

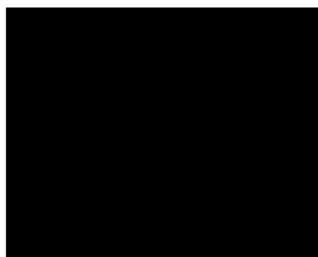
Q. Regione Piemonte

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

In data 27 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 Piemonte** (di seguito: Regione), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DSP\PEC\P\2023\0000241).

L'incontro ha inizio alle ore 10:00.

Per RFI, sono presenti:



Per Regione, sono presenti:



Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è presente:



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-NEMIDCO/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 PI, 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	8	1	5	-	2	1	7	-

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
1.1 – Elettificazione Biella-Novara	RFI comunica che, sulla tratta Novara-PM Agognate, nel 2022 sono stati realizzati alcuni interventi di potenziamento a beneficio del traffico merci e propedeutici all'elettificazione della tratta (SCMT e posa fibra ottica). In ragione della richiesta pervenuta e considerate le precedenti interlocuzioni con Regione sul tema dello sviluppo di applicazioni ferroviarie alimentate a idrogeno, il G.I. chiede a Regione di chiarire quale sia la linea di indirizzo che intende perseguire. <i>Regione conferma la volontà di procedere con l'elettificazione della linea Biella-Novara e che dispone dei fondi necessari a realizzare una parte degli interventi. Tali fondi devono essere impegnati entro la fine del corrente anno, ed a tal fine chiede conferma a RFI che Questa confermi la disponibilità a completare l'opera, anche mediante la sottoscrizione di un protocollo. Regione chiede di valutare se impiegare le risorse inizialmente destinate al sistema SCMT ad altri interventi, tenuto conto delle tempistiche del progressivo attrezzaggio con ERTMS delle linee regionali.</i> Il G.I. specifica che pur ritenendo una generica proposta funzionalmente valida non può impegnarsi a garantirne il completo finanziamento della realizzazione fin dalle fasi preliminari, pertanto, in assenza di un PFTE delle opere nel caso specifico, suggerisce di addivenire alla sottoscrizione della Convenzione, già in fase di redazione con le strutture territoriali di RFI, finalizzata a impegnare i fondi già disponibili di Regione. Ai fini dello sviluppo delle successive fasi, il G.I. chiede a Regione il modello di esercizio atteso comprensivo del materiale rotabile utilizzabile, in quanto necessario per definire il complesso degli interventi necessari al progetto di elettificazione. La sottoscrizione di un protocollo avverrà solo a seguito della definizione di questi ulteriori elementi. <i>Regione prende atto della disponibilità di RFI ad un incontro per la definizione del modello di esercizio.</i>
2.2/3 – interventi di miglioramento del sistema ferroviario biellese	L'intervento di velocizzazione degli itinerari di ingresso nella stazione di Santhià sarà eventualmente conseguibile con lo sviluppo del piano nazionale ERTMS, le cui nuove funzionalità potrebbero consentire il medesimo beneficio senza prevedere modifiche di armamento. Secondo l'ultima versione del Piano Nazionale ERTMS (revisione Q), l'intervento è pianificato nella stazione di Santhià per il 2027; per il recupero dei tempi di percorrenza oggetto della richiesta si dovrà attendere il completo attrezzaggio della linea Santhià-Biella, pianificato invece per il 2031.
3.5 – Raddoppio della linea Torino- Pinerolo	RFI chiede chiarimenti sul modello di esercizio atteso sulla linea, in quanto nello scenario di regime in Accordo Quadro non è stata tracciata l'esigenza di ulteriori servizi SFM2. Si specifica, inoltre, che dall'algoritmo, la richiesta di raddoppio della Torino-Pinerolo è risultata prioritaria e quindi nel corso del 2024 si avvieranno il DocFAP. <i>Regione ne conferma l'esigenza e chiarisce che non è presente nell'Accordo Quadro per ragioni legate alla gara con l'IF.</i>
4.6 - Nodo di	<i>Qualora si sviluppasse il progetto, Regione chiede il coinvolgimento del Comune di Novara.</i>

Novara: Stazione Unificata	RFI si rende disponibile al confronto, anche ai fini dello sviluppo dell'intermodalità.
5.7 - Adeguamento sagoma linea Genova – Arquata Scrivia per transito rotabili a due piani treni RE	RFI propone un eventuale co-finanziamento delle attività di progettazione in sinergie con le altre regioni che hanno proposto la medesima richiesta. <i>La Regione evidenzia come il tema, che in questo contesto viene affrontato sotto il profilo infrastrutturale, in realtà impatta pesantemente l'organizzazione dei servizi di TPL e andrebbe quindi affrontato in maniera coordinata. Segnala che a tal fine risulterebbe fondamentale l'intervento del Ministero.</i> <i>Segnala altresì la necessità di un momento confronto con tutte le Regioni, il Ministero, RFI, Trenitalia/ soggetti esercenti i servizi di TPL.</i>
6.8 - Interventi necessari ad effettuare servizi regionali attestati a Modane (linea sfm3)	La richiesta non è recepibile nell'ambito del TTA, che ha lo scopo di accogliere e valutare iniziative di potenziamento delle infrastrutture della rete a livello nazionale configurandosi invece come attività da svolgersi su rete di altro gestore, non finanziabile con risorse del CdP-I. Tuttavia, RFI si rende disponibile a coadiuvare Regione negli approfondimenti che quest'ultima intenderà esperire con il G.I. confinante e l'IF titolare del contratto di servizio con Regione.
Addendum: Torino-Savona	<i>Regione chiede aggiornamenti in merito alle risultanze degli studi condotti per il potenziamento prestazionale della linea Torino-Savona.</i> RFI comunica che è in atto la definizione degli scenari di traffico ferroviario ed i relativi interventi di potenziamento necessario, i quali costituiranno la base per il successivo sviluppo del DocFAP non oggetto del Protocollo, che RFI avvierà nel 2024 nell'ambito dei finanziamenti previsti dall'appendice X del CdP-I. Il documento sarà successivamente condiviso con Regione.

