

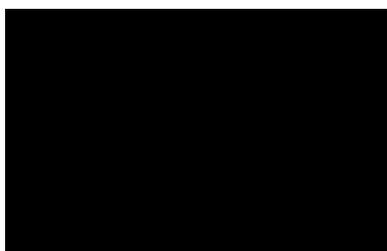
P. Regione Lombardia

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2023
23 ottobre 2023

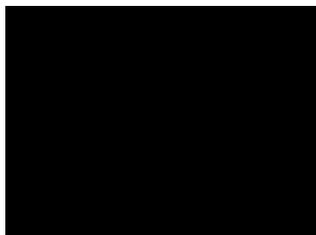
In data 23 ottobre 2023, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI), **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (di seguito: MIT) e **Regione Lombardia** (di seguito: Regione), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DSP\PEC\P\2023\0000241).

L'incontro ha inizio alle ore 10:30.

Per RFI, sono presenti:



Per Regione, sono presenti:



Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono presenti:



Allegati n. 1

Il “tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura”, previsto nella sezione 2.6 del PIR 2023 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra RFI, la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) e gli “Stakeholder” (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di efficientare le scelte nell’avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Con nota prot. RFI-NEMI.DCO/PEC/P/2023/0000817 del 24 aprile 2023, RFI ha invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

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

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. 420 proposte da parte di 24 Stakeholder.

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

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

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

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

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

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepitibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Regione	15	0	9	2	4	0	12	3

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

Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti, RFI condivide con Regione quanto di seguito.

ID osservazione	Elementi di discussione
2.2 - Adeguamento sagoma linea Genova – Arquata Scrivia per transito rotabili a due piani treni RE	RFI propone un eventuale sviluppo delle attività di progettazione in sinergie con le altre regioni che hanno proposto la medesima richiesta.
5.6/7- Potenziamento, riclassificazione a D4, PC/80 e velocizzazione (rango C) della tratta Treviglio-Cremona	<p>Nella richiesta sono state avanzate diverse ipotesi di percorsi alternativi all'asse Milano-Verona per il trasporto merci. Il G.I. considera l'esigenza come oggetto di approfondimento e coglie l'occasione di analizzare possibili linee di back-up.</p> <p>Lato viaggiatori, al fine di garantire il servizio con cadenzamento orario tra Cremona e Milano, si condivide la necessità di ottimizzare l'utilizzo della capacità sulla tratta Milano-Treviglio, che nello scenario di regime previsto dall'Accordo Quadro risulterà comune ai servizi R4 ed R6. Questo potrebbe essere possibile mediante la composizione/scomposizione del materiale nell'impianto di Treviglio.</p> <p><i>Regione Lombardia specifica che la composizione e scomposizione di alcuni treni potrebbe essere una soluzione per poter garantire il servizio evitando potenziamenti infrastrutturali ben più onerosi e riducendo i costi di investimento in materiale rotabile nonché in risorse correnti per la gestione del servizio. Ritiene quindi prioritario disporre di uno studio che identifichi le condizioni tecniche e regolamentari di circolazione per abilitare tale procedura.</i></p> <p>Il G.I. comunica che sono in corso delle verifiche sia in merito alla funzionalità generale che, in particolare, circa la modalità di gestione con la c.d. "T" luminosa.</p> <p><i>Il MIT conferma che l'esigenza è diffusa su Intera Rete; conferma che sussistono ad oggi delle problematiche non superate in termini di sicurezza del servizio viaggiatori; richiede di poter acquisire la documentazione attinente la tematica della "T" luminosa in corso di approfondimento tra RFI e ANSFISA.</i></p> <p><i>Anche RL chiede di poter disporre di tale documentazione.</i></p>
6.9 - Adeguamento sagoma PC80-410 tra Milano Greco Pirelli e il triplo bivio Seveso	Da preliminari approfondimenti, per realizzare le attività risultano necessario prevedere onerose indisponibilità sul traffico diretto a Milano P. Garibaldi, con impattanti chiusure continuative anche della linea afferente bivio Mirabello. Sono in corso le valutazioni su soluzioni metodologiche alternative per realizzare l'intervento potendosi prevedere minori e più sostenibili soggezioni all'esercizio.
7.10 - Realizzazione nuova fermata ferroviaria Monza Est-Parco	La richiesta è classificata come "già prevista" in quanto il G.I. sta avviando la progettazione preliminare ed il Comune ha già realizzato il sottopasso in corrispondenza dell'area dove sorgerà la nuova fermata. Inoltre, il G.I. è

	<p>impegnato nel reperimento dei fondi necessari al completamento dell'opera e nella definizione delle tempistiche realizzative, che saranno comunicati nell'ambito di riunioni dedicate.</p>
<p>8.11- Realizzazione nuovi binari d'attestamento diffusi nel nodo di Milano</p>	<p>RFI chiede chiarimenti circa la volontà di Regione sull'individuazione degli attestamenti dei servizi S nella località di MIND, non previsti dall'Accordo Quadro.</p> <p><i>Regione specifica che l'esigenza principale consiste nella realizzazione di nuovi attestamenti diffusi nel nodo di Milano e rimane disponibile per definire congiuntamente le località di servizio dove collocarli. Evidenzia però la necessità di giungere ad un assetto definitivo concordato tra le parti perché la capacità di attestamento complessiva sul nodo di Milano risulta ad oggi inferiore alla domanda di attestamento necessaria al Servizio Ferroviario Regionale. Inoltre, Regione evidenzia come il tavolo in corso sulla definizione del modello di esercizio a regime potrebbe rappresentare un'occasione per definire gli scenari infrastrutturali di medio e lungo termine, tra cui eventuali modifiche degli attestamenti.</i></p>
<p>10.13/14 – Stazione di Forlanini</p>	<p>La definizione del modello di esercizio sotteso alla realizzazione delle opere ha reso necessario l'istituzione di un tavolo tecnico con le Regioni Liguria, Lombardia ed il MIT. Il modello d'esercizio atteso verrà concertato anche con la Regione Emilia-Romagna, per la quota parte dei servizi di competenza.</p> <p>La richiesta è quindi classificata come oggetto di approfondimento nell'ambito del suddetto tavolo.</p> <p>Il Gestore specifica, inoltre, che l'intervento è ritenuto prioritario e che avvierà nel 2024 il relativo DocFAP.</p>
<p>11.15 - Realizzazione secondo passante</p>	<p>Recentemente è stato attivato un tavolo di lavoro tra il G.I., Regione e FerrovieNord Milano con lo scopo di individuare gli sviluppi delle relazioni del nodo di Milano, nell'ambito del quale verranno esperiti approfondimenti sistemici a tutta l'area di studio potendo in conclusione definire i possibili scenari di traffico, relativi modelli di esercizio e alternative tecnologiche/infrastrutturali necessarie al relativo soddisfacimento.</p>
<p>Addendum: Scavalco Seregno</p>	<p><i>Sul nodo di Seregno, Regione Lombardia ha finanziato il DocFAP dello scavalco della linea Saronno-Seregno di FerrovieNord sulla linea Milano – Chiasso che si chiuderà entro il 2024 e chiede a RFI aggiornamenti sullo stato di avanzamento del progetto inerente al raddoppio Seregno-Canate. Chiede inoltre di poter aprire un tavolo tecnico congiunto finalizzato a realizzare un progetto coordinato di potenziamento del nodo in sinergia tra le due reti.</i></p> <p>Il G.I. conferma il prossimo avvio del DOCFAP dell'opera di raddoppio, che alimenterà per gli aspetti relativi all'impianto di Seregno, il DocFAP di Regione e chiede la condivisione del modello di esercizio posto alla base dello scavalco di FerrovieNord.</p> <p>Gli ulteriori approfondimenti/aggiornamenti saranno condotti in riunioni dedicate.</p> <p><i>Regione invierà a RFI il modello di esercizio messo alla base del DocFAP di FN.</i></p>

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

L'incontro termina alle ore 12:15.

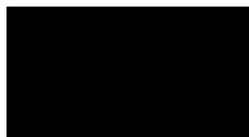
Il presente verbale, composto di n. 5 pagine, è redatto e sottoscritto in due esemplari originali.

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 23/10/2023.

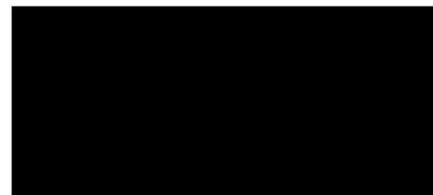
Per RFI



Per Regione Lombardia



Per MIT



Rapporto di verifica

Nome file 2023.10.23_Verbale TTA_ [REDACTED]

Data di verifica 17/01/2024 07:59:44 UTC

Versione CAPI [REDACTED]

Livello	Firmatario	Autorità emittente	Pagina	Esito
---------	------------	--------------------	--------	-------

[REDACTED]

Appendice A

3

Esito

Firma valida

Il certificato è attendibile

Il certificato ha validità legale

Dettagli certificato

Nome Cognome soggetto:

Certificati delle autorità radice (CA)



