come di sotto illustrato.

ID long	ID correlato	Tratta o località prevalente	Programma	Osservazioni
FVG_TRINIT_18_27_1		Trieste	Trieste: ripristino del deviatoio di uscita da DL lato Trieste sotto la cabina ACEI ex 13°	L'intervento appare finalizzato a creare un ingresso ulteriore al deposito di manutenzione e, pertanto, dovrebbe essere finanziato dal richiedente.
FVG_DBCI_18_7_1		Monfalcone	Impianto di Monfalcone: Aumento lunghezza binari di presa/consegna ad almeno 650 m (valutare parametro TEN-T 750 m)	L'intervento non ricade in asset RFI.
LOM_TRINIT LH_20_11_1		Milano Greco	Collegamento Milano Greco – Milano Martesana. Occorre creare un collegamento fisico fra i due impianti che non necessiti l'ingresso a Milano Centrale.	La proposta si configura come a carico del Richiedente. Si rappresenta, inoltre, che il ripristino del collegamento richiesto potrebbe impattare negativamente sulla regolarità dell'esercizio ferroviario e che, senza modifiche sostanziali al piano del ferro della stazione di Milano Greco P., non sarebbe possibile l'inoltro diretto del materiale dell'IIFF tra i due centri manutentivi senza l'aggravio delle manovre ambito stazione di MI Greco P. stessa.
EMR_MIR_21_31_1		Rubiera	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.	Non recepitibile perchè da verifiche planimetriche non è possibile adeguare il binario I Est. Si adegua, invece, un binario ad uso promiscuo.

- Funzionamento del Tavolo Tecnico di Ascolto
- Panoramica delle richieste ricevute dagli Stakeholder
- Perimetro di applicazione del Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari nell'ambito del TTA 2018 – 2021
- Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo
- Risultati della valutazione dei programmi del TTA 2018 – 2021
- Lista programmi con priorità di studio ("massima priorità ", " iter da avviare")
- Lista programmi con priorità di studio (ACB/AMC/SdT)
- Lista programmi con attività escluse
- **Panoramica dei programmi afferenti ad altri processi aziendali**



Programmi afferenti ad altri processi aziendali di valutazione: tipologia e criteri di valutazione (1/2)

Tipologia	Criterio di valutazione	# richieste
Servizi Extra PMdA	La valutazione delle richieste per l'erogazione di Servizi Extra Pacchetto Minimo di Accesso sarà effettuata avvalendosi di criteri specifici e differenti rispetto a quelli utilizzati per i programmi di sviluppo	348
Esercizio IaP	Alcune delle richieste inerenti i sistemi di Informazione al Pubblico sono da valutare separatamente , e non attraverso l'algoritmo, in quanto: – Necessitano preliminarmente di studi e sperimentazioni – Riconducibili ad altri strumenti di pianificazione – Altamente puntuali e specifiche per tipologia e, dunque, non riconducibili ad un <i>cluster</i>	216
Programmi di upgrading (es. GSMR, ERTMS, RTB)	Si tratta di richieste tipologicamente molto differenti dalle altre e, pertanto, non riconducibili ad un cluster , il cui principale vincolo alla programmazione economica ed alla realizzazione è costituito dalla fattibilità di intervento . Accertata la realizzabilità della richieste, si procederà eventualmente con la pianificazione dei finanziamenti	70
Soppressione PL	Nell'ambito del vigente Contratto di Programma MIMS/RFI sono stanziati specifiche risorse per la soppressione dei Passaggi a Livello . Tenuto conto delle risorse disponibili ed in base alla pericolosità degli attraversamenti, RFI ha redatto un Piano Nazionale di soppressione PL relativo all'intera rete . In relazione alla caratterizzazione delle linee, la soppressione PL può richiedere il cofinanziamento da parte degli EE.LL . Anche in questo caso le valutazioni dovranno avvenire in modo distinto rispetto all'algoritmo	36
Barriere antirumore	Si tratta di richieste inerenti la realizzazione di barriere antirumore per mitigare il rumore indotto dalla circolazione ferroviaria . Non si ritengono recepitili proposte di mitigazione acustica dovute ad attività di parking delle II.FF.	6
Esercizio	Si tratta di richieste tipologicamente molto differenti dalle altre e, pertanto, non riconducibili ad un cluster , il cui principale vincolo alla programmazione economica ed alla realizzazione è costituito dalla fattibilità di intervento . Accertata la realizzabilità della richiesta, si procederà eventualmente con la pianificazione dei finanziamenti	18

Nota: programmi in valutazione con modalità differenti dal modello a supporto della scelta degli interventi prioritari di sviluppo; il conteggio include tutte le proposte presentate per le categorie rappresentate ivi comprese proposte reiterate.