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 12:10.

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

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 27/10/2023.

Per RFI



Per Regione Piemonte



Per MIT



REGIONE PIEMONTE																						
Stakeholder	REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	PROPOSTE di intervento		BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento										VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	Tipologia di richieste			
				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				SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
REGIONE PIEMONTE	Piemonte	1	1	Biella-Novara	Elettificazione della linea									X		La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	NO				X
REGIONE PIEMONTE	Piemonte	2	2	Santhià	velocizzazione itinerario d'ingresso lato Biella		X	X								La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	NO		X		
REGIONE PIEMONTE	Piemonte	2	3	Biella-Santhià	velocizzazione della linea, adottando il rango C		X	X								La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	Oggetto di approfondimento	NO		X		
REGIONE PIEMONTE	Piemonte	2	4	Biella San Paolo	elettificazione/realizzazione di un nuovo binario di sosta materiali									X		La proposta sarà oggetto di approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-economico. Sarà valutata la sostenibilità dell'investimento anche in relazione all'utilizzo quantitativo previsto del servizio.	oggetto di approfondimento	NO	X			
REGIONE PIEMONTE	Piemonte	3	5	Torino - Pinerolo	raddoppio della linea		X	X	X							La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. E' oggetto di tavolo tecnico lo sviluppo di una project review del progetto di raddoppio della linea Moncalieri Sangone - Pinerolo nel tratto in cui è previsto l'interramento della linea che risolverebbe l'interferenza con il PL di Nichelino. Si ritiene, in ogni caso, che vada valutata anche la possibilità di un raddoppio selettivo in coerenza col modello d'esercizio previsto, il quale non è stato ancora confermato.	oggetto di approfondimento	SI'				X
REGIONE PIEMONTE	Piemonte	4	6	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									La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	Oggetto di approfondimento	NO		X		
REGIONE PIEMONTE	Liguria-Piemonte	5	7	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 PIEMONTE	Francia	6	8	Modane	Adeguamenti infrastrutturali per la circolabilità del materiale rotabile con tensione di 3 kV		X									La richiesta fa riferimento ad una porzione di rete non di competenza di RFI ma del gestore confinante (SNCF)	non recepitile	NO		X		

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 01_RegionePiemonte_2023

“Elettrificazione Biella-Novara”

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.....	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI.....	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA.....	9
G. ACCORDI E INTESE.....	9
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	9
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	10
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO.....	11
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO.....	18
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE.....	18

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 PIEMONTE
Direzione / Ufficio Responsabile	██ ██ ██
Nominativo operativo di riferimento	██████████ ██████████
Riferimenti (e – mail, tel.)	██ ██

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

Regione Piemonte - Ambito territoriale interessato dal tracciato della linea ferroviaria Biella-Novara

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 è una ferrovia a binario semplice non elettrificato lunga complessivamente 50,8 chilometri ed è classificata come "linea complementare", e vede la presenza di 51 Passaggi a Livello.

A seguito del completamento dell'elettrificazione della Biella- Santhià la tratta in argomento risulta essere l'unica a trazione diesel dell'ambito aperta al servizio commerciale. La sua elettrificazione risulta opportuna anche in termini di miglioramento prestazionale del sistema e ottimizzazione dell'utilizzo di materiale rotabile per la realizzazione del servizio ferroviario passeggeri.

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 **X** -

Si chiede di inserire nella programmazione di RFI l'intervento di elettrificazione della linea Biella-Novara, prevedendo le ulteriori risorse necessarie per la progettazione e attuazione

=

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 è di significativa importanza per il territorio, che lo ha promosso nell'ambito del Tavolo Tecnico-Politico per il sistema ferroviario Biellese composto dagli stakeholders territoriali, RFI e Regione Piemonte e attivato su iniziativa dell'Assessore regionale Marco Gabusi a gennaio 2023 e i cui lavori sono tuttora in corso

In occasione del confronto tra Regione Piemonte e Struttura Tecnica di Missione (STM) del Ministero tenutosi a marzo 2023 l'elettrificazione della linea Biella-Novara è stata promossa dal Presidente della Regione Piemonte tra gli interventi prioritari in tema ferroviario e la relativa scheda è stata inserita nell'apposita procedura predisposta all'uopo dalla STM.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

L'articolo 1, comma 67-bis, della Legge di Bilancio 2019 assegna alla Regione Piemonte un contributo straordinario pari a 5 milioni di euro per l'elettrificazione della linea ferroviaria Biella-Novara.

