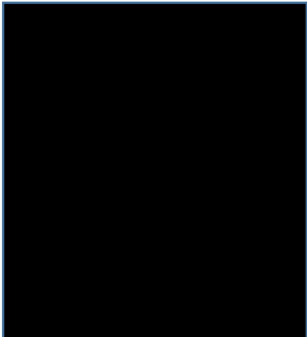


VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2025
04/11/2025

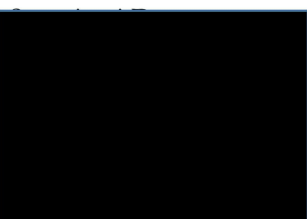
In data 04/11/2025, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI), **Regione Lombardia** (di seguito: Regione) e **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (di seguito: MIT), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DSP\PEC\P\2025\0001262 del 14.10.2025).

L'incontro ha inizio alle ore 14:30.

Per RFI, sono presenti:

- 
-
-
-
-
-
-
-
-

Per Regione, sono presenti:

- 
-
-
-
-
-

Per MIT, sono presenti:

- 

Allegati n. 1

Il “tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura”, previsto nella sezione 2.6 del PIR 2025 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 dell'08/04/2025, 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 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. **160 proposte** da parte di **9 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 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 Lombardia	11	-	5	-	6	-	10	1

Il dettaglio delle richieste ed il riscontro motivato delle proposte trasmesse da Nome Stakeholder 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, RFI condivide con Regione quanto di seguito.

ID osservazione	Elementi di discussione
2	<p><i>Regione chiede di poter ricevere il riscontro alla lettera con cui ha evidenziato tale problematica, inviata a RFI ad inizio 2025.</i></p> <p>RFI rappresenta a Regione gli esiti delle valutazioni trasportistiche condotte, relative alle analisi di capacità svolte per le linee e per le interferenze nell'impianto di Voghera, che verranno indicate anche nel riscontro alla suddetta lettera.</p>

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

Il coordinatore della riunione, non essendovi null'altro da discutere, dichiara concluso l'incontro alle ore 16:30.

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 del 15 dicembre 2025.

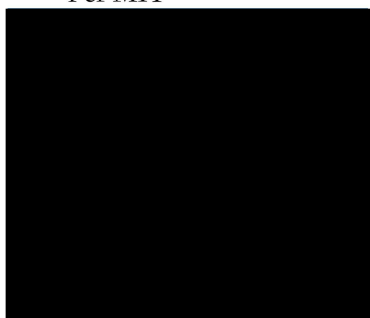
Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 04/11/2025.

Per RFI

.....

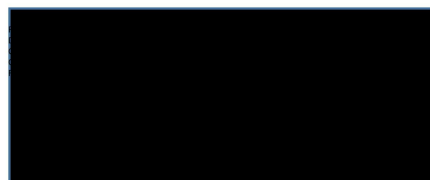


Per MIT



Per Regione

.....



Regione Lombardia

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 EFFETTUATA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO
Lombardia	1	1	Potenziamento Parabiago - Gallarate	Rho - Gallarate	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. nell'ambito di una project review dell'attuale progetto Rho-Gallarate, nella quale potranno essere valutate le proposte di Regione per l'implementazione del modello dei servizi richiesto.		NO			X
Lombardia Piemonte	2	2	Risoluzioni interferenze sul quadruplicamento Tortona-Voghera	Tortona - Voghera	Il progetto di quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera prevede già la realizzazione di un'opera di scavalcio nella radice nord della stazione di Tortona per la risoluzione delle interferenze che ivi si andranno a generare, oltre che un dispositivo di annessimento che permetterà il passaggio tra linee a raso a 100 km/h in stazione di Voghera. Tale configurazione, dalle verifiche capacitive effettuate, risulta correttamente dimensionata sul modello di esercizio atteso.	Già previsto	NO			X
Lombardia	3	3	Trasformazione in stazione dotata di due cappelli da prete	Olgiate	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	Oggetto di approfondimento	NO		X	
Lombardia	4	4	Riattivazione e potenziamento linea Palazzolo sull'Oglio-Paratico-Sarnico	Palazzolo sull'Oglio - Paratico Sarnico	La proposta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	Oggetto di approfondimento	NO			X

