

R. Regione Piemonte

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2024
13/11/2024

In data 13/11/2024, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI), **Regione Piemonte** e **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (di seguito: MIT), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DSPPECP20240001161).

L'incontro ha inizio alle ore 10:00.

Per RFI, sono presenti:

[omissis]

Per Regione Piemonte, sono presenti:

[omissis]

Per MIT, è presente:

[omissis]

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 2024 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 e gli "Stakeholder" (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro, associazioni di categoria rappresentative di operatori economici coinvolti in attività commerciali, industriali e/o logistiche ivi compresi gestori/utilizzatori di raccordi allacciati all'IFN) al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Con avviso su sezione dedicata del sito aziendale del 18/04/2024, RFI ha invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

Con riferimento alle esigenze trasmesse da Regione Piemonte a mezzo PEC, il presente incontro ha l'obiettivo di consolidare e condividere le valutazioni preliminari delle proposte ritenute da RFI non perseguibili o già in programmazione nonché di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **417 proposte** da parte di **21 Stakeholder**.

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

- **Servizi:** intervento dedicato allo sviluppo dei Servizi Accessori erogati sulla base di quanto stabilito dal Prospetto Informativo Rete (ad es. binari di sosta, platee di lavaggio, aree di sosta dove effettuare scarico reflui)
- **Sviluppo:** inteso come intervento di efficientamento e potenziamento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad. es. interventi di velocizzazione degli impianti, realizzazione binari di incrocio/precedenza, innalzamento marciapiedi, potenziamento dell'Informazione al Pubblico)
- **Esercizio:** inteso come miglioramento della gestione operativa e dell'esercizio ferroviario con impatti su regolarità e puntualità (ad es. soppressione PP.LL.)
- **Grande opera:** inteso come intervento nuove realizzazioni con impatto significativo sulla domanda di trasporto (ad es. interventi di quadruplicamento, nuove linee)

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

- **Non recepibile:** richieste non accoglibili per vincoli normativi/tecnici o perché fuori contesto.
- **Oggetto di approfondimento:** richieste risultate meritevoli di approfondimenti 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 Piemonte e delle valutazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Regione Piemonte	2	-	-	2	-	-	2	-

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

Con riferimento alla numerazione di cui all'Allegato n. 1 recante la totalità delle valutazioni preliminari riferite alle proposte di Regione Piemonte, RFI condivide con Regione Piemonte quanto di seguito.

ID osservazione	Elementi di discussione
1; 2;	RFI comunica a Regione che la richiesta di promuovere il finanziamento in priorità di un'opera non è compatibile con le procedure del Tavolo Tecnico di Ascolto. <i>Regione pone l'attenzione sui problemi di puntualità della linea Torino-Pinerolo, dovuti anche alla presenza dei numerosi passaggi a livello.</i>

	RFI comunica che la soppressione dei passaggi a livello della linea Torino-Pinerolo verrà proposta nell'ambito del set di interventi posti alla base del QE e DocFAP del raddoppio selettivo della linea. Attualmente è in fase di redazione il Quadro Esigenziale propedeutico all'avvio del DocFAP, del quale è prevista la conclusione entro il 1° semestre 2026. RFI e Regione concordano sulla modifica della valutazione da “non recepitibile” a “oggetto di approfondimento” in quanto la richiesta è legata al tema della puntualità; RFI richiede a Regione di poter acquisire le progettualità delle opere sostitutive dei passaggi a livello di Airasca e Piscina di Pinerolo oggetto della richiesta.
--	---

Per le richieste classificate come oggetto di approfondimento, proseguono le valutazioni ai fini dell'inserimento di dette proposte nella programmazione di RFI.

Il coordinatore della riunione, non essendovi null'altro da discutere, dichiara concluso l'incontro alle ore 11:00.

Il presente verbale, composto di n. 3 pagine, viene accettato espressamente dalle Parti con la sottoscrizione in calce. In assenza di accettazione espressa, quest'ultima si intende comunque perfezionata decorso il termine di quindici giorni lavorativi dalla trasmissione della bozza di verbale.

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 13/11/2024.