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.

L'elettrificazione della linea Biella-Novara completa l'intervento già attuato sulla tratta Santhià-Biella. L'operazione permetterebbe di uniformare il materiale rotabile in uso tra le due linee con una migliore gestione della flotta, dei turni del materiale rotabile e un minore ricorso ad invii di materiale vuoto

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Biella a Novara

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 Biella S.Paolo a Novara

Numero treni giorno = 31 [treni/gg] nei giorni feriali, 14 [treni/gg] il sabato feriale e nei giorni festivi

Tipologia di traffico = x Passeggeri ☐ Merci

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

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

☐ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

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

Descrizione modello di esercizio

☐ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =[min, %]

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

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

☐ Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa

all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

☐ **Incremento del livello/qualità dei servizi**

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

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

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

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

☐ **Efficientamento dei movimenti di manovra**

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

Numero dei movimenti di manovra =[manovre/gg]

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

-
- ☐ Riduzione del numero delle manovre
- ☐ Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- ☐ Velocizzazione dei tempi di manovra
- ☐ Altro:

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

☐ **Incremento prestazionale**

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

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

Numero treni coinvolti atteso =[treni/gg]

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

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

☐ **Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie**

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

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

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

☐ Riduzione dei costi di esercizio

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

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. 02_RegionePiemonte_2023

***“Interventi di miglioramento del sistema ferroviario
biellese”***

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.....	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI.....	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA.....	9
G. ACCORDI E INTESE.....	9
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	9
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	10
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO.....	11
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO.....	18
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE.....	18

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 PIEMONTE
Direzione / Ufficio Responsabile	██ ██ ██
Nominativo operativo di riferimento	██████████ ██████████
Riferimenti (e – mail, tel.)	██ ██

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

Regione Piemonte - Ambito territoriale interessato dal tracciato della linea ferroviaria Biella-Santhià

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.

Gli interventi proposti sono finalizzati ad un miglioramento delle condizioni del sistema di trasporto dell'ambito del territorio biellese e sono stati promossi nel contesto del Tavolo Tecnico-Politico per il sistema ferroviario Biellese composto dagli stakeholders (Provincia, Comune, rappresentanti di comitati pendolari e del sistema economico locale), RFI e Regione Piemonte e attivato su iniziativa dell'Assessore regionale Marco Gabusi a gennaio 2023 e i cui lavori sono tuttora in corso.

La proposta incide sui treni Regionali Biella-Santhià (30 treni/giorno) e sui treni Regionali Biella-Santhià-Torino (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.

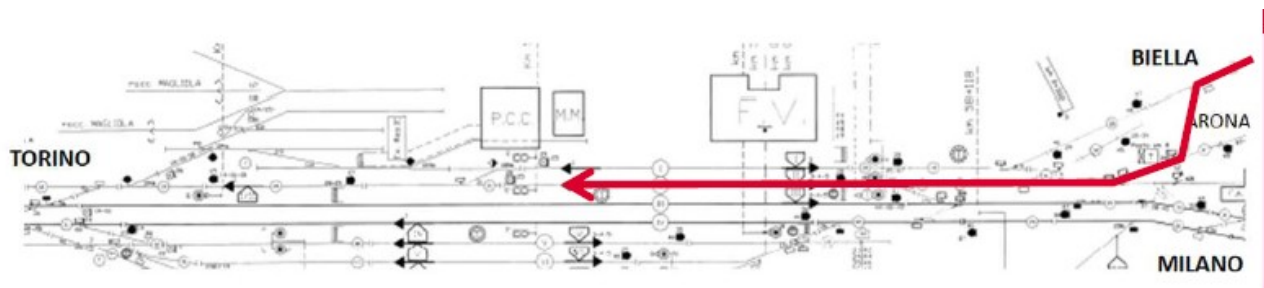
La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì - No **X**

La proposta si articola nei seguenti interventi:

A) Itinerario di ingresso nella stazione di Santhià

I rappresentanti del territorio evidenziano che di regola il segnale di protezione della stazione di Santhià posto alla progressiva 0+717 viene superato a 30 km/h (aspetto del segnale giallo rosso fisso) ed alla medesima velocità viene percorso il relativo itinerario verso il binario 2. L'itinerario verso il binario 1 non dovrebbe essere soggetto a limitazioni di velocità impegnando i deviatori sul corretto tracciato, tuttavia resta preferibile l'accesso al binario 2 in quanto permette di utilizzare i treni in direzione Milano sullo stesso marciapiede, e quindi consente tempi di cambio treno brevissimi.