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 EFFETTUATA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO
Lombardia	5	5	Riapertura stazioni di Rezzato, Ponte S. Marco e Lonato	Brescia - Verona	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. Si fa presente che le eventuali riattivazioni delle L5S in oggetto possono avvenire solo dopo l'attivazione completa della nuova linea AV/JAC Brescia - Verona. Inoltre, è opportuno un approfondimento volto a verificare la compatibilità e sostenibilità del modello di esercizio, anche rispetto agli scenari di più lungo periodo		SI	X		
Lombardia	6	6	Potenziamento Passante di Milano	Passante di Milano	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. nell'ambito degli interventi di rinnovo dei sistemi di disinquinamento che il Gestore pianificherà nei prossimi anni (in particolare contestualmente al passaggio alla tecnologia ERTMS/ETCS L2).	Oggetto di approfondimento	NO		X	
Lombardia	7	7	Potenziamento prestazionale tratta Melzo - Rovato	Milano - Brescia	RF ha già avviato dei progetti per l'ottimizzazione dell'utilizzo di sistema di linee ad duplicate fra Piello e Tresiglio quali realizzazione di uno scivolo in corrispondenza della fermata di Segrate e in corrispondenza di PM Bivio Adda. Le ulteriori richieste saranno oggetto di approfondimento da parte del G.I. in caso di consolidamento del modello di esercizio merci e viaggiatori sulla tratta.	Oggetto di approfondimento	NO	X		
Lombardia	8	8	Circonvallazione di Mantova	Mantova	L'intervento fa parte del DocFAP del raddoppio e potenziamento della linea Verona - Mantova - Modena, attualmente in corso.	Oggetto di approfondimento	SI			X
Lombardia	9	9	Nuovo collegamento tra la futura stazione di Bergamo Aeroporto e la linea Bergamo - Rovato in direzione Rovato	Bergamo - Rovato	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	Oggetto di approfondimento	NO			X
Lombardia	10	10	Potenziamento Monza-Villasanta-Arcore	Milano - Lecco	Le valutazioni sulla sostenibilità del modello esercizio proposto verranno rimandate al Tavolo Tecnico istituito nell'ambito del Protocollo d'intesa per l'individuazione delle esigenze di mobilità ferroviaria nell'area territoriale afferente al Nodo di Milano, per lo sviluppo conseguente dei servizi con l'individuazione delle necessarie linee strategiche di intervento sull'infrastruttura.	Oggetto di approfondimento	NO			X
Lombardia	11	11	Realizzazione secondo sottopasso	Melegnagno	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. nell'ambito del DocFAP per il potenziamento della linea Milano Rogoredo-Lodi.	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. 1/2025***

“Potenziamento Parabiago-Gallarate”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	15
K. 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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. 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**

C. 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 proposta interessa il quadrante Nord-ovest della Lombardia e in particolare la linea Rho – Gallarate.

L'intervento ricade in particolare sulla tratta Parabiago-Gallarate.

D. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Si propone di prolungare il servizio S5 e S15 fino alla stazione di Legnano.

La stazione di Legnano, nuovo capolinea delle linee suburbane, dovrà essere riqualificata e attrezzata per garantire un efficiente interscambio multimodale tra tutte le componenti della mobilità.

Tale intervento permetterebbe di estendere gli enormi benefici del quadruplicamento (1a fase del Potenziamento Rho-Gallarate), attualmente in realizzazione fino a Parabiago, anche alle stazioni di Canegrate e soprattutto alla città di Legnano. La proposta valorizzerebbe inoltre il realizzando “raccordo Y” (di connessione rete FS-FNM) consentendo di estendere il servizio suburbano, oltre la località di Legnano fino all'Aeroporto internazionale di Malpensa (nodo core della rete europea TEN-T) e quindi di raggiungere l'Aeroporto anche con il servizio del Passante di Milano.

Il potenziamento tra Busto Arsizio e Gallarate con contestuali modifiche ai PRG delle due stazioni dovrà consentire invece l'aumento di capacità necessario alla realizzazione del cadenzamento orario della linea R21 Milano – Luino e all'incremento delle relazioni suburbane sulla tratta, rendendo possibile l'instradamento delle linee S5 ed S9 verso Malpensa nonché il conseguente prolungamento delle linee S40 ed S50 su Busto Arsizio con fermata in tutti gli impianti. A tal fine, dovranno essere verificate anche le condizioni infrastrutturali necessarie all'inserimento delle linee S40 ed S50 all'interno del sistema RE sulla tratta Varese – Gallarate.

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

S5+S15+S30+S40+S50+S11+RE4+RE5+RE50+R21+R23+ RE Pedemontano

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

La richiesta consiste nell'estensione del potenziamento ad oggi previsto nella tratta Rho-Parabiago sino alla stazione di Legnano. Inoltre, si propone il potenziamento nella tratta Legnano-Busto Arsizio, il potenziamento Busto Arsizio-Gallarate e l'eventuale velocizzazione della tratta Varese - Gallarate. A tal fine occorrerà dotare la stazione di Legnano di binari di attestamento per i servizi suburbani, nonché di tutte le dotazioni necessarie per realizzare un nodo di interscambio tra tutte le componenti di trasporto pubblico e della mobilità dolce, mentre i PRG delle stazioni di Gallarate e Busto Arsizio dovranno essere rivisti per ridurre al minimo i conflitti fra i diversi servizi (per esempio, a Busto Arsizio dovranno essere resi indipendenti gli ingressi dei raccordi X e Z con rete FN).