REGIONE LOMBARDIA

Stakeholder	PROPOSTE di intervento					BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento										Tipologia di richieste						
	REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	Linea / Località	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	Impatto sulla capacità	Impatto sulla regolarità/puntualità	Incremento della velocità	Incremento del livello/qualità dei servizi	Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri	Efficientamento dei movimenti di manovra	Incremento prestazionale	Nuovi servizi per le imprese Ferroviarie	Riduzione dei costi	Altro	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	1	1	Gallarate	realizzazione di 2 ulteriori binari d'attestamento in impianto atti sia all'attestamento dei treni che al loro ricovero notturno	X										già prevista	NO		X			
REGIONE LOMBARDIA	Liguria-Piemonte	2	2	Arquata-Genova (via Succursale)	adeguamento del profilo della linea per la circolazione dei treni passeggeri a doppio piano			X	X						X	X	Da una prima analisi condotta per poter adeguare le opere d'arte al passaggio dei treni Rock è emersa la necessità di eseguire interventi di consolidamento e fresatura sulla maggior parte delle gallerie esistenti e dunque di interruzioni continuative della linea per l'esecuzione dei lavori, per un'estensione complessiva dell'intervento di circa 12.4 km totali di binario rispetto ai 32 km della tratta interessata. Allo stato attuale, lo scenario delle interruzioni ferroviarie è fortemente perturbato dalle lavorazioni utili all'attivazione del Terzo Valico dei Giovi, motivo per cui gli eventuali interventi in oggetto sarebbero possibili solo post attivazione della nuova linea AC/AV.	oggetto di approfondimento	SI'		X	
REGIONE LOMBARDIA	Piemonte	3	3	Novara	creare un collegamento diretto (sottopasso) tra le banchine delle due stazioni (FN e RFI), valorizzato dall'aggiornamento del sistema di informazione al pubblico, statico e dinamico, similmente a quanto accaduto nell'impianto di Como Camerlata		X									Oggetto di approfondimento	NO		X			
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	4	4	Airuno - Lecco Maggianico	adeguamento della tratta a D4	X		X			X				X	RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete.	oggetto di approfondimento	NO		X		
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	4	5	Seregno Carnate	adeguamento della tratta a D4	X		X			X				X	RFI valuterà la proposta nell'ambito di una ricognizione delle riclassificazioni richieste complessivamente sull'intera rete.	oggetto di approfondimento	NO		X		
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	5	6	Treviglio-Cremona	Potenziamento, riclassificazione a D4, PC/80 e velocizzazione (rango C) della tratta	X		X			X					La proposta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	SI'		X		
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	5	7	Treviglio-Cremona	soppressione PL	X		X			X					La proposta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	SI'			X	
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	5	8	Cremona-Olmeneta	Potenziamento/raddoppio selettivo dove necessario sulla tratta	X		X			X					È in corso il DOCFAP dell'intervento richiesto.	oggetto di approfondimento	SI'			X	
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	6	9	Milano Greco Pirelli-Triplo Bivio Seveso	Adeguamento sagoma P/C 80/410 tra Milano Greco Pirelli e il triplo bivio Seveso	X					X	X				La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	NO		X		
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	7	10	Monza	Realizzazione nuova fermata ferroviaria Monza Est-Parco				X							L'intervento è già nella pianificazione del G.I.	già prevista	NO			X	
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	8	11	Nodo di Milano	realizzazione nuovi binari d'attestamento diffusi	X									X	Si evidenzia che tra Regione Lombardia e RFI è stato istituito un tavolo per la definizione degli interventi di sviluppo del nodo di Milano in un orizzonte di medio-lungo termine in cui potranno essere trattati tali tematiche. Si rammenta che la richiesta non è coerente con quanto indicato nell'allegato D dell'AQ. L'assegnazione delle fermate per i servizi S7,S8, S16 a MIND non sono coerenti con il Modello di Esercizio posto a base della progettazione, già sviluppata a livello definitivo, della nuova fermata (solo linea Varese)	oggetto di approfondimento	NO		X		
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	9	12	PM Albate Camerlata	Realizzazione di uno scavalco	X										Nell'ambito dei progetti di potenziamento delle linee Milano-Chiasso e Albate-Merone avviati dal Gestore sono previsti degli interventi di adeguamento dell'impianto di PM Albate che consentiranno di gestire i volumi di traffico attesi con altre soluzioni di natura tecnologica-infrastrutturale (nuovi binari e velocizzazioni).	già prevista	NO			X	
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	10	13	Milano Forlanini	Realizzazione banchine sulle linee Genova e Bologna				X	X						La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. nell'ambito del Tavolo Tecnico già istituitosi	oggetto di approfondimento	SI		X		
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	10	14	Milano Forlanini	Assegnazione fermata a servizi R34 e R38									X		La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. nell'ambito del Tavolo Tecnico già istituitosi	oggetto di approfondimento	NO			X	
REGIONE LOMBARDIA	Lombardia	11	15	Nodo di Milano	Realizzazione secondo passante	X	X			X					X	Si evidenzia che tra Regione Lombardia e RFI è stato istituito un tavolo per la definizione degli interventi di sviluppo del nodo di Milano in un orizzonte di medio-lungo termine in cui potranno essere trattati tali tematiche.	oggetto di approfondimento	SI'			X	

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 1/2023
"Attestamenti Gallarate da Nord"***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	23
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	23

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento si colloca nel quadrante Nord Ovest di Milano ed interessa l'impianto di stazione di Gallarate per il quale è previsto la realizzazione di nuovi attestamenti temporanei per soddisfare il servizio dei treni provenienti dalla ferrovia regionale Malpensa Sempione. La richiesta vorrebbe consolidare tale soluzione infrastrutturale anche successivamente alla realizzazione del quadruplicamento della tratta Rho-Gallarate. Il territorio interessato è la provincia di Varese, quello potenzialmente interessato è la Provincia di Milano.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Si ravvisa la necessità di creare nuovi attestamenti nella stazione di Gallarate per i servizi provenienti dalla ferrovia regionale Malpensa Sempione (da Cadorna e/o Novara) contestualmente all'attivazione del servizio della linea RE MI C.le – Gallarate – MXP T2, con cadenzamento a 30'. Per tale motivo si chiede che gli attestamenti temporanei già previsti da RFI siano studiati e realizzati con caratteristiche durature e permanenti.

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

R21 Gallarate- Luino: 36 tracce giorno (120' con rinforzi su Milano)

R23 Domodossola - Arona - Milano Porta Garibaldi: 35 tracce giorno (120' con 60' tra Arona - Mi PG)

RE4 Domodossola - Milano Centrale: 18 tracce giorno (120' con rinforzi a 60')

RE5 Milano Porta Garibaldi – Varese: 37 tracce giorno (60' con rinforzi a 30')

S5 Varese - Milano – Treviglio: 72 tracce giorno 30'

S50 Bellinzona – Malpensa: 40 tracce giorno

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

L'intervento deve prevedere la costruzione di almeno 2 binari di attestamento nei pressi dell'impianto di Gallarate. Questi dovranno garantire la possibilità di attestare in servizio viaggiatori due cadenzamenti orari provenienti da nord e addizionali rispetto al cadenzamento della Gallarate-Luino. Dovrà essere possibile attestare i treni durante tutto l'arco della giornata ma dovrà anche essere garantito il ricovero del materiale durante le ore notturne per l'effettuazione dei primi treni della mattina.

G. ACCORDI E INTESA

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

Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) - La proposta è coerente con gli interventi programmati dal PRMT inerenti all'accessibilità di Malpensa, ovvero nell'estensione del tracciato ferroviario dal Terminal 1 al Terminal 2, nell'accessibilità da nord a Malpensa e nel collegamento Novara-Malpensa (Tratta Turbigo-Novara e Variante di Galliate). L'intervento di accessibilità da nord a Malpensa è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità ferroviaria dell'aeroporto di Malpensa da Gallarate e consentirà la messa in rete di Malpensa con il sistema dei valichi alpini del Sempione e del Gottardo. La chiusura ferroviaria a nord di Malpensa in direzione Gallarate permetterà di reimpostare l'intero sistema Milano – Malpensa, deviando l'attuale relazione da Milano Centrale via Saronno lungo l'itinerario via Rho-Gallarate, passando quindi prima da T2 e avendo termine corsa a T1.

Il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria ai principali aeroporti è un obiettivo peraltro perseguito anche a livello comunitario (l'aeroporto di Malpensa è un nodo della rete CORE TEN-T e l'intervento di potenziamento della sua accessibilità è previsto tra gli interventi di interesse lungo i corridoi europei Reno-Alpi e Mediterraneo) e a livello nazionale nell'ambito del Piano di Sviluppo degli Aeroporti.

“Intesa concernente lo sviluppo della mobilità transfrontaliera tra il territorio ticinese e quello lombardo” tra Regione Lombardia e Cantone Ticino. La proposta è funzionale alla realizzazione dello scenario di prospettiva,

che prevede un servizio RegioExpress (RE50) tra la Svizzera e l'aeroporto passando per Varese, in sostituzione dell'attuale S50. Nonostante non ci sia alcuna differenza quantitativa rispetto alle relazioni provenienti dalla Svizzera, i binari di attestamento a Gallarate sono funzionali affinché la relazione RE50 continui ad attestarsi a Malpensa.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Nuova linea ferroviaria Malpensa T2 – Sempione (rete FerrovieNord)

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): **Gallarate** (o la tratta compresa tra Gallarate e Busto Arsizio)

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da GALLARATE a LUINO

Numero treni giorno = 36 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da DOMODOSSOLA a MILANO-GARIBALDI

Numero treni giorno = 35 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da DOMODOSSOLA a MILANO-CENTRALE

Numero treni giorno = 18 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da MILANO - GARIBALDI a VARESE

Numero treni giorno =37[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da VARESE a TREVIGLIO

Numero treni giorno =72[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da BELLINZONA a MALPENSA

Numero treni giorno =40 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 72 (solo quelli che utilizzerebbero i binari di attestamento) [treni/gg]

