

I. Regione Abruzzo

Regione Abruzzo

PROPOSTE di intervento					Valutazioni		Tipologia di richieste				
REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	Linea / Località	VALUTAZIONI	VALUTAZIONE DI SINTESI (non recepitbile, oggetto di approfondimento, già previsto)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Abruzzo	1	1	Realizzazione di uno studio di fattibilità per l'elettrificazione della linea ferroviaria Avezzano-Roccasecca	Linea Roccasecca- Avezzano	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	NO				X
Abruzzo	2	2	Sostituzione degli attuali sistemi IaP con modelli più tecnologici ed aggiornati. La linea consta di 22 LdS eventualmente interessate daggl'intervento proposto.	Linea Roccasecca- Avezzano	Al momento ambito altri progetti è confermato esclusivamente il rinnovo della Diffusione Sonora, eventuali attrezzaggi video sono da prevedersi in una seconda fase. Il G.I ha in corso la definizione di un piano di migrazione degli attuali sistemi IaP in IeC.	oggetto di approfondimento	NO		X		

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 1/2

“Elettrificazione linea ferroviaria Avezzano-Roccasecca”

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	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	17
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	17

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 mandata, **anche in formato word**, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **mettendo in copia conoscenze gli indirizzi dg.tf@pec.mit.gov.it e pec@pec.autorità-trasporti.it**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31/05/2024**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate a mezzo pec all'indirizzo: rfi-dsp-psr@pec.rfi.it.

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE ABRUZZO
Direzione / Ufficio Responsabile	DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO – UFFICIO MOBILITA' PUBBLICA FERROVIARIA
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

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

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

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

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

quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

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

la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;

il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;

la posa in opera di pensiline e shelter;

la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;

altro.....

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

La rete RFI in Regione Abruzzo ha un'estensione di 524 km di cui 206 km sono linee non elettrificate (diesel). Tra queste c'è la linea Avezzano – Roccasecca, che ha una lunghezza totale di 79,45 km, e collega le seguenti località di servizio (le cui località di incrocio sono scritte in grassetto): **Roccasecca, Arce**, Fontana Liri Inferiore, Fontana Liri, Santopadre, **Arpino**, Isola Liri, **Sora**, Compre S.V., Ridotti C., **Balsorano**, Roccavivi, S. Vincenzo, Morrea, **Civita D'Antino, Civitella Roveto**, Canistro, Pescocanale, Cupone, **Capistrello, Avezzano**. La linea è interamente a trazione diesel, esercitata con regime DCO CTC (sede Roma). Il distanziamento dei treni è garantito con il Blocco Automatico Conta Assi e la sicurezza della circolazione fa affidamento al sotto-sistema di terra SSC (Sistema Supporto Condotta). Sono presenti 41 passaggi a livello, e la velocità media dell'attuale offerta commerciale è indicativamente di circa 45 km/h. Il tratto più acclive della linea è situato tra le località di Canistro e Capistrello (direzione Avezzano), con una ascesa del 25 ‰ ed una estensione di 7,86 km. Per i restanti tratti di linea non sono presenti ascese importanti, non superando mai il valore del 10 ‰. Le località di Civita D'Antino, Arpino, ed Arce presentano scambi a molla, pertanto l'ingresso e l'uscita da queste località è limitata alla velocità massima di 30 km/h. In relazione alla particolare attenzione che si sta riservando alle ferrovie regionali, per le quali si sta già realizzando un insieme di interventi volti ad aumentarne la resilienza, anche mirati a omogeneizzare ed elevare gli standard prestazionali, con la presente, si propone di valutare la **fattibilità del progetto di elettrificazione della linea Avezzano-Roccasecca**. Si fa presente che linea ferroviaria Avezzano-Roccasecca è di vitale importanza per le aree interne abruzzesi perché svolge la sua funzione di collegamento con il Lazio e da questo, tramite la stazione di Cassino, con la Campania. Serve un complesso tessuto territoriale e abitativo, la cui morfologia insieme all'ubicazione di comuni di piccole e medie dimensioni, rende il percorso ferroviario maggiormente competitivo rispetto alla mobilità pubblica su gomma, il tutto pienamente inserito in un contesto paesaggistico e naturalistico di alto pregio. Tale opera avrebbe il anche il vantaggio di restituire al territorio requisiti di accessibilità territoriale e di

sostenibilità ambientale che allo stato risultano sbilanciati in favore di numerose altre aree sia regionali che interregionali e garantisce anche una ridondanza di collegamenti in grado di mitigare rischi di isolamento che potrebbero verificarsi in caso di gravi eventi accidentali, ivi compresi quelli sismici, purtroppo ricorrenti in quest'area territoriale.