F. 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.).

Programma Regionale Mobilità e Trasporti (P.R.M.T.)

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Raddoppio della ferrovia Saronno–Seregno – DocFAP sviluppato da FN;
Completamento del collegamento ferroviario all'Aeroporto di Milano Malpensa con la nuova ferrovia MXP T2–Gallarate/linea RFI del Sempione, in corso di realizzazione.

H. 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.*

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da PARABIAGO - GALLARATE (- VARESE)

Località di servizio (se intervento puntuale):

Busto Arsizio e Gallarate

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 = R21 da LUINO a GALLARATE/MILANO

Numero treni giorno = 12 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

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

Relazione di traffico = S5 da VARESE a TREVIGLIO

Numero treni giorno = 76 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = RE4 da DOMODOSSOLA a MILANO

Numero treni giorno = 32 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = RE5 da PORTO CERESIO a MILANO

Numero treni giorno = 32 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = R23 da ARONA a MILANO

Numero treni giorno = 32 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri

☐ Merci

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

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = + ~200 [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:

- un servizio semiorario Milano Centrale - Malpensa T1 via Gallarate – T2, sostitutivo dell'attuale Milano Centrale-Malpensa via Saronno;
- un servizio semiorario Milano Cadorna - Malpensa T2 – Gallarate via Saronno (con attestamento a Gallarate);
- Il prolungamento del servizio S9 semiorario da Saronno a Malpensa T1 via Castellanza FN (raccordo Z) Gallarate – Malpensa T2;
- la deviazione della linea S5 in attestamento a Malpensa T1 via Gallarate – T2 a cadenza semioraria, previa compensazione sulla tratta Busto FN/Castellanza–Varese con prolungamento della coppia S40/S50 a cadenzamento semiorario con tutte le fermate fino alla rete FN;
- un servizio orario RE50 Lugano -Varese- Gallarate - Malpensa T2 via raccordo X Busto FS-Busto FN – Malpensa T1;
- un servizio orario RE Milano-Gallarate - Domodossola;
- un servizio orario regionale Milano-Gallarate - Arona- (Domodossola);
- un servizio orario regionale Milano – Gallarate - Luino;
- un servizio semiorario RE Milano-Gallarate – Varese, prolungato ogni 60' su Porto Ceresio;
- un servizio suburbano semiorario (S15) Milano – Legnano – Malpensa T2;
- un servizio suburbano semiorario (S11) Como – Milano – Rho;

☒ 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:

La nuova tratta potenziata consentirà lo svincolo delle relazioni suburbane da quelle regionali e internazionali che ne andranno mutualmente a beneficiare.

☐ 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.

La riqualificazione della stazione di Legnano sarà l'occasione per riorganizzare in modo efficace ed efficiente l'interscambio modale per tutte le modalità di trasporto, che dovranno essere ospitate nell'area di stazione ed organizzate in modo da risultare spazialmente concentrate e reciprocamente visibili.

☐ **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:

J. 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.

K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

La richiesta è coerente con quanto già formalizzato da Regione Lombardia nell'ambito della procedura di approvazione del progetto di potenziamento di prima fase della Rho-Gallarate.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 2/2025***

***“Risoluzioni interferenze
sul quadruplicamento Tortona-Voghera”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	14
K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

☐ Eliminazione limitazioni IS

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

☐ Upgrade tecnologico di linea

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

☐ Upgrade Apparato Centrale

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

☐ Efficientamento di impianto

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

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

☒ Piano Regolatore Generale

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

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

☐ Elettrificazione

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

☐ Aumento della capacità di una tratta di linea

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

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

☐ European Rail Traffic Management System

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

☐ Sviluppo nuova tratta

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

☐ Potenziamento in stazione

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

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

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

☐ la posa in opera di pensiline e shelter;

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

☐ altro

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

☐ Nuova stazione

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

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

☐ Nuova fermata

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

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

☐ Adeguamento del modulo

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

☐ Potenziamento strutturale

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

☐ Adeguamento sagoma

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

☐ **Potenziamento scali merci**

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

☐ **Rinnovo Informazioni al Pubblico**

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

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

☐ **Allungamento/ innalzamento marciapiedi**

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

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

☐ **Velocizzazioni di linea**

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

☐ **Servizi per imprese ferroviarie**

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

☐ **Introduzione tornelli**

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

☐ **Installazione barriere antirumore**

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

☐ **Soppressione PL**

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

☒ **Altro**

Eliminazione tagli e conseguente riduzione del tempo di svincolo degli itinerari.

C. 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 proposta interessa il quadrante sud della Lombardia e in particolare la direttrice Milano-Genova.