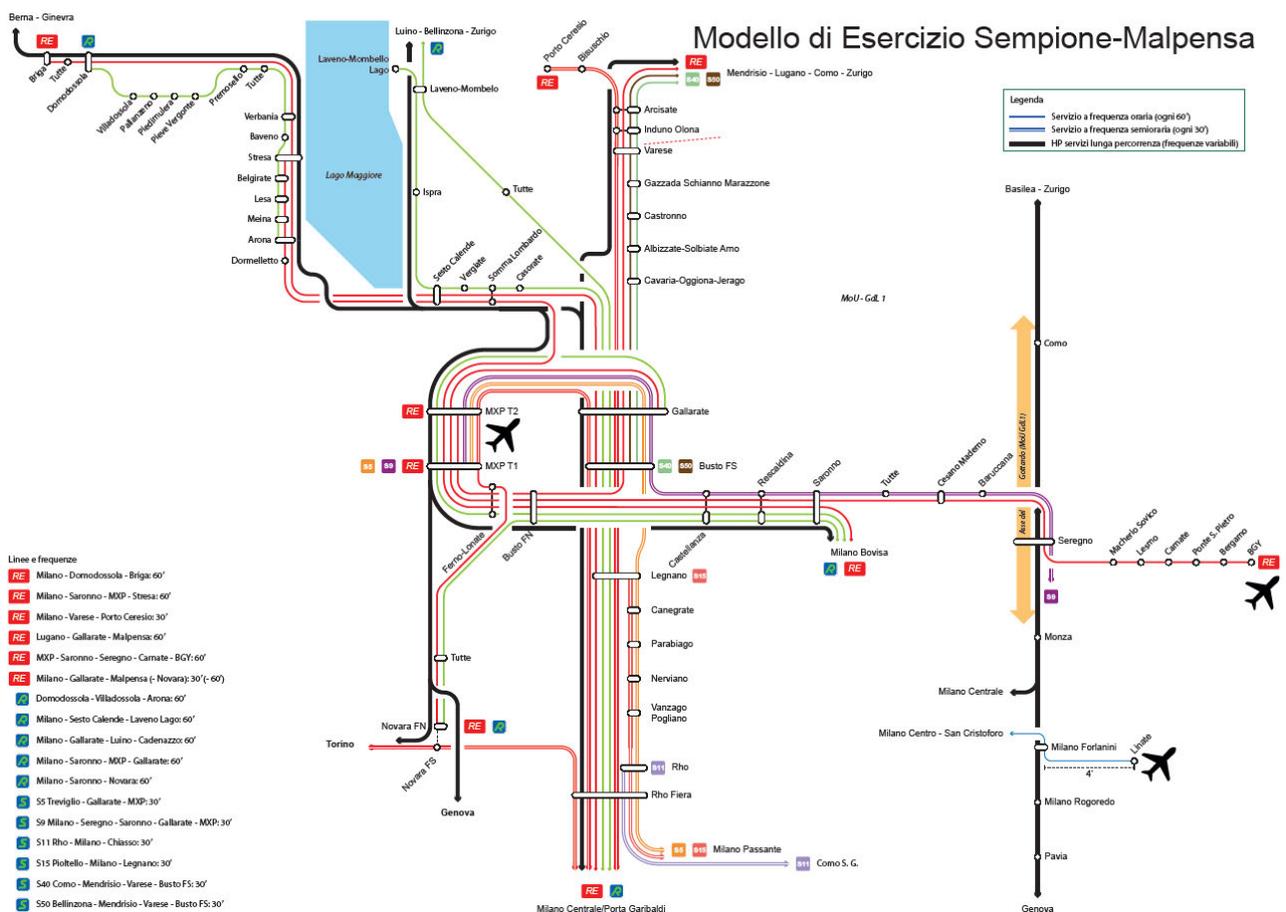
Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

L'intervento in oggetto è condizione necessaria ma non sufficiente alla realizzazione del modello di esercizio di seguito descritto.

- **Servizio RegioExpress Milano Centrale - Malpensa Aeroporto T1 – Novara via Rho (cadenzamento semiorario):** il servizio va a sostituire l'attuale servizio Milano Centrale – Malpensa Aeroporto Terminal 2 via Saronno che verrebbe soppresso. Il servizio assume caratteristiche regionali di integrazione all'offerta veloce tra Milano e Gallarate a beneficio di tutto il sistema ferroviari convergente su tale stazione. Un treno su due (ogni 60') viene prolungato da Malpensa T1 fino a Novara FN;
- **Servizio RegioExpress Bergamo - Malpensa Aeroporto Terminal 2 – Gallarate via Saronno (cadenzamento orario):** il servizio percorre linea FN sull'itinerario trasversale via Busto FN – Saronno fino a Seregno. In questa stazione si innesta su rete RFI proseguendo in linea trasversale fino a Carnate – Ponte S. Pietro – Bergamo – Orio al Serio;
- **Servizio RegioExpress e Regionale Milano Cadorna – Malpensa Aeroporto Terminal 2 – Stresa/Gallarate (cadenzamento semiorario):** il servizio attuale viene mantenuto assegnando tutte le fermate tra Saronno e Malpensa T2 ad un servizio orario per sopperire alla soppressione del servizio in provenienza da Milano Centrale. Il cadenzamento dei treni Regioexpress (ogni 60') viene prolungato da Malpensa T2 a Stresa, connettendo l'aeroporto con il Lago Maggiore. Il cadenzamento dei treni Regionali (ogni 60') viene prolungato in attestamento a Gallarate.
- **Servizio S9 Albairate – Malpensa Aeroporto Terminal 1 via raccordo Z (cadenzamento semiorario):** il servizio attuale verrebbe prolungata verso Malpensa dall'attuale origine/destinazione di Saronno utilizzando la traccia liberata dall'attuale servizio Milano Centrale – Malpensa via Saronno. Da Castellanza il servizio verrebbe instradato via Busto Arsizio FS – Gallarate.
- **Servizio RE50 Bellinzona Aeroporto Terminal 2 via raccordo X (cadenzamento orario):** il servizio dell'attuale linea S50 viene trasformato in prodotto RE, con traccia velocizzata tra Varese e Bellinzona. Da Varese a Malpensa il servizio mantiene la stessa impostazione attualmente in vigore;

- **Servizi IR/RegExp lunga percorrenza (Torino) - Novara - Malpensa Aeroporto Terminal 2 (cadenzamento orario):** la struttura di rete previsto garantisce la possibilità di prevedere, in accordo con le Regioni limitrofe e con i gestori dell'offerta a Lunga percorrenza e internazionale, la possibilità di istituire nuovi servizi o di instradare servizi esistenti lungo l'itinerario Sempione – Malpensa – Novara – Torino/Genova.
- **Servizio S5:** è allo studio la possibilità di modificare la relazione della linea S5, che da Gallarate potrebbe raggiungere Malpensa T1 attraverso la nuova infrastruttura Gallarate – T2, abbandonato la tratta Gallarate – Varese, che verrebbe invece servita da analogo cadenzamento semiorario formato dalla coppia di linee S40+S50.

Lo schema seguente riassume l'insieme delle relazioni sopra esposte.



□ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

Incremento prestazionale

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

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

Riduzione dei costi di esercizio

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

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

Il progetto definitivo dell'intervento del collegamento ferroviario MXP Terminal 2 – linea RFI del Sempione è stato approvato con Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) del 4 febbraio 2020 (decreto dirigenziale n. 1226) e il verbale della Conferenza di Servizi indetta dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, svoltasi in data 15 aprile 2021, ha perfezionato l'Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera, già espressa da Regione Lombardia nel PAUR.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 02/2023

***“Adeguamento sagoma linea Genova – Arquata Scrivia
(Succursale dei Giovi) per transito rotabili
a due piani treni RE”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	22
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	22

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento proposto coinvolge il quadrante Sud del sistema ferroviario lombardo, lungo la direttrice Milano-Genova, in particolare sulla linea Tortona/Novi Ligure-Genova, nella tratta compresa tra il nodo Arquata Scrivia e Genova.

La linea, per un breve tratto compreso tra Arquata Scrivia e la galleria Borlasca ricade in territorio della Regione Piemonte (provincia di Alessandria) mentre la restante parte è situata in territorio della Regione Liguria (Città Metropolitana di Genova). Tale intervento però ha ricadute importanti anche sul servizio regionale lombardo. L'estesa complessiva è pari a 35,786 km e comprende le stazioni/fermate intermedie di Ronco Scrivia, Mignanego, Genova San Quirico.

Il medesimo territorio è servito dalla linea "via Busalla" (linea storica dei Giovi), caratterizzata da un tracciato tortuoso e con andamento altimetrico difficile, che non è oggetto della presente proposta.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

La linea oggetto di intervento ad oggi non ammette la circolazione dei rotabili del trasporto regionale a doppio piano ETR 421 e derivati. Tale limitazione rende necessario l'utilizzo di composizioni di carrozze a singolo piano (caratterizzate da minor capacità di trasporto) o di doppie composizioni di elettrotreni a singolo piano, con la conseguenza di non poter utilizzare in maniera ottimale il parco rotabili disponibile.

L'istradamento alternativo tra Arquata Scrivia e Genova sulla linea storica (via Busalla), che ammetterebbe il transito dei rotabili a due piani, comporta un incremento nei tempi di percorrenza (causa allungamento di percorso di circa 6,4 km e ridotte prestazioni della linea, per velocità di fiancata e pendenze elevate) fino a 15 minuti, considerando l'istradamento via Genova Sampierdarena.

La realizzazione dell'adeguamento di sagoma proposto consentirebbe l'utilizzo della linea Succursale per tutti i rotabili del trasporto regionale, con benefici in termini di incremento dell'offerta viaggiatori (maggior numero

di posti offerti), nonché di evitare interferenze d'orario tra RV e servizio suburbano di Genova nell'ipotesi di dover istradare i treni a due piani sulla linea via Busalla.

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

L'intervento proposto consentirebbe di utilizzare i rotabili a due piani sulle relazioni Regionali Veloci Genova – Milano e Genova – Torino, rientranti nei contratti di servizio rispettivamente delle Regioni Liguria/Lombardia e Piemonte.

Nello specifico, verrebbero interessati:

1. Il cadenzamento biorario dei treni Milano – Genova (tracce 25), che in prospettiva evolveranno a una frequenza di 60' (36 tracce);
 2. Il cadenzamento orario dei treni Torino – Genova (31 tracce);
 3. I treni del Mare (5 coppie Lombardia-Liguria), servizi stagionali spot che trasportano in media 500 persone per treno.
-

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La proposta consiste nell'adeguamento dell'infrastruttura per garantire la circolabilità dei rotabili a due piani, mediante verifica del profilo minimo ostacoli e realizzazione degli interventi necessari per ampliare la sagoma (spostamento elementi interferenti quali pali, segnali, tralicci; abbassamento del piano del ferro; riprofilatura delle gallerie; adeguamento della linea TE).

G. ACCORDI E INTESE

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

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Regione Lombardia ha avviato un programma di rinnovo della flotta che sarà composta da 123 treni Caravaggio/Rock a doppio piano, che ad oggi non possono circolare sulla linea in oggetto. Poiché, soprattutto per quanto riguarda i treni del mare, è necessaria un'elevata offerta di posti a sedere, si ritiene necessario l'utilizzo di questi treni per tali relazioni affinché sia possibile assorbire la domanda di trasporto. Analogamente Trenitalia prevede, all'interno dei contratti di servizio con Regione Piemonte, l'acquisizione di 32 treni Rock a doppio piano. Senza gli interventi proposti i RV Torino-Genova potrebbero essere effettuati con i treni Rock soltanto passando per la via Busalla, con conseguente aumento dei tempi di percorrenza e peggioramento della qualità dell'offerta.