Per RFI

[omissis]

Per MIT

[omissis]

Per Regione Piemonte

[omissis]

Regione Piemonte

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 recepibile, oggetto di approfondimento, già previsto)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Piemonte	1	1	finanziamento per soppressione dei passaggi a livello siti alle pK 16+317 e 17+221	Airasca, Linea Sangone - Pinerolo	RFI ha un Piano Nazionale di soppressione PL su intera rete. Le priorità vengono definite di concerto con le Regioni/Province Autonome mediante specifici protocolli. In relazione alla caratterizzazione delle linee la soppressione dei PL può avvenire con cofinanziamento da parte degli Enti Locali. RFI ha inoltre previsto l'avvio, nel 2° semestre 2024, del DOCFAP per il potenziamento della linea Torino-Pinerolo, nell'ambito del quale sarà valutata la soppressione anche dei passaggi a livello oggetto della richiesta »	Oggetto di approfondimento	NO			X	
Piemonte	1	2	finanziamento per soppressione dei passaggi a livello siti alle pK 21+422 e 21+833	PISCINA DI PINEROLO, Linea Sangone - Pinerolo	RFI ha un Piano Nazionale di soppressione PL su intera rete. Le priorità vengono definite di concerto con le Regioni/Province Autonome mediante specifici protocolli. In relazione alla caratterizzazione delle linee la soppressione dei PL può avvenire con cofinanziamento da parte degli Enti Locali. RFI ha inoltre previsto l'avvio, nel 2° semestre 2024, del DOCFAP per il potenziamento della linea Torino-Pinerolo, nell'ambito del quale sarà valutata la soppressione anche dei passaggi a livello oggetto della richiesta »	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. 1/1***

“Soppressione Passaggi a livello sulla 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	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	12
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	21
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	21

A. ISTRUZIONI PRATICHE

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

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

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

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

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere 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 PIEMONTE
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica
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 Linea Torino-Pinerolo si dirama dalla linea Torino – Savona al Km 6+737 (progressiva che corrisponde al Km 0+000 della linea in questione), è a semplice binario (ad eccezione di un piccolo tratto tra Bivio Sangone e il segnale di partenza della Stazione di Moncalieri Sangone), elettrificato con sistema a corrente continua 3 KV e ha una lunghezza di circa 30 km. La pendenza massima è del 7 ‰ tra Bivio Sangone e None e del 13 ‰ tra None e Pinerolo; le velocità massime di tracciato di 125 e 135 Km/h rispettivamente nei ranghi A e B. La linea attraversa il territorio dei Comuni di Moncalieri, Nichelino, Vinovo, Candiolo, None, Volvera, Airasca, Piscina, Frossasco, Roletto, Pinerolo e comprende le seguenti località di servizio: Moncalieri-Sangone (stazione), Nichelino (fermata), Candiolo (stazione), None (stazione), Airasca (stazione), Piscina (stazione), Pinerolo Olimpica (fermata) e Pinerolo (stazione). Nelle stazioni di Candiolo e None sono presenti insediamenti logistici serviti con modalità di raccordo. L'esercizio ferroviario risulta influenzato da molteplici fattori che generano impatti sia sulla sicurezza che sulla qualità del servizio ferroviario: elevato numero di intersezioni stradali sulla linea (presenza di 28 passaggi a livello) e programma di esercizio con elevato numero di tracce e incroci.

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 Metropolitano [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.

Come evidenziato già in edizioni precedenti del TTA, al fine di risolvere in maniera definitiva tali problematiche e consentire un migliore utilizzo della linea il raddoppio 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.

L'eliminazione delle interferenze a raso sulla linea Torino-Pinerolo comporta quindi sia un miglioramento della qualità, regolarità e puntualità dell'esercizio, sia un incremento del livello di sicurezza nella gestione delle infrastrutture di trasporto presenti, con beneficio sul traffico, sulla mobilità locale e sugli impatti da essi derivanti nonché sulla potenziale riduzione del rischio di incidentalità. La configurazione di progetto propone soluzioni che nel loro complesso sono migliorative rispetto alla situazione esistente e la loro realizzazione apporterebbe notevoli benefici alla sicurezza del trasporto ferroviario e stradale, infatti dal punto di vista tecnico, sulla base della documentazione depositata, trattasi di intervento di adeguamento di viabilità esistente con una viabilità principale e viabilità complanari per consentire il collegamento di aree altrimenti intercluse, atte peraltro a migliorare in termini di sicurezza gli accessi esistenti sulla viabilità principale.