L'intervento ricade in particolare sulla tratta Tortona-Voghera.

D. 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.

Eliminazione delle interferenze fra servizi

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

RV Milano – Genova, RE13, R33, R41

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

L'intervento richiesto ha l'obiettivo efficientare il previsto quadruplicamento fra Tortona e Voghera realizzando un'infrastruttura in grado di svincolare gli itinerari Nord-Sud da quelli Est-Ovest mediante realizzazione di itinerari indipendenti senza intersezioni a raso.

F. 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.).

Programma Regionale Mobilità e Trasporti (P.R.M.T.)

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

H. 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.*

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da TORTONA a VOGHERA

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 RV Milano - Genova

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

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

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

Relazione di traffico RE13 Milano - Asti/Novi ligure

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

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico IC Milano - Spezia/Livorno/Ventimiglia

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

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico R33 Pavia – Novi ligure

Numero treni giorno =...18[treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico R41 Asti – Tortona - Stradella

Numero treni giorno =...18[treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

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

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 72 [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

Relazione di traffico RV Milano - Genova

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

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

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

Relazione di traffico RE13 Milano - Asti/Novi ligure

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

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico IC Milano - Spezia/Livorno/Ventimiglia

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

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico R33 Pavia – Novi ligure

Numero treni giorno = ...18 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico R41 Asti – Tortona - Stradella

Numero treni giorno = ...18 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

☒ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico RV Mi-GE, RE13, R33, R41, IC Milano - Liguria

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:

Lo svincolo degli itinerari permetterà di evitare il trasferimento dei ritardi tra i sistemi pari e quelli dispari. In questo modo i ritardi generati nei nodi principali di origine/destino/transito dei treni merci e passeggeri (Milano, Genova, Torino e Piacenza) non verranno reciprocamente trasferiti.

☐ 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.:

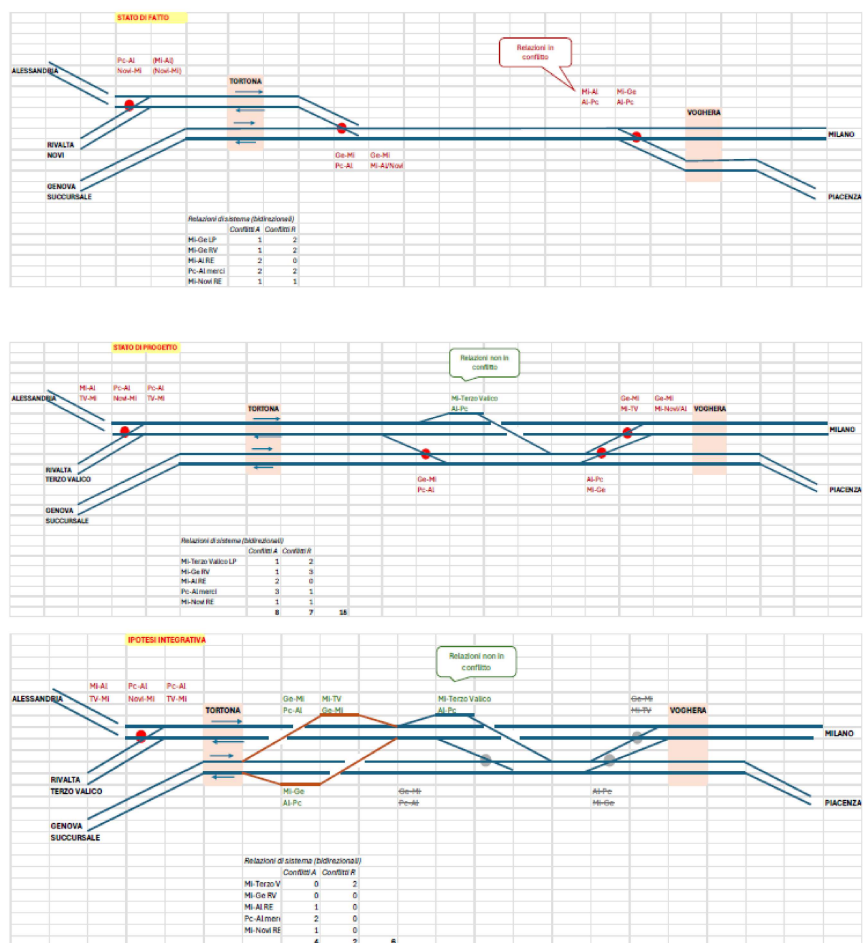
☐ **Riduzione dei costi di esercizio**

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

J. 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.

Allegato 1



K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

La richiesta è coerente con quanto già espresso da Regione Lombardia con proprio parere nel dibattito pubblico, nel contributo regionale per il parere di VIA e nell'ambito della procedura di approvazione del progetto di quadruplicamento della Tortona-Voghera.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 3/2025***

***“Posto di Movimento intermedio
tra Carnate e Calolziocorte”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	14
K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. 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;
- ☒ nuovo posto di movimento

☐ 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**

C. 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 ricade lungo la linea Monza-Carnate-Lecco e riguarda in particolare la tratta Carnate-Calolziocorte.

D. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

L'obiettivo è quello di realizzare nuove comunicazioni su binari esistenti al fine di ridurre i disagi alla circolazione in caso di eventi imprevisti e favorire l'aumento della puntualità.

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

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

La richiesta consiste nella trasformazione in stazione della fermata di Olgiate, baricentrica rispetto alla tratta Carnate-Calolziocorte finalizzato alla realizzazione di 2 cappelli di prete, uno a nord e uno a sud della stazione, essenziali per la riduzione dei disagi e l'aumento della puntualità.

F. 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.).

Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (P.R.M.T.)

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

H. 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.

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da CARNATE a CALOLZIOCORTE

Località di servizio (se intervento puntuale): Olgiate

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 = S8 da CARNATE a CALOLZIOCORTE

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 = RE8 da Milano Centrale a Tirano

Numero treni giorno = 32 [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 = S8 da CARNATE a CALOLZIOCORTE

Relazione di traffico = RE8 da Milano Centrale a Tirano

Incremento di puntualità atteso = 10% [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 potenziamento dell'impianto di Olgiate garantisce una maggior flessibilità in caso di eventi imprevisti sulla linea, riducendo del 50% la tratta da percorrere a binario unico nel caso in cui il binario pari o il dispari risultino indisponibili.

Di conseguenza, i ritardi generati dall'evento anomalo sarebbero contenuti e avrebbero un effetto limitato sulla linea Lecco-Tirano, a binario unico, nonché sul nodo di Milano.

☐ 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:

J. 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.

K. 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. 4/2025***

***“Riqualificazione tratta
Palazzolo sull’Oglio-Paratico Sarnico”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	13
K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	14

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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. 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 - riattivazione degli impianti lungo la linea al servizio passeggeri

☐ 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**

Adeguamento linea turistica al servizio ferroviario passeggeri ordinario e potenziamento.

C. 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 proposta riguarda l'area est della Lombardia, nello specifico la Provincia di Brescia.

L'intervento riguarda la linea Palazzolo S/O-Paratico-Sarnico attualmente utilizzata solo da servizi turistici con treni storici.

D. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

L'obiettivo è quello di riattivare il servizio passeggeri sulla tratta, inserendo la linea della rete delle suburbane di Brescia, come previsto dal PRMT, incrementando di conseguenza la capillarità del servizio.

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

La riattivazione al servizio della linea consente la realizzazione del collegamento S32 nella sua massima estensione, da Paratico-Sarnico a Peschiera del Garda, a cadenza semi-oraria (72 treni/giorno)

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

La richiesta è effettuata in sinergia con gli interventi richiesti da Regione Lombardia negli anni passati inerenti al potenziamento della linea Bergamo-Brescia.

L'idea progettuale consiste nella riattivazione del servizio passeggeri sulla linea.

L'infrastruttura dovrà quindi avere le medesime caratteristiche, in termini di elettrificazione, sagoma e segnalamento della linea Rovato-Bergamo e avere la velocità massima possibile consentita in rango C dal tracciato della linea, mentre per il peso assiale dovrà essere mantenuta la classificazione C3.

Inoltre, si dovrà prevedere anche la realizzazione di almeno una stazione intermedia, nei pressi del comune di Capriolo, ed eventuali ulteriori punti di incrocio o raddoppio finalizzati alla gestione di un cadenzamento semiorario bidirezionale giornaliero.

Dal punto di vista dell'accesso al servizio, oltre alla stazione di Paratico-Sarnico, che dovrà essere adeguata alle nuove esigenze di servizio senza mettere in discussione la possibilità di effettuare treni storici, dovrà essere realizzata, come sopra anticipato, una nuova stazione nei pressi della località Mussiga di Sopra, per raccogliere tanto gli utenti del Comune di Capriolo, quanto quelli provenienti dalla Provincia di Bergamo.

F. 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.).

Programma Regionale Mobilità e Trasporti (P.R.M.T.)

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

H. 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.

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Palazzolo S/O a PARATICO-SARNICO

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 = Nuova linea S32 da Peschiera del Garda - PARATICO-SARNICO

Numero treni giorno = 72[treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ 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 = +72[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

La linea S32, linea dei laghi, collegherà il Lago di Iseo, dalla stazione di Paratiko-Sarnico, con il lago di Garda, fino alla stazione di Peschiera del Garda, con una frequenza di 30'.

☐ 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

Le stazioni di Capriolo e Paratico-Sarnico saranno interessate da un treno ogni 30', e dovranno quindi essere adeguatamente attrezzate.