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- X Incremento della velocità*
- X Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- X Riduzione dei costi*
- X Altro: utilizzo più efficiente del materiale rotabile disponibile ed incremento dei posti offerti per singola tratta.*

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da ARQUATA SCRIVIA a GENOVA SAMPIERDARENA/GENOVA PIAZZA PRINCIPE

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da ... Milano a GENOVA (RV)

Numero treni giorno =25 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da TORINO a GENOVA

Numero treni giorno =...31.[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da BERGAMO a VENTIMIGLIA

Numero treni giorno =...2 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da MILANO a LA SPEZIA

Numero treni giorno =...2 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da GALLARATE a VENTIMIGLIA

Numero treni giorno =...2 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da MILANO a VENTIMIGLIA

Numero treni giorno =...2 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

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

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

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso =20..... [min]

Relazione di traffico = daMilano /Torino..... aGenova.....

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Il miglioramento del tempo di percorrenza fa riferimento all'istradamento alternativo via Busalla / Genova Sampierdarena, l'unico possibile per il materiale rotabile a due piani

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Aumento dell'offerta (posti*km) sulla linea oggetto di intervento mediante utilizzo di rotabili ad alta capacità.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

Incremento prestazionale

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

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

Riduzione dei costi di esercizio

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

L'intervento consentirebbe di evitare il ricorso all'utilizzo di composizioni multiple di elettrotreni a singolo piano.

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

L'intervento è funzionale all'utilizzo senza limitazioni della linea succursale dei Giovi da parte dei servizi regionali, che altrimenti dovranno essere dirottati, con l'apertura della nuova linea, via Terzo Valico, andando non solo a ridurre la capacità a disposizione per treni merci e lunga percorrenza, ma anche a riproporre il modello trasportistico di oggi, nel quale non c'è nessuna distinzione tra il livello di servizio regionale e quello della lunga percorrenza.

L'intervento proposto è stato condiviso con Regione Piemonte e Regione Liguria, che presentano analoga scheda all'interno del Tavolo di Ascolto 2023.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 03/2023
"Nodo di Novara: Stazione Unificata"***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	12
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	12
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	21
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	21

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento si colloca nel territorio del Comune di Novara, in Piemonte ma interessa le linee regionali lombarde provenienti da Ovest e da Sud di Milano ed interessa il nodo di Novara, ovvero le stazioni di RFI ed FN. L'area di intervento coinvolge quindi le due stazioni.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Le stazioni di Novara sono un nodo trasportistico di primaria importanza per il territorio circostante; entrambi gli orologi delle stazioni, infatti, sono impostati per concertare il passaggio di tutte le linee afferenti al nodo intorno al minuto .00. Pur essendo fisicamente molto vicine, però, non sono direttamente collegate da un percorso che permetta di effettuare lo scambio ferro-ferro in sicurezza e in tempi rapidi, garantendo quindi le coincidenze. Attualmente infatti, gli utenti, per potersi spostare da una stazione all'altra, devono percorrere un tratto di strada carrabile dove non sono presenti marciapiedi adeguati ed attraversare un passaggio a livello che durante la giornata viene azionato diverse volte. Tutto ciò costringe l'utente che deve effettuare un cambio treno a lunghe attese che si traducono in scarsa affidabilità del nodo di interscambio, vanificando l'impostazione oraristica già presente. Il sistema dei bus urbani e extraurbani, infine, attesta di fronte alla stazione di RFI, risultando quindi di difficile accesso per gli utenti della stazione di FN.

L'obiettivo è quindi quello di migliorare lo scambio modale fra i servizi delle diverse reti di trasporto, riducendo i tempi di percorrenza dell'utente e garantendone la sicurezza fisica, permettendo quindi di poter usufruire delle coincidenze oraristiche dei servizi offerti, ottimizzandole ove necessario.

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

Di seguito i servizi regionali lombardi:

S6 Novara-Mi Passante-Treviglio: 72 tracce giorno

R25 Mortara – Novara: 10 tracce giorno

R32 Alessandria – Novara: 5 tracce giorno

R22 Milano Cadorna – Novara: 36 tracce giorno

Di seguito i servizi regionali piemontesi:

RV Milano – Torino: 46 tracce giorno

R Novara – Chivasso – Ivrea: 29 tracce giorno

R Novara – Biella: 30 tracce giorno

R Novara – Domodossola via Omegna: 16 tracce giorno

R Novara – Arona: 14 tracce giorno

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

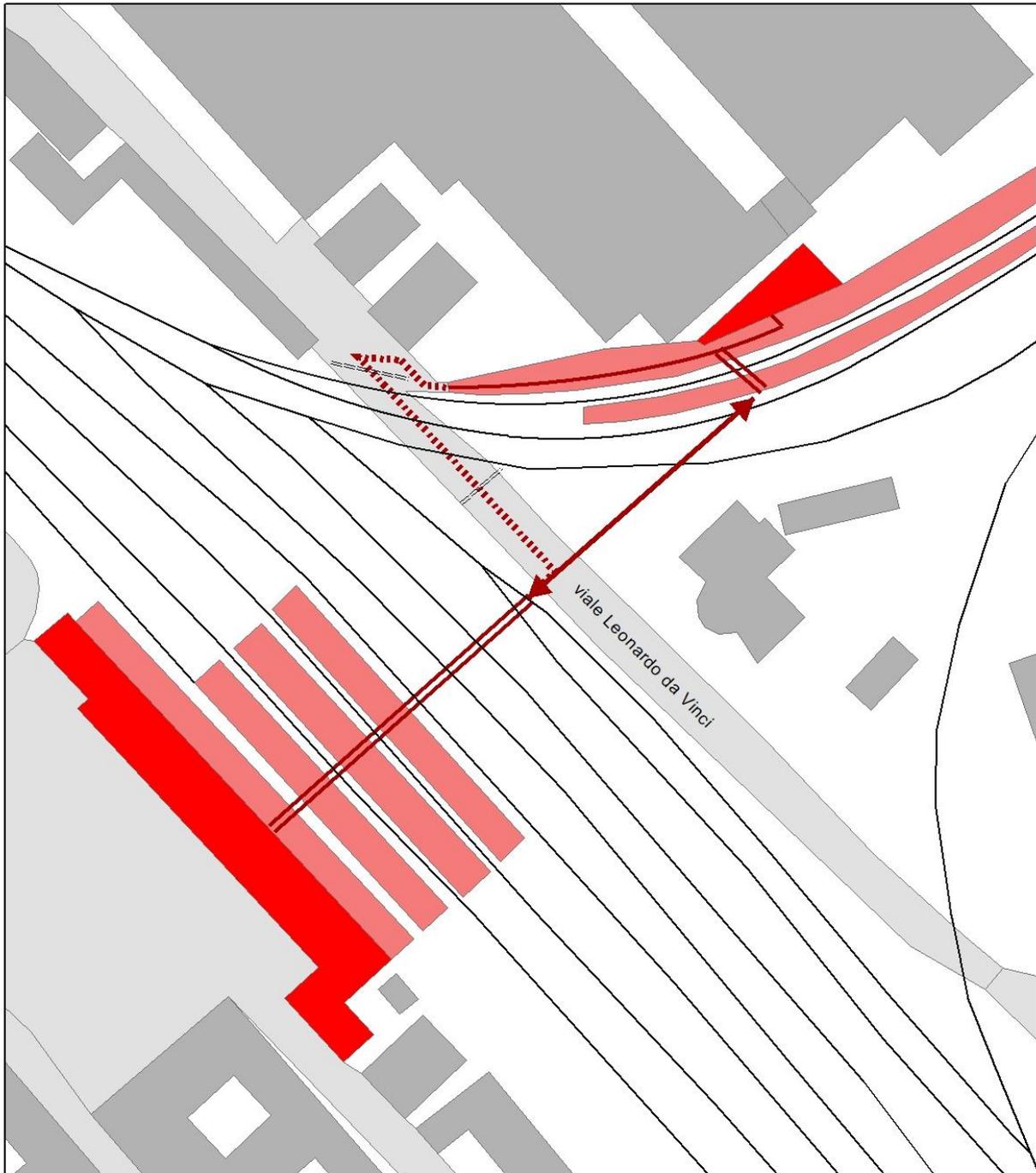
Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No X

L'intervento in oggetto è funzionale all'unione delle due stazioni FN e RFI, affinché siano percepite dal viaggiatore come un unico nodo di interscambio; l'elemento fondamentale per il raggiungimento di questo obiettivo sarebbe la realizzazione di un unico sottopasso di collegamento diretto e senza interruzioni fisiche tra le due stazioni.

Entrambe le stazioni sono oggi dotate di sottopassi non collegati tra di loro; per passare da una stazione all'altra è necessario uscire su Viale Leonardo da Vinci, unico percorso di collegamento privo di marciapiedi e adeguate indicazioni tra l'ingresso della stazione di FN e il sottopasso di quella di RFI. Il percorso prevede, inoltre, l'attraversamento del passaggio a livello che supera il collegamento con lo scalo merci di Novara Boschetto. L'interscambio attuale si configura ad oggi non sicuro, soprattutto per l'utenza debole, e poco funzionale per tutti.

La proposta è quindi quella di creare un collegamento diretto tra le banchine delle due stazioni, valorizzato dall'aggiornamento del sistema di informazione al pubblico, statico e dinamico, similmente a quanto accaduto nell'impianto di Como Camerlata.



- | | |
|--|--|
| — Ferrovìa | Stazione |
| == Sottopasso | Banchina |
| — Percorso | Edificato |
| --- Passaggio a livello | Viabilità |
| Percorso assente | |
| Nuovo percorso | |

G. ACCORDI E INTESE

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

All'interno del PRMT di Regione Lombardia (cap.7) - F6. Accessibilità a Malpensa) è inoltre previsto che la tratta FN Novara-Saronno-Seregno sia destinata a svolgere un ruolo fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di crescita del traffico su ferro, e dovrà quindi essere opportunamente attrezzata per la coesistenza tra traffico passeggeri e traffico merci. Per quanto riguarda il primo, il PRMT prevede il completamento del cadenzamento semiorario sulla linea FN afferente a Novara, mentre per il secondo se ne prevede un aumento e il suo consolidamento.