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.

Nel corso degli ultimi decenni i documenti programmatici europei e nazionali hanno assunto sempre più un ruolo decisivo nella definizione degli investimenti nazionali e regionali. Per il trasporto ferroviario regionale e locale, l'elettrificazione delle linee diesel, l'utilizzo di combustibili a basso impatto ambientale per servizi di mobilità pubblica, la sperimentazione dell'idrogeno sono solo alcune delle linee di tendenza verso cui da tempo si stanno concentrando importanti investimenti in Europa e in Italia, a livello pubblico e privato. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza così come anche le politiche di Sviluppo e Coesione hanno tra gli obiettivi migliorare il servizio di trasporto pubblico sostenibile nelle regioni del Mezzogiorno, in particolare il trasporto ferroviario regionale e interregionale, il trasporto metropolitano e suburbano e i collegamenti con le aree interne; migliorare le condizioni di servizio dei pendolari, a partire dalla riduzione dei tempi di percorrenza; ridurre la congestione del traffico, aumentando l'utilizzo dei mezzi pubblici incrementando gli spostamenti su mezzi a basso impatto. Gli interventi in tal senso riguardano il rinnovo del materiale rotabile, l'elettrificazione delle linee laddove queste utilizzino ancora locomotori diesel nonché la conversione verso l'idrogeno, laddove tecnicamente fattibile. In linea con dette politiche, anche il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2035, approvato dalla Regione Abruzzo, promuove - tra i diversi interventi nell'ambito della decarbonizzazione del trasporto pubblico locale - l'introduzione di servizi ferroviari eserciti con mezzi moderni, alimentati da combustibili con ridotte emissioni inquinanti in sostituzione del parco rotabile diesel. Se da un lato le risorse pubbliche europee e nazionali per il rinnovo dei convogli ferroviari vengono attribuite alle Regioni per l'acquisto dei treni "verdi" quali quelli elettrici o idrogeno e non più per l'acquisto di treni diesel, è doveroso per le pubbliche amministrazioni che gestiscono il trasporto pubblico locale, intervenire con proposte infrastrutturali affinché non si pregiudichi nel prossimo futuro il mantenimento del servizio di trasporto pubblico ferroviario nei territori serviti da linee diesel. Quindi, se fosse verificata la fattibilità del progetto di elettrificazione, la Regione potrebbe impiegare i treni elettrici che sta acquistando anche sulla linea Roccasecca-Avezzano. I benefici di tale scelta sono di natura ambientale (in media, un treno elettrico emette tra il 20% e il 35% di CO₂ in meno per passeggero per chilometro, rispetto a un treno diesel), di esercizio, di gestione di un parco rotabile omogeneo, di accessibilità, di interoperabilità, di comfort e di sicurezza per i viaggiatori, economici e di efficientamento

della spesa pubblica, tenuto conto che le linee di investimento europee e nazionali (come FESR, FSC, PNRR, ecc) non sono più orientate, già da qualche anno, all'acquisto di treni diesel.

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

Il numero e la tipologia di treni che verrebbero interessati dal progetto sono 8 coppie A/R al giorno, per un totale di 16 corse complessive nel giorno feriale attualmente svolte con Aln668. È prevista la sostituzione progressiva delle Aln668 con materiale diesel di più recente costruzione a partire dal 2025 (Minuetto Diesel e Swing).

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: Si No X

La proposta che la Regione Abruzzo intende avanzare riguarda la realizzazione di uno **studio di fattibilità per l'elettificazione della linea ferroviaria Avezzano-Roccasecca**, tenendo conto sin dalla fase di studio che eventuali lavori di elettificazione dovranno svolgersi in assenza di sospensione continuativa del servizio ma limitando, al massimo, a soli due mesi estivi l'interruzione della circolazione, poiché il funzionamento della linea ferroviaria è indispensabile alla popolazione del territorio servito in quanto l'utilizzo in alternativa del trasporto pubblico su gomma presenta elevate criticità sia per l'accessibilità a determinati comuni sia per gli insostenibili tempi di percorrenza origine-destinazione. Il progetto di elettificazione della linea presuppone un'apposita infrastruttura di impianti elettrici per la trazione, il cui obiettivo sarà quello di fornire ad ogni treno la potenza necessaria per il suo spostamento e per compiere il suo viaggio, trasportando persone e merci, dalla stazione di partenza a quella di arrivo, alla velocità idonea a rispettare l'orario previsto e in considerazione delle ascese esistenti. In generale, si prevedono lavori di ampliamento delle gallerie, verifica compatibilità del tracciato piano-altimetrico con le opere di elettificazione nonché la realizzazione dei principali elementi quali le sottostazioni, il sistema della catenaria e gli apparati di telecomando.