L'intervento proposto ha l'obiettivo di velocizzare l'itinerario di accesso al binario 2 con un risparmio di circa 30 secondi sulla percorrenza, non trascurabile in caso di ritardi e di tempi limitati per le coincidenze



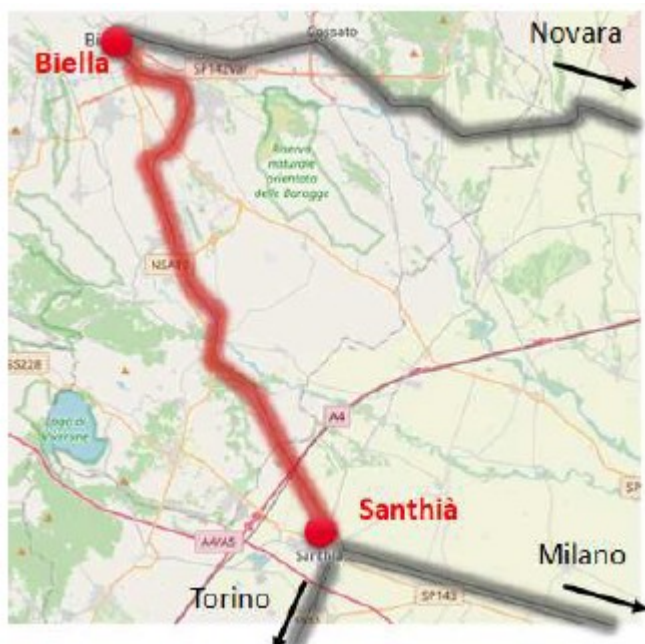
Tali interventi infrastrutturali permettono di conseguire maggiore regolarità nell'esercizio del traffico ferroviario, ad orario pressoché invariato.

B) Introduzione del rango C ed aumento delle velocità di fiancata

Si chiede di verificare la possibilità di rivedere le velocità di fiancata ammesse dal fascicolo di circolazione di linea in modo da assegnare al tratto Biella-Santhià una percorrenza nominale di 15 minuti. Questo in

considerazione degli interventi realizzati/previsti sulla linea come l'elettificazione, l'adozione del SCMT e la sistemazione del PLp 7+186 (inserito nel Protocollo d'Intesa siglato tra la Regione Piemonte, RFI e i comuni interessati il 14/12/2021 per la realizzazione delle opere di viabilità alternativa, funzionali alla soppressione dei passaggi a livello esistenti sulle linee ferroviarie Biella-Santhià e Biella-Novara nelle tratte comprese nel territorio della Provincia di Biella)

Il rango C permette con materiale rotabile opportuno un aumento della velocità di circa il 5% rispetto al rango B.

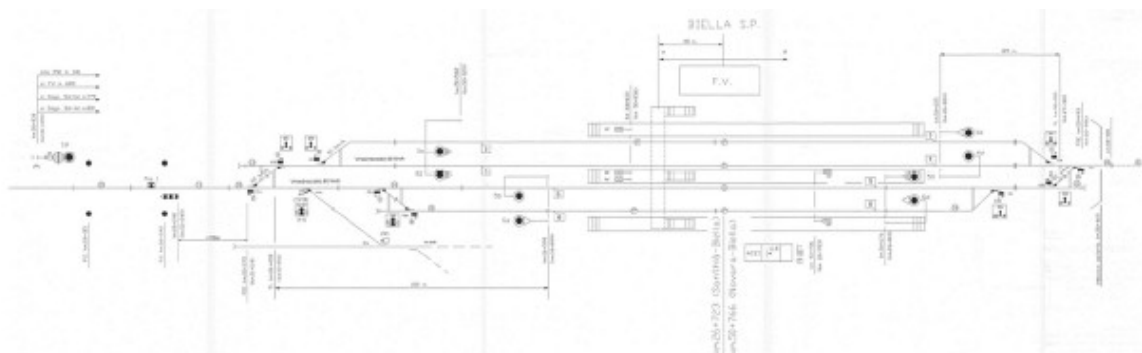


C) Adeguamento della capacità di lunga sosta della stazione di Biella San Paolo

Il piazzale della stazione di Biella San Paolo è attualmente dotato di quattro binari destinati al servizio viaggiatori a cui vanno aggiunti due binari tronchi adiacenti alla SSE ed un'asta di manovra lato Santhià, questi privi di catenaria e pertanto non accessibili al materiale elettrico. Dei quattro binari il primo è dotato di un tronchino di sicurezza solo lato Santhià, il secondo ne è privo da ambo i lati, il terzo è protetto lato Novara e solamente il quarto è dotato di tronchini di sicurezza sia lato Novara che lato Santhià. Poiché la stazione di Biella San Paolo si trova al culmine di due linee ascendenti per la lunga sosta del materiale è utilizzabile solamente il quarto binario, l'unico normalmente occupato durante la notte da "minuetti" diesel ed elettrici, mentre gli altri restano vuoti. La stazione non ha pertanto la capacità di accogliere durante la notte il

materiale destinato al treno 11700 (il primo diretto del mattino per Torino), che viene inviato a pernottare a Santhià con una corsa a vuoto e con una altrettanto a vuoto risale di primo mattino a Biella, il che comporta costi piuttosto significativi legati al trasferimento del materiale rotabile.

Si chiede pertanto di valutare soluzioni per tale problema infrastrutturale della stazione di Biella San Paolo.



Per i dettagli delle richieste formulate dal territorio e delle relative considerazioni di RFI nell'ambito del Tavolo sopracitato si rinvia alla documentazione allegata

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*
 - X** *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*
- ☐ *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 Biella a Santhià

Località di servizio (se intervento puntuale): Stazione di Biella S.Paolo

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 Biella S.Paolo a Santhià

Numero treni giorno = 30 [treni/gg]

Tipologia di traffico = x Passeggeri ☐ Merci

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

Relazione di traffico = da Biella S.Paolo a Torino

Numero treni giorno = 4 [treni/gg]

Tipologia di traffico = x 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 Biella a Santhià

Incremento di puntualità atteso = da valutare.[min, %] ?