Nell'ambito del "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030" di Regione Piemonte adottato con deliberazione n.14-6571 del 6 marzo 2023 dalla Giunta Regionale del Piemonte, la Linea strategica di Azione LsA1 - "Protezione del Contesto", ed in particolare la Macro Azione MA 1.1. - "Sviluppare una rete sicura e resiliente", si propone di cercare risposte in una pianificazione attenta a ottimizzare le reti esistenti, a preservare gli snodi critici e a valutare standard di efficienza delle infrastrutture. Attraverso l'Azione 1 - "Migliorare la sicurezza ferroviaria nelle stazioni e nelle intersezioni della rete con altre modalità" - è previsto che vengano promossi, d'intesa con altri enti e con RFI, interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza degli utenti del servizio ferroviario, mentre la l'Azione 23 "Migliorare l'accessibilità ferroviaria del nodo di Novara", inclusa nella Linea strategica LsB.1 - "Assetto gerarchico di reti, nodi e servizi di trasporto" - Macroazione MB1.4 - "Rendere accessibili i grandi nodi urbani" - prevede specificatamente la promozione delle connessioni tra la rete ferroviaria gestita da RFI e la rete FN.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): stazione di Novara RFI – e stazione di Novara FN

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da NOVARA..... a ...TREVIGLIO.....

Numero treni giorno =.....72.... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = daMORTARA..... aNOVARA.....

Numero treni giorno =...10....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = daALESSANDRIA..... aNOVARA.....

Numero treni giorno =...5....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = daMILANO CADORNA aNOVARA.....

Numero treni giorno =...36.[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = daMILANO aTORINO

Numero treni giorno =...46 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = daNOVARA a CHIVASSO - IVREA

Numero treni giorno =...29 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = daNOVARA a BIELLA

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

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = daNOVARA aDOMODOSSOLA VIA OMEGNA

Numero treni giorno =16 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = daNOVARA a ARONA

Numero treni giorno = 14 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

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

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

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

L'intervento renderà efficace l'interscambio tra i vari servizi afferenti al nodo di Novara, andando a garantirne le coincidenze e configurando le due stazioni come un unico ambiente diffuso, punto di accesso ed egresso unico alla città di Novara.

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)

Riduzione del numero delle manovre

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

Velocizzazione dei tempi di manovra

Altro:

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

Incremento prestazionale

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

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

Riduzione dei costi di esercizio

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

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

L'intervento proposto è stato condiviso con Regione Piemonte che presenta analogha scheda all'interno del Tavolo di Ascolto 2023.

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 04/2023

***“Riclassificazione in D4 della linea da Airuno a Lecco
Maggianico (e itinerario Carnate-Seregno)”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Gli interventi proposti riguardano il territorio brianzolo di regione Lombardia e, in particolare, il tratto di linea Seregno-Carnate Usmate e il tratto Airuno-Lecco Maggianico parte della linea Monza-Lecco via Carnate.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

L'aumento del peso assiale sui tratti di linea indicati ha lo scopo di eliminare le limitazioni a cui sono soggetti i treni con carico in D4. L'innalzamento del peso assiale delle linee, oltre ad aumentare la velocità commerciale dei treni, darebbe maggior flessibilità nella graficazione delle tracce dato che attualmente vi è il divieto d'incrocio in linea con altri treni aventi in composizione trasporti eccedenti massa.

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

La modifica consentirebbe un potenziamento dei traffici merci provenienti dalla linea della Valtellina e quelli originati/destinati all'impianto di Lecco Maggianico (Il traffico ad oggi di treni merci sulla tratta Airuno-Lecco Maggianico è indicativamente di 6 treni/giorno, mentre tra Seregno e Carnate è di circa 4 treni/giorno).

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La proposta richiesta al GI consiste nell'adeguare le linee in questione a sopportare un carico assiale pari a 22,5 ton/asse e 8,0 ton/metro corrente (categoria D4) senza alcun tipo di limitazione.

G. ACCORDI E INTESE

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

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- Impatto sulla capacità**
- Impatto sulla regolarità/puntualità**
- Incremento della velocità**
- Incremento del livello/qualità dei servizi**
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri**
- Efficientamento dei movimenti di manovra**
- Incremento prestazionale**
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie**
- Riduzione dei costi**
- Altro** : È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Seregno a Carnate Usmate, da Airuno a Lecco Maggianico.

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da Lecco Maggianico verso valichi, porti e terminal intermodali (Chiasso/Ventimiglia/Villa Opicina/Udine/terni/Bari/Caserta/Savona/Ravenna/Milano Smistamento)

Numero treni giorno = 6 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri X Merci

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

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

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

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

Descrizione modello di esercizio

Il modello di esercizio resterebbe sostanzialmente invariato ma beneficerebbe di una maggiore flessibilità nella programmazione in quanto verrebbe meno il divieto d'incrocio con altri treni ammessi in categoria D4. Inoltre, eliminando i limiti attuali, la graficazione delle tracce sarebbe più agevole a beneficio del GI stesso e delle II.FF.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

L'eliminazione delle limitazioni alla marcia dei treni darebbe maggior flessibilità nella gestione operativa e, dunque, anche i ritardi verrebbero ridotti.

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = ...5-10..... [min]

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

L'incremento di velocità permetterebbe di ridurre il tempo di percorrenza e, dunque, la competitività del trasporto merci via ferrovia rispetto ad altre opzioni.
Il miglior uso delle risorse (locomotori e personale) permetterebbe alle aziende di trasporto un aumento dei servizi a parità di risorse.

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

Incremento prestazionale

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

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

Riduzione dei costi di esercizio

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

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 05/2023

***“Potenziamento Ferrovia Cremona – Treviglio per
Regionale diretto e aumento traffico merci:
raddoppi selettivi tratta Olmeneta - Treviglio”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	12
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	12
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	14
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	15
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	24
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	24

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente+	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento si colloca nel quadrante Sud-Est del sistema ferroviario regionale. Interessa la linea Cremona-Treviglio e in particolare la tratta Olmeneta-Treviglio che ricade nelle provincie di Cremona e Bergamo. Per quanto attiene il traffico merci, gli interventi richiesti coinvolgono anche la linea Cremona-Fidenza.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

L'obiettivo di Regione Lombardia, da anni richiesta diretta del territorio, è quello di collegare direttamente, ogni ora, il territorio del cremonese con Milano prolungando sistematicamente i servizi Cremona – Treviglio. Ad oggi, infatti, il collegamento diretto è previsto solo in limitate fasce orarie nella direzione di massimo carico dal lunedì al venerdì.

Tale obiettivo consentirebbe un significativo aumento dell'utenza senza incrementare il numero di chilometri sviluppati su tale relazione; le corse sulla tratta Treviglio – Cremona resterebbero invariate, ma garantirebbero tutte un collegamento diretto con il capoluogo regionale e la stazione porta di Segrate, che in quanto tale garantirà l'accesso alla lunga percorrenza e alla rete metropolitana di Milano.

Per quanto attiene gli obiettivi per il trasporto merci, invece, si evidenzia che lungo la linea Milano-Verona si stanno realizzando potenziamenti di importanti terminal intermodali (Smistamento, Melzo, Brescia, oltre all'ipotesi Cortenuova) che nei prossimi anni genereranno un incremento del traffico merci. Allo scopo di evitare la congestione del traffico sul nodo di Milano, la linea Treviglio – Cremona – Fidenza, laddove potenziata e ottimizzata, potrebbe fungere da utile bypass anche considerando la possibile prosecuzione dei traffici lungo la pontremolese, verso i porti liguri e le destinazioni del centro-sud Italia.

Un altro vantaggio sarebbe quello di creare una linea di backup sulla Pianura padana tramite accessi alla linea Codogno – Cremona – Mantova – Monselice, che in caso di interruzioni della Milano Venezia o della Milano Bologna possa offrire un'alternativa che attualmente, per le condizioni delle tratte in esame, non risulta appetibile in termini di tempi di percorrenza.

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

R6 - Cremona Treviglio (Milano): 44 tracce al giorno

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì X No

Nonostante tale richiesta sia stata già presentata nel 2019 all'interno della scheda "*Linee varie: realizzazione di sedi di incrocio con movimenti contemporanei e velocizzazioni*" e abbia ha dato come primo risultato lo studio di prefattibilità del raddoppio Cremona – Olmeneta, si vuole specificare meglio il modello di esercizio da porre alla base degli interventi di potenziamento da individuare sulla ferrovia Treviglio – Cremona (della quale è già in corso di redazione la prefattibilità sul raddoppio Cremona – Olmeneta). Il potenziamento infrastrutturale della Cremona – Treviglio va inserito in uno scenario di riassetto dei servizi del quadrante che prevede:

- RE2 Milano – BGY ogni 30' (che andrà ad utilizzare sistematicamente il canale tra Treviglio e Milano oggi utilizzato dai servizi Spot Milano – Treviglio – Cremona);
- RE6 Milano – Brescia – Verona ogni 30';
- R4 Milano – Brescia ogni 60';
- R6 Milano – Cremona ogni 60'.

Rispetto all'assetto di oggi il Milano – Verona andrebbe ad occupare tra Treviglio e Milano la traccia del Milano – Brescia, che dovrebbe quindi trovare una nuova collocazione; infine, a queste si andrebbe ad aggiungere la traccia sistematica del Milano – Cremona. Gli interventi infrastrutturali di potenziamento della linea Treviglio – Cremona, quindi, dipenderanno dall'orario di partenza da Treviglio del servizio diretto Milano – Cremona, poiché da esso dipenderanno le sedi di incrocio che potrebbero cadere in stazione, generando quindi la necessità di migliorare gli impianti di stazione, ovvero in piena linea, andando a necessitare quindi interventi di raddoppio selettivo.

La proposta di riassetto oraristico potrà anche prevedere soluzioni tecnologiche atte al risparmio delle risorse scarse, quali materiale rotabile e capacità. Nello specifico, potrà essere ipotizzata una soluzione di sovrapposizione delle linee R4 ed R6 sulla tratta comune Milano-Treviglio, prevedendo a Treviglio una sosta adeguata al taglio/accoppiamento del materiale rotabile. Oltre a prevedere una sosta temporale maggiore a Treviglio rispetto ai treni diretti che non devono modificare la composizione e quindi per i treni dispari, a parità di minuto di arrivo a Treviglio, un diverso minuto di partenza verso Cremona con conseguenti differenze nelle

sedi d'incrocio, questa soluzione dovrà probabilmente prevedere delle modifiche impiantistiche nella stazione di Treviglio che dovranno essere incluse nel progetto di potenziamento della linea Treviglio – Cremona.

Infine, dovrà essere previsto l'istituzione del rango C sulla linea, al fine di sfruttare al meglio le caratteristiche cinematiche dei nuovi treni di Regione Lombardia.