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.).

La Regione può valutare la possibilità di finanziare in parte il progetto con fondi di sviluppo e coesione o altre fonti all'esito positivo della fattibilità dell'opera. L'intervento è in linea con gli obiettivi del Piano Regionale

Integrato dei Trasporti 2035, approvato dalla Regione Abruzzo, che promuove - tra i diversi interventi nell'ambito della decarbonizzazione del trasporto pubblico locale - l'introduzione di servizi ferroviari eserciti con mezzi moderni, alimentati da combustibili con ridotte emissioni inquinanti in sostituzione del parco rotabile diesel. Il PRIT 2035 è stato approvato (DGR n. 43-C del 26/01/2024) dal Consiglio regionale l'8 febbraio 2024 ed è consultabile al link: <https://www.regione.abruzzo.it/delibera/7970170/view>.

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 riduzione dell'impatto ambientale*

*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 Roccasecca (km 0.000) a Avezzano (Km 79.455)

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 Cassino/Roccasecca a Avezzano

Numero treni giorno = 16 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

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

Descrizione modello di esercizio

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Roccasecca a Avezzano

Incremento di puntualità atteso = +3% [min, %]

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

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

L'elettificazione della linea porterebbe all'utilizzo di materiale rotabile elettrico, notoriamente più affidabile e performante, con impatti positivi sulla regolarità e puntualità dell'esercizio. Si stima un guadagno sulla puntualità di circa 3 punti percentuali.

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.

16 [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).

Interoperabilità (allo stato attuale non si possono fare collegamenti che non prevedano trasbordo e cambio del treno da elettrico a diesel e viceversa), riduzione inquinamento da CO2, accessibilità, sicurezza e comfort passeggeri, attinenza all'utilizzo dei fondi pubblici per l'acquisto dei rotabili attualmente orientato solo all'acquisto di treni elettrici, omogeneità dell'intera rete RFI, potenziamento.

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:

La trazione elettrica porterebbe ad una riduzione dei costi di esercizio rispetto all'utilizzo dei combustibili fossibili.

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. 2/2

“Nuovi sistemi di informazione al pubblico nelle località di servizio della linea ferroviaria Avezzano-Roccasecca”

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	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	9
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	10
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	11
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	16
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	16

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 mandata, **anche in formato word**, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **mettendo in copia conoscenze gli indirizzi dg.tf@pec.mit.gov.it e pec@pec.autorità-trasporti.it**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31/05/2024**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate a mezzo pec all'indirizzo: rfi-dsp-psr@pec.rfi.it.

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE ABRUZZO
Direzione / Ufficio Responsabile	DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO – UFFICIO MOBILITA' PUBBLICA FERROVIARIA
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

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

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

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

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

quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

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

la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;

il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;

la posa in opera di pensiline e shelter;

la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;

altro.....