Relazione di traffico = da Biella S.Paolo a Torino

Incremento di puntualità atteso = da valutare .[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 = 0,5 [min]

Relazione di traffico = da Biella S.Paolo a Santhià

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

☐ **Incremento del livello/qualità dei servizi**

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

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

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

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

☐ **Efficientamento dei movimenti di manovra**

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

Numero dei movimenti di manovra =[manovre/gg]

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

☐ **Incremento prestazionale**

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

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

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

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

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

☐ **Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie**

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

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

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

☐ Riduzione dei costi di esercizio

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

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevanti 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 allegano i documenti prodotti dai rappresentanti del Territorio e da RFI nell'ambito del Tavolo Tecnico-Politico per il miglioramento dei collegamenti ferroviari del Biellese

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. 3_Regione Piemonte_2023
“Raddoppio Linea Torino – Pinerolo”

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.....	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI.....	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA.....	9
G. ACCORDI E INTESE.....	9
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	9
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	10
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO.....	11
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO.....	18
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE.....	18

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 PIEMONTE
Direzione / Ufficio Responsabile	██ ████████████████████████████████ ██
Nominativo operativo di riferimento	██████████
Riferimenti (e – mail, tel.)	██

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.

X 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).

X 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 è ubicato in Regione Piemonte, nei territori interessati dalla linea ferroviaria Torino-Pinerolo che attraversa i Comuni di Moncalieri, Nichelino, Vinovo, Candiolo, None, Volvera, Airasca, Piscina, Frossasco, Roletto e Pinerolo e presenta 8 località di servizio di cui 3 fermate (Moncalieri Sangone, Nichelino, Pinerolo Olimpica) e 5 stazioni (Candiolo, None, Airasca, Piscina e Pinerolo). La tratta Torino-Pinerolo è parte integrante della linea SFM2 Pinerolo-Chivasso e si dirama dalla linea Torino-Savona all'altezza di Bivio Sangone; la lunghezza della tratta Bivio Sangone-Pinerolo è di circa 30 Km, completamente elettrificata, ed è caratterizzata dalla presenza di 28 passaggi a livello.

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 tratta ferroviaria Torino-Pinerolo è percorsa dalla linea sfm2 una delle principali linee del Servizio Ferroviario Metropolitana [SFM]. Allo stato attuale, è frequentemente interessata da problemi riguardanti la regolarità e la puntualità dell'esercizio, in parte dovuti sia a malfunzionamenti o tallonamenti dei numerosi passaggi a livello presenti sulla linea, sia alle frequenti attese in corrispondenza delle località in cui si effettuano gli incroci.

La linea sfm2 Pinerolo-Torino-Chivasso serve un bacino di utenza rilevante con un servizio frequente con treni ogni 30 minuti (44 treni/giorno). Sulla linea sono utilizzati treni a doppio piano ad elevata capacità (attualmente treni TAF, in futuro è previsto l'utilizzo di treni Rock). Dati i rilevanti carichi, si è più volte cercato di inserire treni di rinforzo diretti in ora di punta. Tuttavia i limiti di capacità della linea hanno impedito di trovare delle soluzioni per i treni diretti che, tra l'altro, permetterebbero di ridurre il numero di bus di TPL oggi programmati sulla stessa direttrice.

Sulla linea, nella tratta Bivio Sangone-Candiolo, transitano saltuariamente treni merci diretti o provenienti dallo scalo intermodale raccordato Ambrogio S.p.A. sito in Candiolo, che utilizzano (come binario arrivo/partenza) uno dei tre binari presenti nella stazione di Candiolo.

Al fine di risolvere in maniera definitiva tali problematiche e consentire un migliore utilizzo della linea il raddoppio della linea costituisce senza dubbio l'intervento più efficace (consentendo inoltre una diminuzione dei tempi di percorrenza e una migliore gestione delle perturbazioni), anche eseguito per tratte funzionali (raddoppi selettivi), unitamente alla soppressione dei numerosi passaggi a livello ubicati sulla linea.

Il progetto definitivo del raddoppio complessivo della linea è stato redatto nel 2011 da Italferr per conto di RFI e sottoposto alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale, ma non è mai stato approvato a causa della mancanza di copertura finanziaria per la realizzazione (oltre 360 milioni di euro) e della necessità di effettuare ulteriori approfondimenti progettuali emersi nel corso dell'istruttoria.

Data l'entità degli investimenti necessari per il raddoppio completo della linea si propone di procedere per gradi, cercando una soluzione economicamente più sostenibile, con il solo raddoppio di una parte del tracciato (raddoppio selettivo). Tale raddoppio sarebbe comunque il primo passaggio verso un raddoppio totale della linea.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

Si propone di inserire in programmazione il raddoppio della linea Torino-Pinerolo, prevedendone la realizzazione per lotti funzionali in relazione agli effetti sul miglioramento dell'esercizio.

Si riconferma pertanto la richiesta già avanzata in occasione della consultazione del TTA edizioni 2018 e 2019 di rendere disponibili nel CdP le risorse sia per gli studi ed approfondimenti necessari, sia per la successiva progettazione ed attuazione degli interventi conseguenti.