Programmi afferenti ad altri processi aziendali di valutazione: tipologia e criteri di valutazione (2/2)

Tipologia	Criterio di valutazione	# richieste
Interruzioni	Le modifiche alla programmazione delle interruzioni esulano dalle finalità del tavolo tecnico di ascolto, pertanto, sono soggette a valutazioni di carattere organizzativo a valle delle quali sarà eventualmente possibile prendere dei provvedimenti	7
Circolabilità	La valutazione in corso è diversa rispetto all'algoritmo per l' adeguamento prestazionale delle linee ferroviarie finalizzato alla circolabilità di materiale rotabile per il trasporto viaggiatori. La problematica risulta essere diffusa a livello nazionale . La particolarità è legata all'entrata in servizio del nuovo materiale e del coefficiente di affollamento nell'ora di punta	13
Linee turistiche	I soggetti proponenti per l'inserimento di una linea dismessa nel Decreto per l'individuazione e la classificazione delle tratte ad uso turistico sono le Regioni che ne fanno istanza al MIT . L'attuale Contratto di Programma MIT/RFI prevede già una riga specifica per la valorizzazione turistica delle ferrovie minori	1
Manutenzione	Si tratta di richieste tipologicamente molto differenti dalle altre e, pertanto, non riconducibili ad un cluster, il cui principale vincolo alla programmazione economica ed alla realizzazione è costituito dalla fattibilità di intervento. Accertata la realizzabilità della richiesta, si procederà eventualmente con la pianificazione dei finanziamenti	10
Tornelli e videosorveglianza		4
Navigazione		3
Totale		732

Backup – Nuova metodologia



a Definizione tassonomia standard: descrizione delle classi tassonomiche (1/2)

Classe tassonomica	Descrizione	Programma ACB
Adeguamento modulo	Incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.	
Adeguamento sagoma	Interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.	
Adeguamento strutturale	Interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.	
Potenziamento scali merci	Interventi di potenziamento degli scali merci o delle linee di accesso agli impianti industriali.	
Efficientamento di impianto	Interventi di modifica al PRG di uno o più impianti tipicamente localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, eliminazione della maniglia RAR, etc.	
Potenziamento di impianto	Interventi di modifica al PRG di impianti tipicamente localizzati su tratte a doppio binario.	
Potenziamento tecnologico di impianto	Interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali.	
Miglioramento dell'accessibilità alle banchine	Realizzazione di un nuovo sottopasso. Prolungamento e/o ampliamento di un sottopasso esistente.	
Miglioramento dell'accessibilità ai treni	Allungamento e/o innalzamento dei marciapiedi.	
Potenziamento del sistema di Informazione al Pubblico	Installazione di nuovi sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di quelli esistenti.	

a Definizione tassonomia standard: descrizione delle classi tassonomiche (2/2)

✓ Programmi tipicamente con potenziale impatto significativo impatto sulla domanda di trasporto e da valutare con Analisi Costi Benefici/Analisi Multicriteria/Studio di traffico in ambito fattibilità tecnica

Classe tassonomica	Descrizione	Programma ACB
Potenziamento dei punti di accesso alla rete	Interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, l'integrazione urbanistica delle stazioni. Realizzazione di un nuovo sottopasso in LdS che ne sono già munite	✓
Elettrificazione linea	Elettrificazione di una linea attualmente a trazione termica	
Potenziamento tecnologico di linea	Interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea; ACCM; ERTMS	
Tecnologie per la capacità	HD ERTMS	
Eliminazione limitazioni IS	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.	
Velocizzazione linea	Interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati ad incrementare la velocità di percorrenza.	✓
Potenziamento infrastrutturale di linea	Incremento del numero di binari attualmente presente (raddoppi, quadruplicamenti, etc.)	✓
Nuovo collegamento	Realizzazione di una nuova tratta di linea.	✓
Nuovo punto di accesso alla rete	Nuova stazione/nuova fermata	✓

a Step preliminare di categorizzazione dei programmi di sviluppo: Creazione ID identificativo

- Creazione di un **ID univoco** per ogni programma, per facilitare la **riconduzione** dei **risultati** del modello alle **schede di richiesta** del TTA 2018 – 2019 – 2020
- Strutturazione dell'ID tramite acronimi di **regione**, **stakeholder**, **anno TTA** e **numero scheda**

Esempio ID univoco di un programma

Lazio (i.e., **Regione** in cui è localizzato l'intervento)

Numero scheda pubblicata sul sito web del TTA

LAZ_TRINIT LH_19_23_1

Trenitalia Long Haul (i.e., **stakeholder richiedente**)

Anno TTA in cui è stata presentata la richiesta

Eventuale dettaglio sulla discretizzazione in proposte elementari

Programma oggetto di esempio: "Realizzazione di un nuovo binario di collegamento tra il parco vetture di Roma Termini e la stazione di Roma Prenestina" presentato da Trenitalia Long Haul al Tavolo di Ascolto 2019