Le nuove stazioni dovranno prevedere diverse dotazioni di interscambio: totem caratteristico del servizio suburbano, fermata dell'autobus, per servizio sostitutivo e di linea, localizzata nel punto più vicino all'ingresso principale delle banchine, velostazione per la mobilità ciclabile, con ingresso diretto sulla banchina, e parcheggio per il traffico privato. Al fine di massimizzare la qualità dell'interscambio, gli spazi di stazione dovranno essere il più permeabili possibile, riducendo al minimo essenziale per ragioni strutturali muri e recinzioni.

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:

J. 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.

K. 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. 5/2025***

“Riapertura stazioni di Rezzato, Ponte S. Marco e Lonato”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	14
K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. 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 - adeguamento dell'impianto a standard per l'attestamento dei servizi regionali

☐ 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**

C. 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 ricade nel quadrante Est di Regione Lombardia ed in particolare lungo la tratta Brescia – Verona della linea storica e interessa gli impianti di Rezzato, Lonato e Ponte San Marco.

D. 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.

Con l'attivazione dell'AV/AC Brescia-Verona, la linea storica (LS) in uscita ad Est dalla stazione di Brescia sarà liberata dai treni LP Freccia rossa/Italo. L'obiettivo è quello di potenziare il servizio passeggeri a Est della stazione di Brescia, istituendo la linea S32, che nella sua massima estensione andrà dalla stazione di Paratico-Sarnico a quella di Peschiera del Garda.

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

La realizzazione del collegamento S32 nella sua massima estensione, da Paratico-Sarnico a Peschiera del Garda, a cadenza semi-oraria (72 treni/giorno)

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

La richiesta consiste nella riapertura al servizio passeggeri delle stazioni di Rezzato, Lonato e Ponte S. Marco con l'obiettivo di attivare il servizio suburbano di Brescia (S32).

L'impianto di Rezzato rispetto alle due località di servizio di Lonato e Ponte S. Marco (già dotate di sottopasso di stazione/rampe e ascensori) dovrà essere adeguato a standard per l'attestamento dei servizi regionali con particolare riguardo alla realizzazione delle banchine, pensiline, sottopasso di stazione, rampe e ascensori, informazione al pubblico e restyling del Fabbricato Viaggiatore (FV). Al fine di massimizzare l'efficacia del nuovo servizio S, si richiede di valutare l'eventuale apertura di ulteriori fermate per massimizzare la capillarità sul territorio, anche rispetto ai poli industriali fortemente presenti sul territorio.

Tutti gli impianti dovranno invece essere attrezzati per massimizzarne le modalità di accesso, realizzando quindi stalli per autobus, di fronte all'ingresso principale delle banchine, velostazioni, con accesso diretto in banchina, e parcheggi.

L'intervento dovrà infine ricomprendere le modifiche impiantistiche necessarie nella stazione di Peschiera del Garda per l'attestamento del servizio suburbano, nonché i servizi necessari all'impresa per la gestione dello stesso.

F. 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.).

Programma Regionale Mobilità e Trasporti (P.R.M.T.)

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Attrattività turistica del lago di Garda e lago d'Iseo

H. 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.

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da BRESCIA a DESENZANO/PESCHIERA

Località di servizio (se intervento puntuale): Rezzato, Lonato, Ponte S. Marco

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 = Nuova linea S32 da Paratico-Sarnico a Peschiera del Garda

Numero treni giorno = 72 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ 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

Le nuove stazioni dovranno prevedere diverse dotazioni di interscambio: totem caratteristico del servizio suburbano, fermata dell'autobus, per servizio sostitutivo e di linea, localizzata nel punto più vicino all'ingresso principale delle banchine, velostazione per la mobilità ciclabile, con ingresso diretto sulla banchina, e parcheggio per il traffico privato. Al fine di massimizzare la qualità dell'interscambio, gli spazi di stazione dovranno essere il più permeabili possibile, riducendo al minimo essenziale per ragioni strutturali muri e recinzioni. Al fine di massimizzare la capillarità del nuovo servizio suburbano, oltre alle stazioni storiche, dovrà essere valutata la realizzazione di ulteriori fermate, come ad esempio nei pressi dell'area industriale di Lonato, ad ovest dell'esistente impianto, nei pressi dell'area industriale di Calcinato, al fine di catturare la domanda dei lavoratori delle fabbriche, a servizio di Cliverghe, località del comune di Mazzano, ed eventualmente ulteriori altre fermate tra Brescia e Rezzato.

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:

J. 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.

K. 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. 6/2025
“Potenziamento Passante di Milano”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	14
K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	14

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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. 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**

C. 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 proposta interessa il nodo ferroviario di Milano, nello specifico il Passante.