La richiesta viene riproposta considerata la necessità di anticipare per quanto possibile gli interventi di raddoppio selettivo al fine di garantire maggiore regolarità e flessibilità all'esercizio ferroviario che andrà a

realizzarsi nel nodo di Torino nell'attuazione dello scenario "evolutivo" previsto dal Contratto di Servizio 2021-2035 sottoscritto in data 9 ottobre 2020 tra l'Agenzia per la Mobilità Piemontese (AMP) e Trenitalia per il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM).

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 Primo Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Quadro "Reti Infrastrutturali di Trasporto", sottoscritto in data 30/11/2007, prevedeva, alla scheda Trasp-1.5 dell'Allegato 2, la progettazione preliminare e definitiva del raddoppio dell'intera linea Torino-Pinerolo.

La Regione Piemonte, ha provveduto all'assegnazione di fondi FSC 2014-2020 di cui alla Delibera CIPE 54/2016, per un importo di 5 Mln€, per interventi di Soppressione PPLL sulla linea Torino-Pinerolo, da destinare al cofinanziamento degli interventi di soppressione PPLL individuati dal citato progetto definitivo del raddoppio e in corso di aggiornamento anche in funzione degli accordi con gli Enti Locali interessati.

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 Torino a Pinerolo

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 Pinerolo a Chivasso (linea SFM2 del Servizio Ferroviario Metropolitano)

Numero treni giorno = 44 [treni/gg]

Tipologia di traffico = x Passeggeri

☐ Merci

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

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

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 4-6 [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 raddoppio permette la programmazione di treni di rinforzo diretti aggiuntivi rispetto al servizio cadenzato

Relazione di traffico = da Pinerolo a Torino-Chivasso

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:

Il raddoppio risolve le criticità relative alla puntualità e alla affidabilità dell'esercizio dovute sia a malfunzionamenti o tallonamenti dei numerosi passaggi a livello presenti sulla linea (che con il progetto di raddoppio sarebbero eliminati), sia alle frequenti attese in corrispondenza delle località in cui si effettuano gli incroci. Il raddoppio permette di recuperare più facilmente eventuali ritardi. Infine una migliore prestazione della linea Torino-Pinerolo permette di ridurre le perturbazioni all'interno del nodo di Torino

☒ Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = da 5 a 15 min

Relazione di traffico = da Pinerolo a Torino-Chivasso

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 raddoppio permette sui treni di sistema di eliminare i tempi necessari per gestire gli incroci, ridurre gli allungamenti finalizzati a raggiungere i punti di incrocio e quelli introdotti per aumentare i livelli di puntualità (in particolare sono stati inseriti dei minuti di allungamento nella tratta finale in ingresso a Pinerolo). Si stima che si possa avere una riduzione delle percorrenze di circa 5-6 minuti. L'introduzione di treni diretti riduce inoltre i tempi di viaggio da Pinerolo a Torino di circa 15 minuti

☐ 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 rilevanti 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.4 _Regione Piemonte_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.....	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI.....	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA.....	9
G. ACCORDI E INTESE.....	9
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	9
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	10
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO.....	11
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO.....	18
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE.....	18

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 PIEMONTE
Direzione / Ufficio Responsabile	██ ████████████████████████████████████ ██
Nominativo operativo di riferimento	██████████
Riferimenti (e – mail, tel.)	██

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 anche 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. Inoltre il sistema dei bus urbani e extraurbani 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 tra 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 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

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

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.