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

La linea sfm2 Pinerolo-Torino-Chivasso serve un bacino di utenza rilevante con un servizio frequente con treni ogni 30 minuti (44 treni/giorno nei giorni feriali). Sulla linea sono utilizzati treni ETR.521 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. Inoltre 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.

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

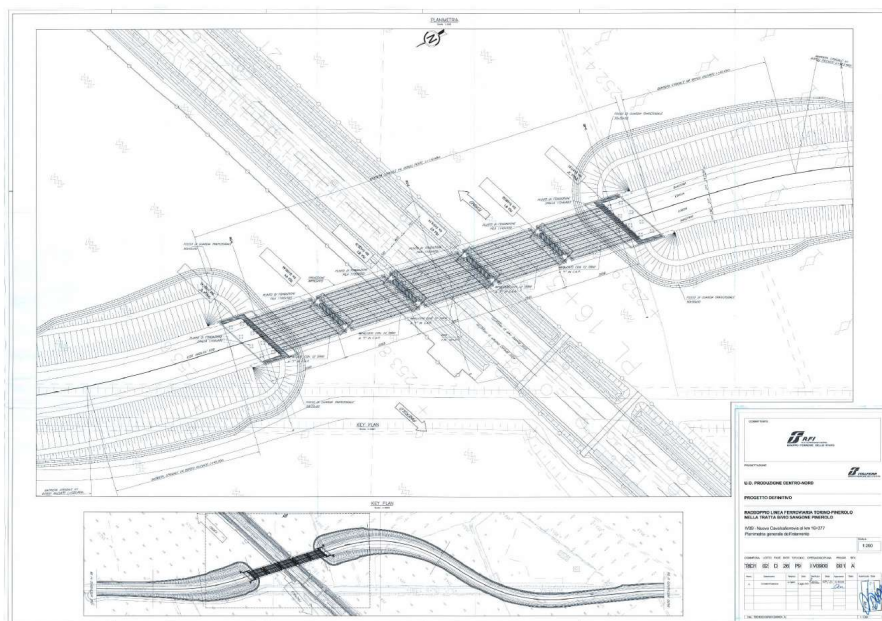
Partendo dalla progettazione definitiva del "Raddoppio della linea Torino-Pinerolo, compreso l'interramento in Comune di Nichelino, nonché le opere funzionali alla soppressione di tutti i passaggi a livello esistenti tramite realizzazione di opere sostitutive", finanziata nell'ambito del I Atto integrativo all'Accordo di Programma Quadro "Reti infrastrutturali di Trasporto", sottoscritto in data 30 novembre 2007 tra il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Piemonte, la Città di Torino, la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Per disciplinare gli obblighi tra le parti è stata quindi sottoscritta tra Regione Piemonte e RFI la Convenzione Rep. 14496 del 16.06.2009.

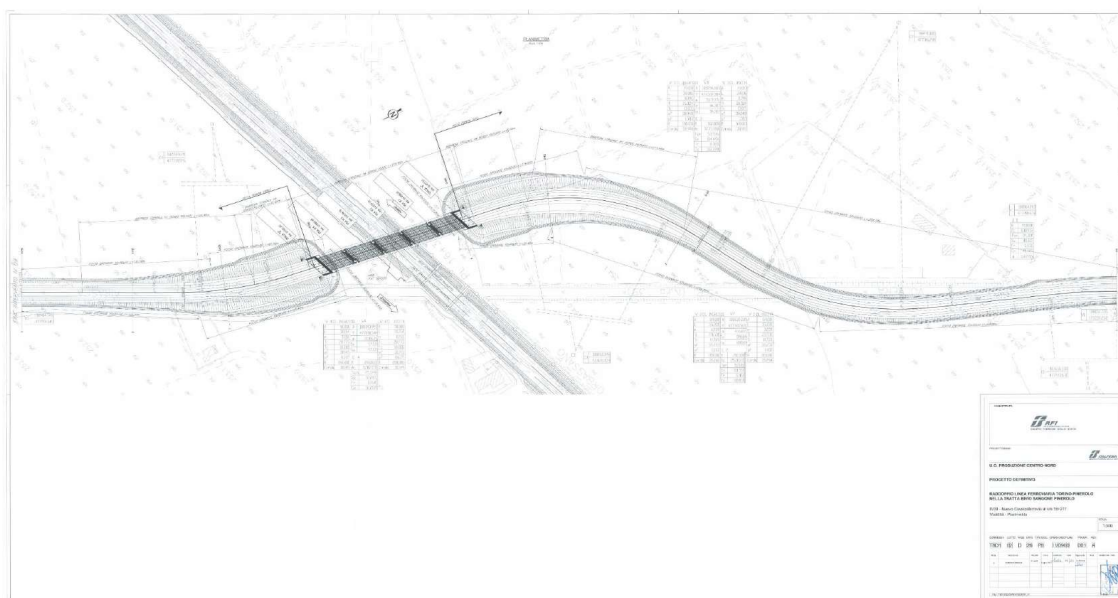
La Regione, a seguito di confronto con gli enti territoriali coinvolti, ha individuato con DGR 31-2904 del 19.02.2021 le opere funzionali alla soppressione di passaggi a livello che apporterebbero alla linea i maggiori benefici in termini di sicurezza e/o regolarità dell'esercizio ferroviario, da realizzarsi nelle more del reperimento del finanziamento dell'intero progetto, la realizzazione di queste opere può essere pertanto considerata come lotto funzionale del raddoppio della linea. In data 03/11/2022 è stato quindi sottoscritto tra Regione Piemonte e RFI -Direzione Investimenti Torino, l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Rep. 14496 del 16.06.2009 e il cui oggetto prevede l'attualizzazione economica delle tre opere ritenute prioritarie.