Sotto il profilo dei traffici merci, per rendere la tratta appetibile senza pregiudicare il traffico regionale, occorrerebbe valutare una serie di possibili interventi di potenziamento della linea che possono riguardare:

- la riduzione e/o eliminazione di PL;
- l'upgrade degli apparati tecnologici di circolazione;
- l'adeguamento del peso assiale (riclassificazione in D4) e della sagoma agli standard previsti per il traffico merci sulle reti Ten-T;
- la realizzazione di punti di incrocio di modulo adeguato e dove possibile il raddoppio del binario (a partire dalla tratta Cremona-Olmeneta, già oggetto di studio di prefattibilità).

Si sottolinea infine che gli interventi necessari al potenziamento per il traffico merci dovranno prendere in considerazione anche la linea Cremona-Fidenza in modo da configurarla come alternativa alla Fidenza-Lodi-Milano per i traffici merci diretti e provenienti ai terminal di Milano Smistamento, Melzo e, in previsione, Cortenuova.

G. ACCORDI E INTESE

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

PRMT, sezione F19 "Interventi tecnologici e infrastrutturali su altri nodi ferroviari del sistema": gli interventi previsti sul nodo di Cremona potranno essere funzionali a prolungare a cadenza oraria il servizio R Cremona-Crema-Treviglio a Milano senza rottura di carico a Treviglio.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): daOlmeneta..... aTreviglio.....

Estesa (se intervento diffuso): daCremona aFidenza (per traffico merci)

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = daCremona..... aTreviglio.....

Numero treni giorno =.....44. [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = daCremona..... aFidenza.

Numero treni giorno =...16 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = almeno 24[treni/gg]

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

L'impatto sulla capacità è legato alla tipologia di interventi che potranno essere attuati e consentirà di assorbire anche quota parte del traffico merci in direzione nord-sud interessanti i terminal intermodali ubicati sulla linea Milano-Venezia nonché quelli ubicati sulla linea Codogno-Mantova (porti di Cremona e Mantova, Piadena).

Complessivamente, quindi, il modello di esercizio sulla Cremona-Treviglio prevederà:

- 1 treno ogni ora per direzione sulla relazione Cremona – Milano;
- Una ulteriore traccia per direzione ogni due ore e non meno di 24 tracce ferroviarie su base giornaliera destinata al traffico merci (previsione coerente coi requisiti minimi previsti per le linee della rete TEN-T in fase di revisione, in base all'orientamento generale del Consiglio dei Ministri dei trasporti dell'UE del 5 dicembre 2022),

La definizione qualitativa dell'orario, dalla quale dipenderanno tipologia e località dell'intervento, dovrà essere definita all'interno della ristrutturazione degli orari del quadrante, già precedentemente descritta.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = daCremona..... aMilano (via Treviglio)

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

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

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

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso =n.d..... [min]

Relazione di traffico = da Treviglio a Cremona

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Poiché il nuovo materiale rotabile di Regione Lombardia, destinato a rimpiazzare completamente la flotta utilizzata sui servizi Treviglio – Cremona, consente l'iscrizione al rango di velocità C, se ne chiede l'istituzione sulla linea affinché sia possibile sfruttare tutte le caratteristiche cinematiche del nuovo materiale per migliorare, qualora necessario, i tempi di percorrenza tra Treviglio e Cremona ovvero aumentare la stabilità dell'orario.

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

Incremento prestazionale

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

La linea dovrebbe essere portata agli standard previsti per le reti TENT-T di peso, sagoma e modulo previsti per il traffico merci

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

Riduzione dei costi di esercizio

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

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 06/2023

*“Adeguamento sagoma PC80-410 tra Milano Greco Pirelli
e il triplo bivio Seveso”*

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento si colloca all'interno del nodo ferroviario di Milano.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Per poter potenziare il traffico merci nel nodo di Milano con particolare riferimento agli itinerari nord-ovest e nell'ottica di creare una rete più resiliente con itinerari alternativi che consentono di collegare trasversalmente i principali assi ferroviari nord-sud, è necessario completare con l'intervento proposto gli interventi di adeguamento della sagoma allo standard PC80-410.

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

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La rete transeuropea dei trasporti richiede per il traffico merci standard funzionali in termini di modulo, peso assiale e sagoma. Sul nodo di Milano convergono varie linee dedicate al traffico merci facenti parte della rete CORE e, in particolare, si intrecciano i corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo.

Ad oggi, il nodo di Milano è in mancanza di itinerari alternativi di rilevante importanza per i traffici merci.

Per questo motivo negli ultimi anni tutto il nodo di Milano, ad eccezione della tratta in oggetto, è stato interessato dall'adeguamento alla sagoma prevista dagli standard della rete transeuropea.

Il tratto tra il triplo bivio Seveso e Milano Greco Pirelli è, ad oggi, interessato da traffici merci su relazioni da/per il nord-ovest Italia e il nord Europa lungo la Milano-Chiasso. L'adeguamento di sagoma consentirebbe una sua maggiore fruibilità anche in ottica di assicurare un itinerario alternativo che consenta di collegare le diverse linee che fanno parte del corridoio Reno-Alpi e i relativi terminal intermodali posti nel nord Italia e che alimentano tale corridoio.

G. ACCORDI E INTESE

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

Il PRMT si pone tra gli obiettivi strategici quello di realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile. La prospettiva è di promuovere il rafforzamento del sistema delle infrastrutture e degli interscambi, potenziando il Corridoio Reno-Alpi. *Rispetto alle relazioni verso nord, è stato avviato un significativo percorso di confronto, approfondimento e condivisione nell'ambito di un Accordo fra Italia e Svizzera sottoscritto, a dicembre 2012 e in corso di aggiornamento, nell'ottica del completamento del progetto AlpTransit.*

Con la realizzazione di Alptransit e delle opere ad esso connesse, si prevede uno sviluppo fino a 30 mio ton/anno con fino a 100 treni/giorno aggiuntivi, rispetto a un traffico attuale interessante i tre valichi di Domodossola, Luino e Chiasso di 24,5 mln di tonnellate e 209 treni /giorno. Per fare fronte a questo scenario, sin dal 2008, sono stati predisposti piani di interventi infrastrutturali sulle linee del corridoio (Sempione - Loetschberg e Gottardo, articolato fra la linea di Luino e quella di Chiasso - tunnel del Ceneri), che determineranno, per quanto di interesse per il territorio lombardo, un incremento della capacità delle direttrici per il Gottardo via Chiasso e via Luino.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Milano Greco Pirelli a Triplo Bivio Seveso

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da Chiasso (Nord Europa) a terminal intermodali posti a ovest di Milano (Torino, Novara, Trecate)

Numero treni giorno = ...5/6. [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno = [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

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

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

L'impatto sulla capacità è relativo alla possibilità di instradare lungo questa tratta anche treni con sagoma ferroviaria adeguata agli standard previsti dalla rete TEN-T.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficiamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

Incremento prestazionale

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

L'intervento consente di adeguare la tratta agli standard previsti per le reti TENT-T previsti per il traffico merci

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

L'intervento rende possibile realizzare nuovi traffici rispondenti agli standard di sagoma previsti per l'intervento

Riduzione dei costi di esercizio

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

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 07/2023

“Nuova fermata ferroviaria Monza Est-Parco”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento si colloca nel quadrante Nord della rete ferroviaria regionale, interessa il comune di Monza e ha delle ripercussioni anche sulla città di Milano, andando a potenziare il servizio offerto per il traffico passeggeri diretto alla città di Milano.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Obiettivo principale è servire una zona del Comune di Monza ad oggi non collegata al servizio ferroviario, garantendo un nuovo punto di accesso anche per gli utenti del Parco di Monza, soprattutto in caso di eventi organizzati al suo interno, alleggerendo l'impatto sulla viabilità stradale tipico di queste situazioni. Le previsioni di sviluppo del servizio sulla linea S7 Monza - Lecco via Molteno prevedono l'incremento del servizio nel breve periodo, costituendo di fatto, con le stazioni di Monza, Monza Sobborghi, Monza est e Villasanta, un sistema di grande interesse per la mobilità della città di Monza. Attualmente il Parco è servito soltanto dalla fermata Biassono/Lesmo-Parco, situata all'estremità nord-orientale del Parco, collocata lungo la linea S7 e caratterizzata da un layout che ne limita fortemente la capacità; per di più, l'accesso al Parco è assicurato in quel contesto da un ingresso normalmente chiuso (aperto solo in occasione del GP di Formula 1), che insiste, con una larghezza utile inferiore a 5 m, su una strada di servizio con un tracciato in galleria e in curva; tali condizioni non sono particolarmente agevoli per una buona fruizione pedonale. La fermata Monza Est-Parco, al contrario, consentirebbe l'accesso al Parco attraverso il varco pedonale di via Lecco, facilmente raggiungibile dalla stazione e normalmente aperto al pubblico.

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

Attualmente la S7 Milano P. Garibaldi-Monza-Molteno-Lecco ha una frequenza di 60'; il previsto potenziamento della linea porterà la frequenza a 30'.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

Il progetto prevede la realizzazione di una banchina a servizio della sola linea S7 sulla porzione di sedime ferroviario individuata in coerenza con il nuovo sottopasso da poco realizzato. L'intervento dovrà prevedere inoltre tutte le lavorazioni necessarie all'inserimento della banchina di fermata.

Il marciapiede sarà realizzato così da servire la lunghezza massima dei convogli attualmente in circolazione sulla linea S7 (composizioni di ATR125 in doppia) e la banchina dovrà risultare perfettamente allineata alle porte del materiale rotabile in fermata.

La fermata dovrà essere attrezzata con impianto di diffusione sonora, monitor per informativa su partenze e arrivi al pubblico, pensilina e illuminazione.

G. ACCORDI E INTESE

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

Accordo Quadro tra Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana S.P.A. per i servizi di trasporto pubblico locale per gli anni 2021-2015 — Scenario 2025 previsione nuova fermata Monza Est.

“Accordo tra Regione Lombardia, Comune di Monza e Rete Ferroviaria Italiana S.P.A. per la realizzazione della nuova fermata ferroviaria Monza Est Parco in Comune di Monza”, sottoscritto il 21/07/2015, nel quale sono previsti due interventi: la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale tra le vie De Marchi ed Einstein, che funga anche da sottopasso di stazione (realizzato), e la fermata Monza Est Parco.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Convenzione tra Regione Lombardia e il Comune di Monza, sottoscritta il 21/11/2019 e modificata il 4/11/2022, per il finanziamento di Euro 1.500.000,00 per la realizzazione della fermata ferroviaria oltre che di Euro 2.500.000,00 per la realizzazione del sottopasso.