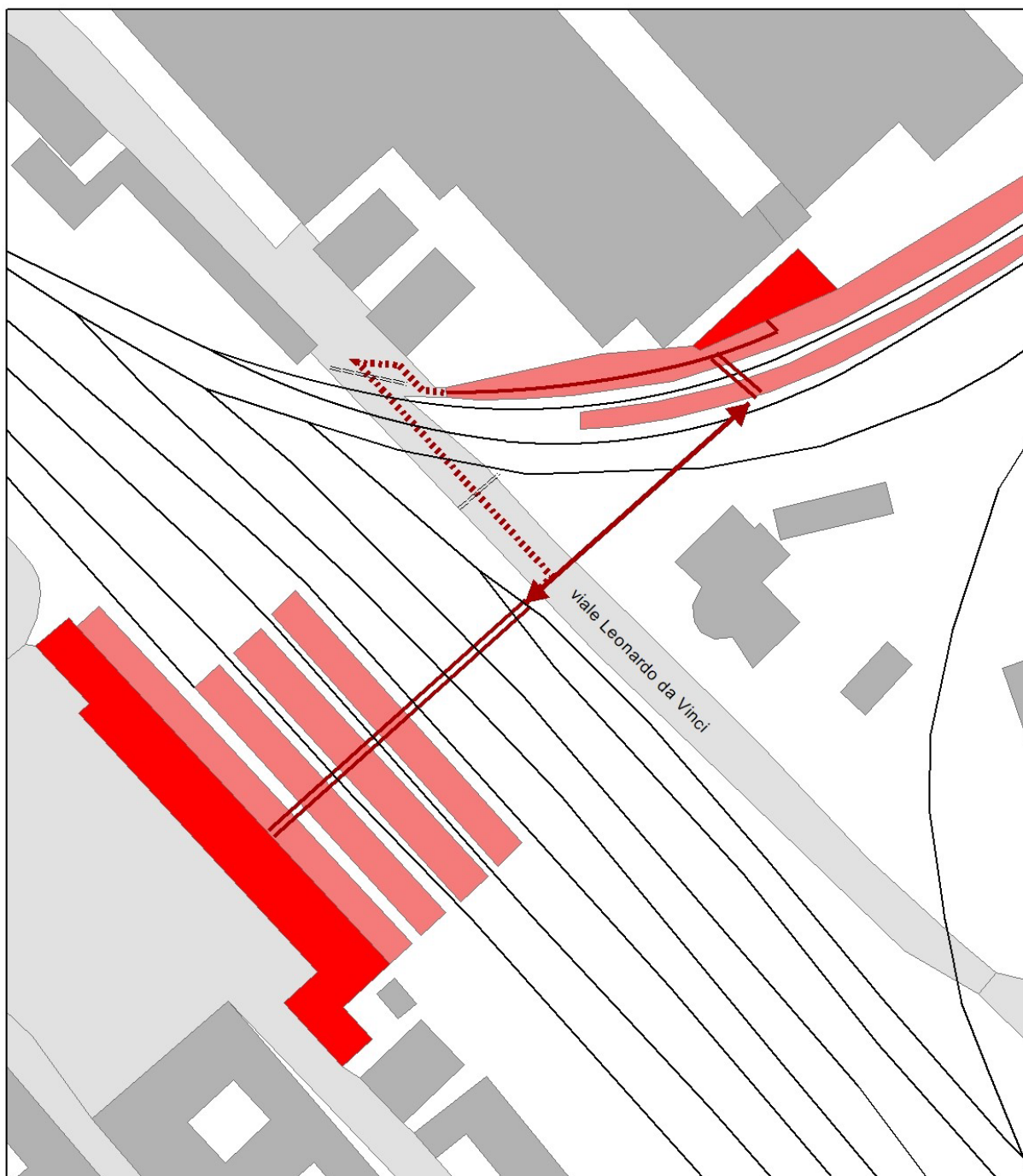
La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì - No X

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.

Le eventuali successive fasi di approfondimento progettuale dell'intervento dovranno essere oggetto di confronto con il Comune di Novara.



- | | |
|---------------|---|
| — Ferrovia | Stazione |
| == Sottopasso | Banchina |
| — Percorso | Edificato |

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.).

Nell'ambito del "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030" 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

All'interno del PRMT della 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.

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 =...40 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = daNOVARA a CHIVASSO - IVREA

Numero treni giorno =...38 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = daNOVARA a BIELLA

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

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = daNOVARA aDOMODOSSOLA VIA OMEGNA

Numero treni giorno =14 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = daNOVARA a ARONA

Numero treni giorno = 13 [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'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.

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 Lombardia, che presenta 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. 5_Regione Piemonte_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.....	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI.....	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA.....	9
G. ACCORDI E INTESE.....	9
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	9
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	10
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO.....	11
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO.....	18
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE.....	18

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 PIEMONTE
Direzione / Ufficio Responsabile	██ ██ ██
Nominativo operativo di riferimento	██████████
Riferimenti (e – mail, tel.)	██

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 una infrastruttura di interesse per tre regioni: Piemonte, Lombardia e Liguria. 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 ed in particolare il quadrante Sud del sistema ferroviario lombardo, lungo la direttrice Milano-Genova, sulla linea Tortona/Novi Ligure-Genova, nella tratta compresa tra il nodo Arquata Scrivia e Genova.

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'istadamento 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'istadamento 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 istadare 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 X

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 = ☒X 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 = ☒X Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = da BERGAMO a VENTIMIGLIA

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

Tipologia di traffico = ☒X Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = da MILANO a LA SPEZIA

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

Tipologia di traffico = ☒X Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = da GALLARATE a VENTIMIGLIA

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

Tipologia di traffico = ☒X 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'istadamento 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 Lombardia 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. 06_RegionePiemonte_2023

***“Interventi necessari ad effettuare servizi regionali
attestati a Modane (linea sfm3)”***

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.....	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI.....	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA.....	9
G. ACCORDI E INTESE.....	9
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	9
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	10
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO.....	11
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO.....	18
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE.....	18

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 PIEMONTE
Direzione / Ufficio Responsabile	██ ████████████████████████████████████ ██
Nominativo operativo di riferimento	██████████
Riferimenti (e – mail, tel.)	██

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

Regione Piemonte/Francia - Ambito territoriale interessato dal tracciato della linea ferroviaria Torino-Modane (linea sfm3 del Servizio Ferroviario Metropolitano)

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.

Gli interventi promossi sono utili a riproporre il prolungamento dei treni regionali (linea sfm3) fino alla stazione di Modane. Tali collegamenti sono risultati attivi fino ai primi anni 2000, quando all'interno della stazione di Modane era presente un binario dedicato ai treni in attestamento provenienti dall'Italia e sono stati reintrodotti dal 2017 in via sperimentale nei fine settimana, ma il servizio è stato nuovamente sospeso nel marzo 2020 con l'inizio della pandemia Covid-19. In seguito non è stato riattivato anche a fronte dell'impossibilità di accedere alla stazione di Modane con treni diversi rispetto alle composizioni di carrozze trainate da locomotore E464. Infatti la stazione di Modane essendo alimentata a 1,5 KV (come la rete francese) non è al momento accessibile agli elettrotreni in uso sui servizi regionali piemontesi.