La Regione Piemonte ha quindi cofinanziato la prima opera in comune di Vinovo, attualmente in realizzazione, costituita da un sottopassaggio di categoria F a sezione ridotta, alla Pk 5+806 per la soppressione del passaggio a livello sito alla pK 5+806, caratterizzato da un sistema di protezione a semi-barriera.

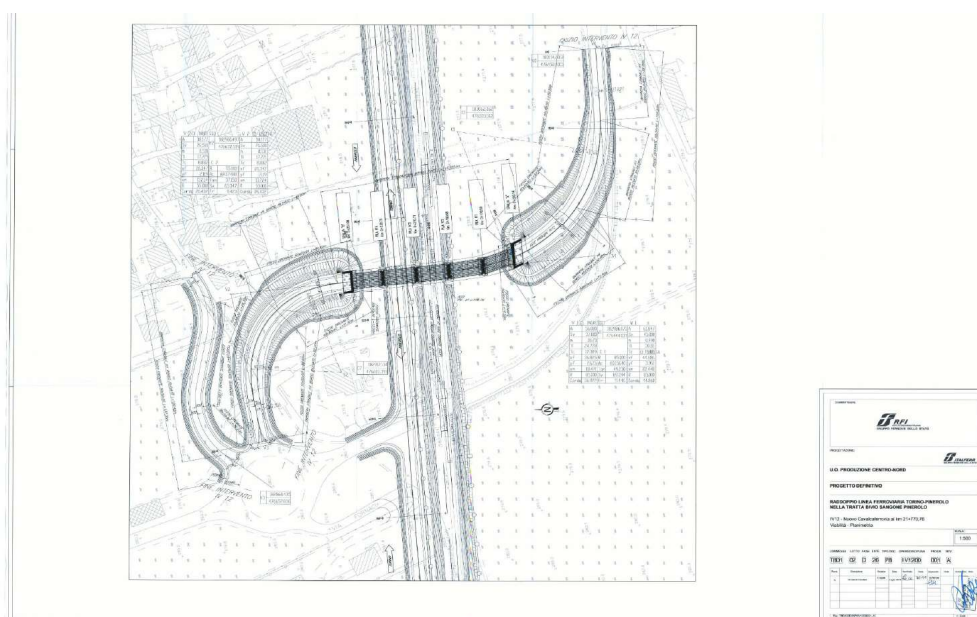
Si richiede pertanto il finanziamento delle ulteriori due opere prioritarie:

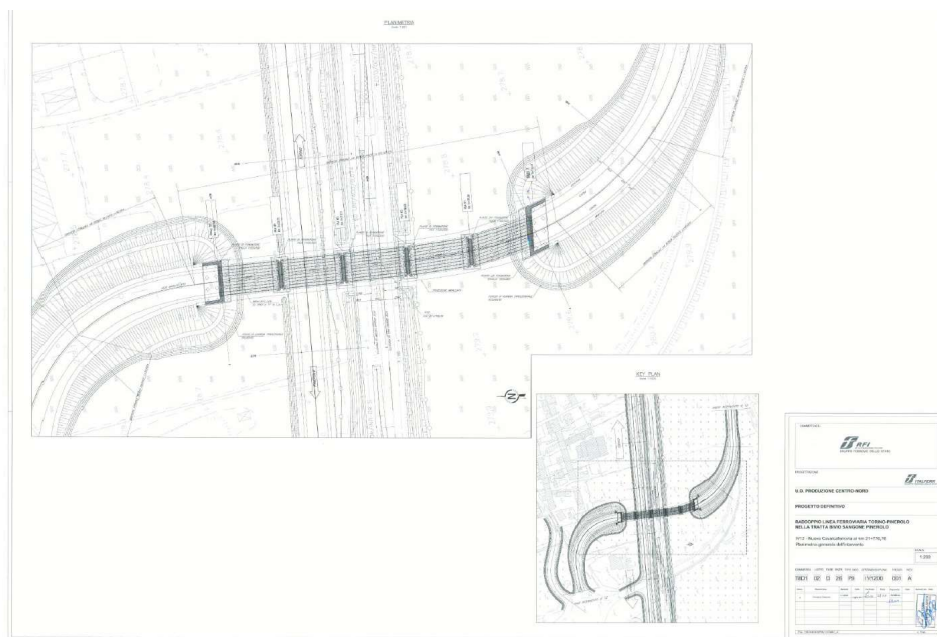
a) comune di Airasca: cavalcavia stradale alla pk 16+277, in variante alla S.P. n. 139 con n. 2 intersezioni a rotatoria, per la soppressione dei passaggi a livello siti alle pK 16+317 e 17+221. Costo 11.200.000,00 €.





b) comune di Piscina: realizzazione di un cavalcavia al km 21+422 sulla circonvallazione di Piscina (SP146) e raccordo con la viabilità esistente, per la soppressione dei passaggi a livello siti alle pK 21+422 e 21+833. Costo 10.400.000,00€.





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.).

Strumenti di pianificazione regionale settoriale

Il "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030" è stato approvato con la D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023 e si tratta dei piani di settore che attuano il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (D.C.R. n. 256-2458 del 16.01.2018).

Particolare attenzione è posta da tali strumenti di pianificazione settoriale all'attuazione dello shift modale, attraverso anche una migliore performance del sistema del TPL ferroviario, nonché alla sicurezza del medesimo. Il riferimento è più specificatamente alle AZIONI n. 1 (Migliorare le condizioni della sicurezza del ferroviaria nelle stazioni e nelle intersezioni della rete con altre modalità) e n. 24 (Migliorare il servizio di trasporto rapido di massa nell'area metropolitana (SFM, metro, tram) del PrMoP.

Accordi e intese

Come già indicato in altre sezioni della scheda, in data 30 novembre 2007 è stato sottoscritto tra il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Piemonte, la Città di Torino, la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed il Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. il I Atto integrativo all'Accordo di Programma Quadro (di seguito per brevità denominato APQ) "Reti infrastrutturali di Trasporto" che prevede, tra l'altro, la progettazione preliminare e definitiva del Raddoppio della linea Torino-Pinerolo, compreso l'interramento in Comune di Nichelino, nonché le opere funzionali alla soppressione di tutti i passaggi a livello esistenti tramite realizzazione di opere sostitutive che consentivano la riconnessione con la rete viaria esistente, come specificato nella relazione tecnica Allegato 1 e nella scheda intervento

“Trasp-1.5” compresa nell’Allegato 2 all’APQ. Per disciplinare gli obblighi tra le parti è stata quindi sottoscritta tra Regione Piemonte e RFI la Convenzione Rep. 14496 del 16.06.2009.

A seguito dell’individuazione nell’ambito della delibera CIPE 54/2016 - Fondo di sviluppo e coesione 2014/2020 - Piano Operativo Infrastrutture, Asse Tematico B “Interventi nel settore ferroviario”, di fondi pari a € 5.000.000,00 per la “Soppressione PPLL linea SFM2 Torino-Pinerolo” la Giunta Regionale, al fine di ottimizzare l’utilizzo delle risorse disponibili ha individuato con DGR n. 31-2904 del 19.02.2021, in ordine decrescente di priorità, le opere funzionali alla soppressione dei passaggi a livello sulla linea Torino-Pinerolo, facenti parte del progetto definitivo presentato da ITALFERR nel 2011.