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- Impatto sulla capacità*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- X Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- Altro:*
- È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.*

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): ...MONZA EST – PARCO

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da ...LECCO..... a MILANO PORTA GARIBALDI (S7)

Numero treni giorno =...41. [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

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

Descrizione modello di esercizio

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =[min, %]

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di nuova fermata o nuova stazione, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. **41** [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamento dell'Accordo Quadro.*

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

Descrizione modello di esercizio

La linea S7 sarà potenziata dalle attuali 18 coppie di treni/giorno alle 36 coppie treni/giorno, realizzando una cadenza semi-oraria a servizio della nuova fermata Monza Est.

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

La realizzazione di una nuova fermata sulla linea S7, creando un nuovo punto di accesso in un'area attualmente non servita, unitamente al nuovo sottopasso appena attivato, impatterà positivamente sulla domanda.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

Incremento prestazionale

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

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

Riduzione dei costi di esercizio

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

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

Un concept progettuale sviluppato da RFI, Direzione Stazioni – Ingegneria Investimenti Stazioni, ha stimato il costo dell'intervento in 6,5 milioni di Euro. Tale ipotesi progettuale è stata illustrata al Comune di Monza e a Regione Lombardia nel corrente anno.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Questo intervento è finalizzato alla sola realizzazione della banchina a servizio della linea S7. Un ulteriore aumento della frequenza dei treni a servizio della fermata di Monza EST potrà essere ipotizzato solo all'interno di una più ampia revisione del modello di esercizio finalizzata all'istituzione delle linee suburbani di Monza. In nessun caso la linea S8 e la linea Milano – Bergamo via Carnate (futura S18) effettueranno servizio nell'impianto oggetto di questa scheda. Quindi, la nuova banchina dovrà garantire accesso al solo binario della ferrovia Monza-Besana-Molteno.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 08/2023
"Binari d'attestamento nodo di Milano"***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	12
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	22
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	22

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Nodo di Milano: tutte le tratte comprese tra le stazioni di Rho Centro e la futura Segrate Posta Est, tra Rogoredo, San Cristoforo e Monza.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Vista la mancanza di capacità di attestamento presso il nodo di Milano nel suo complesso, non solo per quanto riguarda la stazione di Milano Centrale, ma in generale per tutti gli impianti qui ricompresi, Regione Lombardia ritiene fondamentale che vengano create le condizioni impiantistiche affinché gli attestamenti e gli instradamenti abbiano un elevato valore trasportistico. Come già descritto per i servizi RE in accordo quadro, è quindi fondamentale che gli itinerari all'interno del nodo siano di attraversamento dello stesso, andando quindi a terminare, idealmente, alla stazione di porta opposta a quella di ingresso nel nodo.

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

S7 Mi P.Garibaldi-Monza-Molteno-Lecco: 41 tracce giorno (frequenza 60' rinforzi a 30')

S8 Lecco-Mi P.Garibaldi: 73 tracce giorno (frequenza 30')

S11 Chiasso/Como S.G.-Mi P. Garibaldi/Rho: 60 tracce giorno (frequenza 60' fino a Mi PG a 30')

R34 Stradella -Mi Greco Pirelli: 30 tracce giorno (frequenza 60')

R38 Piacenza-Lodi-Mi Greco Pirelli: 41 tracce giorno (frequenza 60' rinforzi a 30')

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La richiesta di intervento di potenziamento degli attestamenti ed instradamenti sul Nodo di Milano, nelle tratte comprese tra le stazioni di Rho Centro e la futura Segrate Posta Est, tra Rogoredo, San Cristoforo e Monza, avrebbe ripercussioni sia sulle linee già in esercizio, sia su quelle di prossima attivazione.

Nel dettaglio sarebbero interessate dal progetto le seguenti linee dello scenario di sviluppo di medio e lungo termine:

- S7-S8-S11: da prolungare **almeno fino a MIND**, sulla tratta compresa tra Garibaldi e Rho Centro;
- S16 Abbiategrasso-Rho;
- S15 **Pioltello**-Parabiago e i RE provenienti da ovest, destinati alla stazione di Pioltello;
- i Regionali provenienti da Piacenza, Stradella e Brescia, oggi attestati a Greco Pirelli, da prolungare **fino a Sesto/Monza**;
- S9 **San Cristoforo**-Busto Arsizio FS.

G. ACCORDI E INTESE

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

Accordo di Programma MIND – Al suo interno si prevede a servizio della nuova fermata, le linee S5, S6 ed S11, già in esercizio, e le future S14, S15 ed S16.

Accordo di Programma “Aree ex Dogana”: Protocollo di Intesa, tra Regione Lombardia, Città Metropolitana, Comune di Milano, Comune di Segrate, Westfield Milan S.p.A. per la realizzazione dello studio di fattibilità finalizzato alla realizzazione del nodo di interscambio denominato “Hub metropolitano “Segrate – Porta Est Milano” che prevede l’attestamento della linea S15 a Pioltello, in aggiunta alle altre 2 linee suburbane che già la servono.

PRMT – Il Programma prende atto del deficit della capacità attuale di attestamenti all'interno del Nodo e auspica per risolvere tale criticità la realizzazione del Secondo Passante. Prevede inoltre l'attestamento delle linee S8 ed S18 oltre Porta Garibaldi verso Ovest

Accordo Quadro vigente RL-RFI – Prevede che i servizi RE dei cadenzamenti semiorari, che non trovano spazio in centrale, siano mandati ad altra stazione qualificata del nodo lungo itinerari trasportisticamente efficaci.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Per contribuire alla risoluzione del problema attestamenti nel nodo, Regione Lombardia ha finanziato, all'interno del progetto di potenziamento della stazione di Bovisa, il cui valore supera i 100 milioni di euro, oltre ai 4 binari in più di corsa, anche 2 binari di attestamento, funzionali alla realizzazione degli attestamenti incrociati nel nodo.

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Monza/Rho Centro a Pioltello/San Cristoforo

Località di servizio (se intervento puntuale):

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Sono potenzialmente coinvolti tutti i treni transitanti nel nodo di Milano. Relazione di traffico = da Mi P. Garibaldi a Lecco

Numero treni giorno =41.... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da Lecco a Mi P. Garibaldi

Numero treni giorno =73[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Chiasso/Como S.G a Mi P. Garibaldi/Rho

Numero treni giorno =60[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Stradella a Mi Greco Pirelli

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

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Piacenza a Mi Greco Pirelli

Numero treni giorno =.....41[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

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

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

Il modello di esercizio obiettivo andrà definito sulla base delle effettive possibilità di attestamento e instradamento. Idealmente, come precedentemente descritto, i servizi provenienti da nord devono attraversare il nodo e attestarsi a sud e viceversa, così come i servizi provenienti da est devono attraversare il nodo ed attestarsi ad ovest, e viceversa.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

Incremento prestazionale

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

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

Riduzione dei costi di esercizio

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

In mancanza di binari di attestamento nel nodo, per realizzare la pianificazione regionale sarà necessario prolungare le linee oggetto di questa scheda al di fuori del nodo, come ad esempio S11 che, in mancanza di migliori località, si attesterà a Parabiago, andando a spendere ingenti risorse in termini di spesa corrente e materiale rotabile, per raggiungere risultati trasportistici marginali o pressoché nulli.

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 09/2023

"Scavalco di Albate"

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	21
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	21

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

Eliminazione tagli e conseguente riduzione del tempo di svincolo degli itinerari attraverso la realizzazione di un salto di montone.

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

P.M. Albate Camerlata

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Poiché all'interno del tavolo tecnico di lavoro attivato con la struttura competente di RFI e in quello con i colleghi del Canton Ticino si è valutato che in prospettiva la Como – Lecco potrà essere servita da 2 treni per ora per direzione, è fondamentale, affinché tanto l'orario della Como-Lecco quanto quello dei servizi transitanti lungo l'asse del Gottardo risulti stabile e affidabile, eliminare il taglio dei treni provenienti dalla Como-Lecco e instradati verso nord.

Anche nel caso in cui, come avviene già oggi a Seregno, da orario non sarebbe necessario un'interconnessione a due livelli, la si ritiene comunque fondamentale visto l'elevato traffico presente e previsto sulla linea Monza – Chiasso. Anche nel caso di Seregno, infatti, pur non essendo da orario necessario, Regione Lombardia si è impegnata a studiare una soluzione di scavalco per l'interconnessione tra rete FN e RFI in questo impianto, proprio considerando gli enormi benefici che tale intervento avrebbe sulla circolazione.

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

R18 Como – Lecco: 27 tracce giorno (frequenza 60');

S11 Rho – Porta Garibaldi – Chiasso: 60 tracce giorno (frequenza 30' fino Mi PG);

RE80 Milano – Locarno: 36 tracce giorno (frequenza 60')

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

L'intervento deve restituire un'infrastruttura in grado di svincolare gli itinerari Nord-Sud da quelli Est-Nord. Le deviate di comunicazione con la linea del Gottardo devono essere a 100 km/h, mentre il numero di binari da costruire dipenderà dal modello di esercizio in fase di definizione.

G. ACCORDI E INTESE

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

L'intervento proposto è in coerenza con l'Intesa per lo sviluppo del traffico ferroviario e della mobilità transfrontaliera stipulata il 29 aprile 2020 tra Regione Lombardia e Repubblica e Canton Ticino, che prevede il consolidamento e lo sviluppo ulteriore dei servizi transfrontalieri. Il RE80 a cadenzamento orario, oggi realizzato, è previsto con sviluppo obiettivo dell'intesa a cadenzamento semiorario, così come lo è la ricostruzione di un sistema di corrispondenze stabile tra il sistema suburbano lombardo e quello svizzero, già previsto nel progetto di sviluppo dell'infrastruttura della Ferrovia Mendrisio – Varese, che in prospettiva ingloberà anche la linea Como – Lecco, configurando un cadenzamento semiorario tra la Svizzera e Lecco.

L'intervento risulta inoltre coerente con gli obiettivi del MoU2035, conseguente alle attività del Gruppo di Lavoro IT-CH e di prossima sottoscrizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) e dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) svizzero.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): P.M. Albate Camerlata

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = daComo..... aLecco.....