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**

La proposta è finalizzata all'attuazione degli interventi necessari per effettuare il servizio fino alla stazione di Modane senza limitazioni agli elettrotreni in uso nelle flotte regionali italiane (ad esempio gli ETR 521-Rock). Si tratta dei treni con cui è prevista la realizzazione del servizio sfm3 a seguito dell'affidamento a Trenitalia del Servizio Ferroviario Metropolitano per il periodo 2021-2035.

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*

☒ **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):

Località di servizio (se intervento puntuale): **Stazione di Modane (F)**

Inquadramento dei traffici attuali coinvolti

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

Relazione di traffico = da Torino PN a Bardonecchia (linea sfm3)

Numero treni giorno = 36 [treni/gg]

Tipologia di traffico = x Passeggeri

☐ Merci

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

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

☒ Impatto sulla capacità

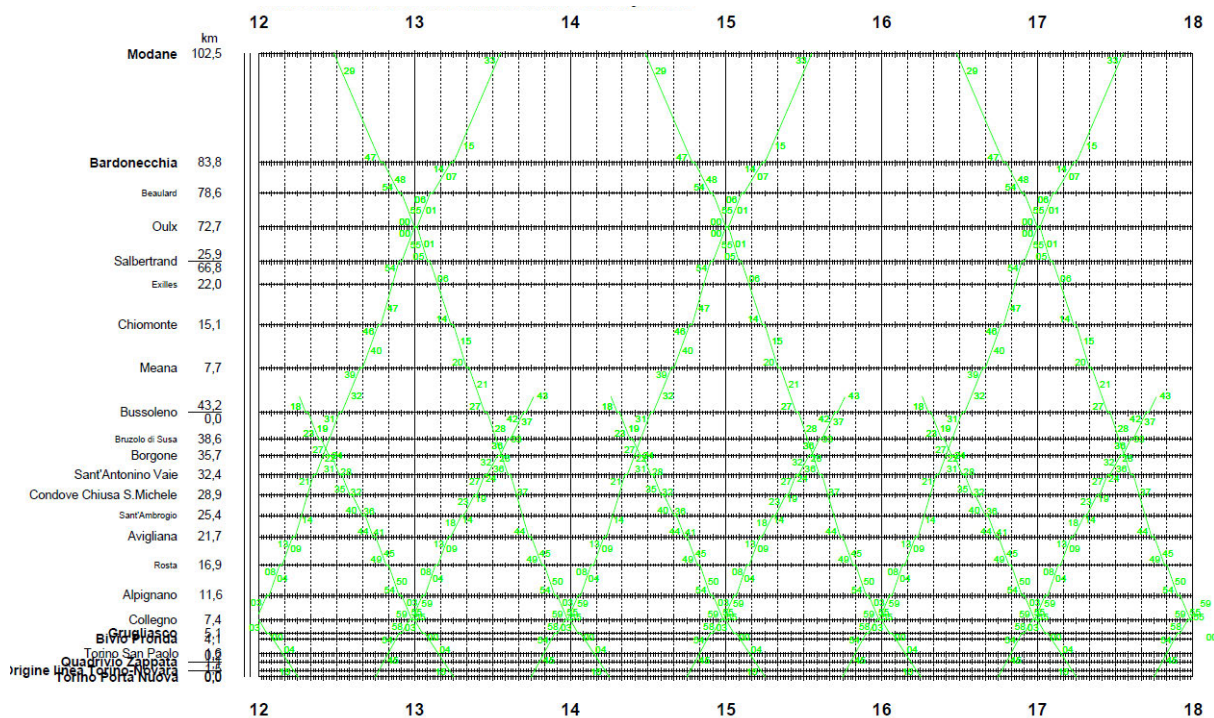
Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

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

L'intervento prevede la possibilità di raggiungere la stazione di Modane da parte dei treni della linea sfm3. Sono possibili diverse configurazioni del servizio a seconda della disponibilità di tracce all'interno del tunnel del Frejus.

Si può ipotizzare un servizio biorario che prevede il prolungamento di metà dei treni nei giorni feriali e di tutti i treni nei giorni festivi. Si veda, ad esempio, l'orario grafico festivo riportato di seguito.



Orario grafico – Scenario A – giorni festivi

☐ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso = [min, %]

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

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

☐ Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

☐ Incremento del livello/qualità dei servizi

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

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

Descrizione modello di esercizio

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

☐ Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

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

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

☐ **Efficientamento dei movimenti di manovra**

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

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

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

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

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

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

☐ **Incremento prestazionale**

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

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

Numero treni coinvolti atteso =[treni/gg]

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

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

☐ Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

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

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

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

☐ Riduzione dei costi di esercizio

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

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 oggetto della presente scheda è stato promosso dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (AMP) in relazione alle previsioni, legate al Contratto di Servizio sottoscritto con Trenitalia per il Servizio Ferroviario Metropolitano, di sviluppo e prolungamento del Servizio SFM3 fino a Modane