D. 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.

I disservizi registrati nel nodo di Milano negli ultimi anni comportano la necessità di intervenire sui punti più vulnerabili del sistema. Tra questi emerge l'assenza di flessibilità nella gestione del Passante ferroviario di Milano. Tale infrastruttura non presenta attualmente alcuna possibilità di comunicazione tra i binari nelle opposte direzioni, né la possibilità di utilizzare i binari in entrambi i sensi di marcia per l'intera estesa urbana di sottoattraversamento della città di Milano tra le stazioni di Porta Vittoria e Lancetti. Si ritiene necessario intervenire urgentemente dotando il Passante di Milano di quegli accorgimenti impiantistici che già caratterizzano la rete metropolitana Milanese: comunicazioni fisiche tra i binari nei due sensi e possibilità di utilizzo di entrambi i binari in entrambe le direzioni. Questo consentirebbe ad esempio di poter gestire il servizio nel Passante, anche in caso di guasto di un treno su uno dei due binari, evento che oggi determina la chiusura completa di tutte le n. 6 linee suburbane che accedono a tale infrastruttura.

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

S1, S2, S5, S6, S12 e S13

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

La richiesta, associabile al tema in corso di approfondimento da parte di RFI sull'affiancamento dei treni (da Passante a cintura) consiste nel dotare il Passante di Milano dell'impiantistica che caratterizza la rete metropolitana e nella realizzazione di comunicazioni fisiche tra i binari con la possibilità di utilizzo dei binari in entrambe le direzioni (banalizzazione).

Nello specifico, si chiede la realizzazione di un cappello di prete in posizione baricentrica rispetto alla tratta Lancetti-Vittoria, inquadrato nella configurazione impiantistica più opportuna, con contestuale banalizzazione della linea.

F. ACCORDI E INTESE

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

- Accordo Quadro tra Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per i servizi di Trasporto Pubblico Locale per gli anni 2026-2030
 - Programma Regionale Mobilità e Trasporti (P.R.M.T.)
-
-

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

H. 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.

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): Passante di Milano

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 = S1 Lodi - Saronno

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 = S2 Rogoredo – Mariano Comense

Numero treni giorno = 60 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = S5 Varese - Treviglio

Numero treni giorno = 72 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = S6 Novara- Treviglio

Numero treni giorno = 72 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = S12 San Giuliano – Cormano-Cusano Milanino

Numero treni giorno = 60 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = S13 Garbagnate – Pavia

Numero treni giorno = 72 [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 = S1, S2, S5, S6, S12, S13.

Incremento di puntualità atteso = [min, %]

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

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

L'intervento consente di non sopprimere i servizi in caso di eventi imprevisti all'interno del tunnel, conferendo la possibilità di far circolare i treni seppur in maniera degradata, senza sopprimerli.

☐ 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:

J. 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.

K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

La proposta si integra con il Protocollo d'intesa sottoscritto da Regione, RFI e FN a marzo 2025
(PROTOCOLLO D'INTESA
PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE ESIGENZE DI MOBILITÀ FERROVIARIA NELL'AREA TERRITORIALE
AFFERENTE AL NODO DI MILANO, DELLO SVILUPPO CONSEGUENTE DEI SERVIZI CON
L'INDIVIDUAZIONE DELLE NECESSARIE LINEE STRATEGICHE DI INTERVENTO
SULL'INFRASTRUTTURA)

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 7/2025
“Potenziamento Pioltello-Brescia”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	14
K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	14

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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. 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**

C. 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 proposta interessa la tratta Rovato-Treviglio-Melzo della linea Pioltello-Brescia (LL)

D. 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 Melzo-Treviglio-Rovato appartiene alla rete ferroviaria del Corridoio TEN-T Mediterraneo. Su tale corridoio sono previsti importanti incrementi di traffico merci nei prossimi anni in attuazione di quanto stabilito dagli obiettivi europei sullo spostamento delle merci da gomma a ferro. In particolare, tale tratto di linea si trova tra il nodo di Milano, connesso al porto di Genova e alle direttrici internazionali del Gottardo e del Sempione (Corridoio TEN-T NSRMED), e il nodo di Brescia connesso alla direttrice internazionale del Brennero (Corridoio TEN-T SCAN-MED). Il tratto di ferrovia è di fatto di particolare interesse per la localizzazione di nuovi insediamenti o ampliamenti di terminal intermodali. L'insediamento di nuovi terminal porterà ad un incremento di traffico merci sulla linea lenta (LL) e al necessario coordinamento con il traffico passeggeri, anche esso previsto in aumento dagli strumenti della pianificazione regionale; si pensi, ad esempio, all'aumento di traffico correlato all'attivazione della Zona Logistica Semplifica del Porto e Retroporto di Genova che per la Regione Lombardia interessa i comuni di Melzo, Vignate, Pioltello e Segrate. In particolare, dovranno essere risolti i punti più vulnerabili della linea al fine di garantire un'adeguata resilienza dell'infrastruttura in termini di eventi imprevisti e gestione del traffico misto, merci e passeggeri.