In data 03.11.2022 è stato sottoscritto l’Atto Aggiuntivo alla Convenzione Rep. 14496 del 16.06.2009, repertoriato il giorno 12.01.2023 con il numero rep. 7/2023 presso il Settore Contratti - Polizia Locale e Sicurezza Integrata della Regione Piemonte il cui oggetto prevede l’attualizzazione economica delle tre opere ritenute prioritarie e con i 5 M € disponibili la Regione Piemonte ha quindi cofinanziato la prima opera sita in comune di Vinovo, attualmente in realizzazione.

Per le opere previste ad Airasca e Piscina non sono disponibili risorse per l’attuazione e non risultano inserite in strumenti di programmazione finanziaria.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Come sopra meglio specificato, 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 progetto definitivo del raddoppio del 2011, tali fondi sono stati utilizzati per la realizzazione di opere di viabilità sostitutiva volte alla soppressione del passaggio a livello posto alla pk 5+ 806 in comune di Vinovo, attualmente in corso di realizzazione.

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

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

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da AIRASCA a PISCINA

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 (15.184 Passeggeri/giorno feriale -marzo 2024) ☐ 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 = +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

Il programma di esercizio prevede un cadenzamento ogni 30 minuti in ora di punta e ogni ora in ora di morbida. Lo scenario evolutivo del Servizio Ferroviario Metropolitano, previsto nel contratto di servizio 2021-2035, prevede l'estensione del cadenzamento semiorario durante la giornata. L'attivazione dello scenario evolutivo sulla linea è già stata richiesta da Regione Piemonte/AMP. RFI ha subordinato l'attivazione di nuovi servizi al miglioramento delle prestazioni della linea

☒ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Torino a Chivasso

Incremento di puntualità atteso = circa +5% (incrementi più significativi si potrebbero avere con la realizzazione del raddoppio)

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:

La linea sfm2 è, all'interno delle linee del SFM che interessano il nodo di Torino, quella con gli indici più bassi di puntualità e affidabilità. Dal 2012 al 2023 la linea ha avuto indici annuali di puntualità entro 5 minuti compresi tra l'87% e il 90%. Questo è dovuto, in buona parte, dall'elevata domanda di mobilità presente nella direttrice combinata ai limiti infrastrutturali della tratta Pinerolo-Sangone. Per questo da molti anni si propongono interventi radicali di potenziamento (raddoppio della linea). Dall'estate 2024 si è avuto un ulteriore crollo della puntualità: L'indice mensile in alcuni mesi è stata anche al di sotto dell'80%, con valori inferiori al 70% sui treni dell'ora di punta.

Si ritiene che interventi sulla linea possano contribuire ad un recupero della puntualità sui livelli delle performance degli altri servizi metropolitani presenti sul nodo di Torino.

x Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = 3-4 [min]

Relazione di traffico = da Pinerolo a Torino

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:

Le criticità di puntualità e affidabilità riscontrate sulla tratta Torino-Pinerolo hanno spinto nel tempo il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria a modificare l'orario di esercizio con correttivi volti a limitare gli impatti dei ritardi riscontrati in gestione. Le caratteristiche della linea, per lunghezza della tratta a semplice binario e punti di incrocio, impediscono di effettuare revisioni strutturali del servizio. Per questo motivo rispetto all'orario attuato all'introduzione del Servizio Ferroviario Metropolitano (dicembre 2012) gli interventi applicati sono stati successivi incrementi dei tempi di percorrenza tra Torino e Pinerolo. Nel 2013 al 2024 il tempo di viaggio tra Pinerolo e Chivasso erano di 71 e 74 minuti per i treni del cadenzamento orario e di 76-77 minuti per i treni di rinforzo alla mezz'ora. Nel 2024 tali tempi sono diventati, rispettivamente di 74 minuti e di 78 minuti. A giugno 2024 saranno applicati ulteriori 2 minuti di allungamento su tutti i treni in arrivo e partenza da Pinerolo. Si ritiene che interventi di miglioramento sulla linea possano portare ad un recupero dei tempi di allungamento applicati negli ultimi dieci anni.

☐ 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.