Numero treni giorno =...27.... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = daRho..... a **Porta Garibaldi - Chiasso**

Numero treni giorno =.....60.[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = daMilano a **Locarno**

Numero treni giorno =...36.[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

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

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

Il modello di esercizio obiettivo prevede un servizio semiorario tra Como e Merone, con treni provenienti dalla Svizzera e diretti a Erba e Lecco. È necessario quindi che l'infrastruttura sia abbastanza elastica per assorbire perturbazioni della circolazione che potrebbero protrarsi lungo tutto l'asse del Gottardo, poiché questi treni sono inseriti all'interno di una serie di linee internazionali dalla rilevante lunghezza.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

Incremento prestazionale

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

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

Riduzione dei costi di esercizio

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

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 10/2023***

"Stazione Forlanini"

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

Realizzazione nuove banchine di stazione e relativi collegamenti

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento proposto riguarda la fermata di Milano Forlanini nel nodo ferroviario di Milano.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Nell'ambito degli interventi di potenziamento delle infrastrutture a supporto della mobilità passeggeri mediante servizi ferroviari veloci tra Genova e Milano, la realizzazione di un nuovo banchinamento presso la fermata già esistente di Forlanini FS all'interno del nodo di Milano per la fermata dei treni da/per il capoluogo ligure, consentirebbe di aumentare la qualità e l'affidabilità del servizio offerto ai passeggeri, valorizzando appieno le potenzialità espresse dalla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi, dei quadruplicamenti tra Tortona e Milano e della metropolitana M4 a Milano (la localizzazione prescelta consentirà inoltre un interscambio diretto anche con le relazioni suburbane e regionali che percorrono la linea Cintura di Milano).

Regione Liguria e Regione Lombardia ritengono fondamentale che vengano create le condizioni impiantistiche affinché gli attestamenti e gli instradamenti abbiano un elevato valore trasportistico.

La fermata di Milano Forlanini funge da interscambio tra la M4 e le linee S5, S6, S9 e S16.

L'intervento proposto si sviluppa su due livelli di progettualità:

1. creare le condizioni di fermata per i treni provenienti da Stradella (R34) e Piacenza (R38);
2. la realizzazione delle banchine anche per i treni sulla linea Genova/Bologna

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

R34 Stradella –Mi Greco Pirelli: 30 tracce giorno (frequenza 60')

R38 Piacenza–Lodi-Mi Greco Pirelli: 41 tracce giorno (frequenza 60' rinforzi a 30')

Di particolare interesse per la Regione Liguria i seguenti servizi:

RV Milano-Genova: 25 tracce giorno (frequenza 60')

RV Milano – Bologna: 21 tracce giorno

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

L'intervento in oggetto è finalizzato ad assegnare la fermata nella stazione di Milano Forlanini a tutti i treni lì transitanti. Da un lato, per quanto riguarda i RV per Genova e Bologna, è necessario costruire delle banchine a standard, da integrare nella stazione esistente, per rendere possibile la fermata dei treni, dall'altro lato, sulla linea storica, è necessario garantire la possibilità ai treni delle linee R34 ed R38, già transitanti senza effettuare fermata a Forlanini, di espletare servizio viaggiatori a parità di tempo di percorrenza di oggi della tratta Rogoredo-Lambrate. In tal senso, l'intervento di banchinamento sopra richiamato, potrebbe generare economie di rete consentendo anche ai passeggeri da/per Bologna di usufruire dei medesimi benefici legati al collegamento linea AV Bologna-Milano.

G. ACCORDI E INTESE

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

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): fermata Milano Forlanini.....

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Relazione di traffico = da ...Stradella..... a Mi Greco Pirelli

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

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da Piacenza a Mi Greco Pirelli (via Lodi).....

Numero treni giorno =...41....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Milano..... a Genova.....

Numero treni giorno =...25 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Milano a Bologna

Numero treni giorno = 21 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

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

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

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

L'ampliamento della fermata Forlanini e la creazione delle condizioni di fermata per i servizi transitanti oggi sulla linea lenta tra Rogoredo e Lambrate, in sinergia con il completamento della linea M4 della metropolitana di Milano, permetteranno di rendere Milano Forlanini un grande nodo di interscambio. Da un lato tutte le località servite dal RV Milano – Bologna, dal RV Milano – Genova e dalle linee R34 ed R38 avranno un collegamento pressoché diretto con l'aeroporto, necessitando la metro solo 3' per collegare la stazione all'aerostazione, dall'altro lato, in meno di 10' si avrà accesso diretto al centro cittadino. La nuova fermata, quindi, sarà un punto di travaso formidabile tra la rete ferroviaria regionale e nazionale e la rete della metropolitana di Milano.

Oltre a M4, a Forlanini, i viaggiatori ferroviari troveranno corrispondenza anche con la rete dei tram e degli autobus di ATM.

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

Incremento prestazionale

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

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

Riduzione dei costi di esercizio

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

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

L'intervento proposto è stato condiviso con Regione Liguria, che presenta analogha scheda all'interno del Tavolo di Ascolto 2023.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 11/2023***

***“Secondo Passante di Milano – Sviluppo nodo Milano
lungo termine”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	12
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	21
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	21

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura". L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione Lombardia
Direzione / Ufficio Responsabile	[REDACTED]
Nominativo operativo di riferimento	[REDACTED]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[REDACTED]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

Approfondimento progettuale per la realizzazione del Secondo Passante ferroviario di Milano

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento proposto si colloca nel nodo ferroviario milanese, all'interno del territorio della Città metropolitana di Milano e della provincia di Monza e Brianza, ma la sua realizzazione apporterà benefici non solo sui servizi delle linee regionali ma anche su quelli di lunga percorrenza afferenti al nodo milanese, nonché sul transito dei traffici merci, coinvolgendo ampie porzioni di territorio regionale e nazionale.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Obiettivo dell'intervento è il superamento dei limiti della rete attuale, anche con i potenziamenti già pianificati, per lo sviluppo del nodo ferroviario milanese, che sempre più sta diventando il "collo di bottiglia" del sistema ferroviario del nord Italia.

Ad oggi, infatti, si sta già assistendo alla crisi di capacità di attestamento e attraversamento nel nodo di Milano e pertanto l'obiettivo specifico dello studio e dell'approfondimento progettuale per la realizzazione di nuove infrastrutture di attraversamento del nodo non sono più procrastinabili,

Nello specifico, la necessità di un nuovo intervento deve risolvere primariamente il duopolio Garibaldi-Centrale rendendo compatibile il transito all'interno del nodo di Milano dei servizi regionali e della lunga percorrenza, permettendo possibilmente la fermata in entrambi gli impianti a tutti i tipi di servizi e andando a rivedere tutte le linee afferenti al nodo affinché si restituisca un'infrastruttura che risolve le criticità impiantistiche e trasportistiche di oggi.

Inoltre, si ritiene fondamentale sottolineare già in questa sede l'importanza che avranno i percorsi di interscambio all'interno di questo progetto. I percorsi il più lineare possibile e le distanze e i dislivelli dovranno essere i minori possibili compatibilmente col contesto, per evitare la costruzione di interscambi percepiti come scomodi e inefficaci dagli utenti.

Dal punto di vista del modello di esercizio da porre come base concettuale dell'opera, il nuovo nodo dovrà rendere possibile il transito dei treni AV senza interferenze con i treni del servizio ferroviario regionale, la creazione di un servizio ferroviario di qualità lungo la cintura, l'allacciamento dei sistemi RE tra di loro e la

possibilità, per quelli che termineranno a Milano, di attestarsi alla stazione di porta opposta rispetto a quella di entrata nel nodo.

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

Sono coinvolti tutti i treni transitanti nel nodo di Milano.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La presente richiesta è stata già presentata all'interno del TA 2019 ma si ritiene fondamentale riportarla all'attenzione nel Tavolo corrente, integrando quanto già presentato con i dettagli di seguito riportati.

Viste le esigenze crescenti della domanda di mobilità, in termini di capacità, di velocità e di capillarità dei servizi ferroviari nel nodo milanese, in considerazione di quanto già chiesto nel 2019, si ribadisce l'importanza di avviare gli approfondimenti degli scenari allora prospettati e di ogni ulteriore opzione funzionale a migliorare la gestione del traffico ferroviario nel nodo milanese e lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica. La previsione del Secondo Passante è inserita negli strumenti di pianificazione di Regione Lombardia e Comune di Milano per lo sviluppo del nodo ferroviario milanese nel lungo termine.

Il progetto del secondo passante di Milano è l'occasione per ripensare la struttura completa del nodo, andando a sanare tutte quelle criticità che si sono generate negli anni con l'incremento del traffico ferroviario, che è aumentato su un'infrastruttura che non sempre ha ricevuto i necessari e conseguenti aggiornamenti di capacità. A questo proposito, l'intervento va inserito all'interno di una generale ristrutturazione del Nodo, da attuare sicuramente per fasi, ma che deve essere pensato nella sua totalità già dall'inizio, per predisporre tutte le nuove opere al progressivo sviluppo della nuova infrastruttura.

G. ACCORDI E INTESE

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

PRMT – Il Programma prende atto del deficit della capacità attuale di attestamenti all'interno del Nodo ed auspica, nel lungo periodo, la realizzazione del Secondo Passante, per rispondere a tale criticità. Il Secondo Passante assicurerebbe quindi una capacità aggiuntiva e una soluzione sistemica alla necessità di interconnettere tutte le gerarchie dei servizi in un'unica tratta funzionale, consentendo di creare collegamenti ferroviari regionali ed interregionali di qualità tra bacini territoriali che oggi sono percepiti come distanti.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Sono tutti investimenti di vari attori sul nodo di Milano - Nuova Bovisa

Triplicamento Affori - Cormano

M5 a Monza

M4 a Segrate

M4 a San Cristoforo

Prolungamento tram 24 a sud

Accordo Scali Milano

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

- X Impatto sulla capacità*
- X Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- X Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- Riduzione dei costi*
- X Altro completo riassetto del nodo di Milano e dei servizi ad esso afferenti _____*

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): **Nodo di Milano**.....

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

È da indicare la relazione di traffico ed il numero di treni/giorno di interesse dello stakeholder impattati dall'intervento proposto.

Sono coinvolti tutti i treni transitanti nel nodo di Milano.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

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

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

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

Efficientamento dei movimenti di manovra

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

Incremento prestazionale

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

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

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

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

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

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

Riduzione dei costi di esercizio

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

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

Si allega studio MM del 2007 composto da n°1 Relazione Tecnica e n°18 tavole grafiche

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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