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

La rete RFI in Regione Abruzzo ha un'estensione di 524 km di cui 206 km sono linee non elettrificate (diesel). Tra queste c'è la linea Avezzano – Roccasecca, che ha una lunghezza totale di 79,45 km, e collega le seguenti località di servizio (le cui località di incrocio sono scritte in grassetto): **Roccasecca, Arce**, Fontana Liri Inferiore, Fontana Liri, Santopadre, **Arpino**, Isola Liri, **Sora**, Compre S.V., Ridotti C., **Balsorano**, Roccavivi, S. Vincenzo, Morrea, **Civita D'Antino**, **Civitella Roveto**, Canistro, Pescocanale, Cupone, **Capistrello**, **Avezzano**. La linea è interamente a trazione diesel, esercitata con regime DCO CTC (sede Roma). Il distanziamento dei treni è garantito con il Blocco Automatico Conta Assi, e la sicurezza della circolazione fa affidamento al sotto-sistema di terra SSC (Sistema Supporto Condotta). Sono presenti 41 passaggi a livello, e la velocità media dell'attuale offerta commerciale è indicativamente di circa 45 km/h. Il tratto più acclive della linea è situato tra le località di Canistro e Capistrello (direzione Avezzano), con una ascesa del 25 ‰ ed una estensione di 7,86 km. Per i restanti tratti di linea non sono presenti ascese importanti, non superando mai il valore del 10 ‰. Le località di Civita D'Antino, Arpino, ed Arce presentano scambi a molla, pertanto l'ingresso e l'uscita da queste località è limitata alla velocità massima di 30 km/h. Particolare attenzione si sta riservando alle ferrovie regionali, per le quali si sta già realizzando un insieme di interventi volti ad aumentarne la resilienza, anche mirati a omogeneizzare ed elevare gli standard prestazionali e di sicurezza come anche la realizzazione dell'ERTMS. RFI prevede di attivare l'ERTMS per la linea in argomento entro l'estate del 2025. Al riguardo, tale soluzione è capace di garantire la circolazione in sicurezza dei treni con l'adozione di funzionalità e tecnologie all'avanguardia. In occasione di questo sviluppo tecnologico, si chiede il potenziamento e l'installazione di nuovi **sistemi elettronici e digitali di informazione al pubblico nelle stazioni e nelle località di servizio** in base alle caratteristiche della stazione in termini di frequentazione, struttura del fabbricato, tipologia e quantità del traffico e dei servizi offerti. È necessario aggiungere all'informazione di tipo fisso anche quella di tipo variabile per comunicare in tempo reale ai passeggeri

l'effettivo orario e binario di arrivo e partenza dei treni nonché eventuali anomalie della circolazione come i
Occorre considerare che linea ferroviaria Avezzano-Roccasecca è di vitale importanza per le aree interne
abruzzesi perché svolge la sua funzione di collegamento con il Lazio e da questo, tramite la stazione di
Cassino, con la Campania. Serve un complesso tessuto territoriale e abitativo, la cui morfologia insieme
all'ubicazione di comuni di piccole e medie dimensioni, rende il percorso ferroviario maggiormente competitivo
rispetto alla mobilità pubblica su gomma, il tutto pienamente inserito in un contesto paesaggistico e
naturalistico di alto pregio. Tale intervento è funzionale alla fruibilità dei servizi ferroviari da parte dei
viaggiatori, contribuisce ad innalzare la qualità offerta e renderebbe maggiormente attrattivo il sistema stesso.

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

L'attuale sistema di informazione al pubblico (audio/visivo) non permette di aggiornare l'informazione con la massima tempestività, al verificarsi di criticità alla circolazione treni. Inoltre, in caso di soppressione ed istituzione di servizi sostitutivi, il sistema non veicola l'informazione in modo automatico, obbligando l'operatore di circolazione ad emettere annunci manuali, con le criticità che ne possono derivare.

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

Il numero e la tipologia di treni che verrebbero interessati dal progetto sono 8 coppie A/R al giorno per un totale di 16 corse complessive nel giorno feriale attualmente svolte con Aln668. È prevista la sostituzione progressiva delle Aln668 con materiale diesel di più recente costruzione a partire dal 2025 (Minuetto Diesel e Swing).

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

La proposta che la Regione Abruzzo intende avanzare riguarda la sostituzione degli attuali sistemi IAP con modelli più tecnologici ed aggiornati.

G. ACCORDI E INTESE

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

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

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

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

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Roccasecca (km 0.000) a Avezzano (Km 79.455)

Località di servizio (se intervento puntuale): Roccasecca, Arce, Fontana Liri Inferiore, Fontana Liri, Santopadre, Arpino, Isola Liri, Sora, Compre S.V., Ridotti C., Balsorano, Roccavivi, S. Vincenzo, Morrea, Civita D'Antino, Civitella Roveto, Canistro, Pescocanale, Cupone, Capistrello, Avezzano

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 Cassino/Roccasecca a Avezzano

Numero treni giorno = 16 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da a

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

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

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

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

Descrizione modello di esercizio

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

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

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

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

Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

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

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti [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).

I potenziamenti richiesti consentirebbero una puntuale informazione nei casi di degrado della circolazione, in particolare a seguito di ritardi, cancellazione ed istituzione di servizi sostitutivi.

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.

Fornire informazioni ai pendolari contribuisce a migliorare il loro livello di soddisfazione e può essere di aiuto soprattutto in situazioni di perturbazione della circolazione e quando gli stessi devono arrivare a destinazione con più modalità di trasporto (es. treno + bus). Il progetto contribuisce a garantire un servizio di rete pubblica dei trasporti maggiormente organizzato, integrato e unificato nel contesto della multimodalità.

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.