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

Servizio passeggeri: RE2, RE6, R4, S5, S6

Servizi merci: circa 160 tracce/giorno per direzione

E. 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 ☒

Valutare un potenziamento della tratta Rovato-Melzo in termini di inserimento di possibili precedenze merci, comunicazioni pari-dispari ed eventuali interventi finalizzati alla eliminazione delle interferenze tra i binari pari e dispari, scavalchi che possano rendere il flusso di traffico efficiente e permettere, in caso di imprevisti, il transito immediato dei treni, senza compromettere la regolarità del traffico ferroviario con particolar riguardo al servizio passeggeri. In particolare, si chiede di approfondire la trasformazione della fermata di Civate-Calcio in stazione con la realizzazione di comunicazioni e due precedenze merci standard TEN-T, la trasformazione della fermata di Chiari in stazione con due cappelli di prete posti ad est ed ovest e la realizzazione di una precedenza merci per i treni pari tra le fermate di Vidalengo e Morengo-Bariano.

F. 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 Regolamento TEN-T 1679/2024 prevede particolari priorità per il trasporto merci sulla rete ferroviaria appartenente ai corridoi (art.12, 14,15), in particolare si segnalano le priorità previste all' art.19 e 20 tra cui al punto j) ammodernamento delle linee ferroviarie a doppio binario nelle sezioni caratterizzate da strozzature che risentono di vincoli di capacità.

Il Programma Regionale Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia (2016) per quanto riguarda il trasporto merci prevede in particolare la strategia di promuovere il rafforzamento del sistema delle infrastrutture e degli interscambi.

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

H. 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.

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): Treviglio-Romano

Località di servizio (se intervento puntuale): Chiari, Calcio-Cividate

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 Centrale a Verona Porta Nuova

Numero treni giorno = 44 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

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

Relazione di traffico = da Milano Greco Pirelli a Brescia

Numero treni giorno = 44 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = tutti i treni merci tra Treviglio e Brescia

Numero treni giorno = 360 [treni/gg]

Il conteggio dei treni giorno merci è stato fatto considerando la capacità teorica della linea, al netto del traffico regionale.

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 Treviglio a Brescia

Incremento di puntualità atteso = 10 %[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:

La richiesta di valutare la trasformazione della fermata di Cividate-Calcio in stazione con la realizzazione di comunicazioni e due precedenze merci standard TEN-T, la trasformazione della fermata di Chiari in stazione con due cappelli di prete, posti ad est ed ovest, e la realizzazione di una precedenza merci per i treni pari tra le fermate di Vidalengo e Morengo-Bariano, è determinata dalla convinzione che possano essere tipologie di intervento capaci di incidere notevolmente sulla regolarità e puntualità, in quanto permettono di avere un'infrastruttura flessibile e resiliente che può rispondere in modo efficace ad eventi imprevisti sulla circolazione. Ad oggi, infatti, l'assenza di tali interventi, nella logica di una infrastruttura "snella", non permette di gestire in maniera efficace eventuali imprevisti che condizionano tutto il traffico sulla linea, sia passeggeri che merci, con notevole impatto sulla qualità del servizio. E' necessario intervenire per ridurre al minimo il trasferimento dei ritardi dai treni che si inseguono e gestire in maniera efficiente eventuali guasti infrastrutturali e/o di materiale rotabile.

☐ 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:

J. 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.

K. 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. 8/2025***

“By-pass ferroviario merci per la città di Mantova”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	9
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	14
K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	14

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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. 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**

C. 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 proposta interessa le linee Verona-Mantova-Modena, Mantova-Nogara, Cremona-Piadena-Mantova

D. 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.

Il nodo di Mantova appartiene al Corridoio europeo TEN-T Mediterraneo, essendo il porto fluviale una infrastruttura di livello centrale nel regolamento TEN-T. Il regolamento europeo individua, inoltre, il terminal ferro-vie fluviali e le linee ferroviarie Cremona-Piadena-Mantova, Verona-Mantova e Mantova-Nogara come infrastrutture di livello globale; l'ultima linea in particolare assicura un collegamento con il corridoio europeo TEN-T Scandinavo Mediterraneo presso la stazione di Nogara e la connessa direttrice del Brennero.

La configurazione attuale delle linee ferroviarie presso Mantova vede il passaggio di tutti i treni in stazione con notevole impatto sulla regolarità del servizio e limitazioni allo sviluppo del trasporto ferroviario.

Si chiede di studiare un by-pass della città di Mantova dedicato al traffico delle merci che possa svincolare il traffico merci da quello passeggeri e ridurre i transiti dei treni pesanti nel contesto urbano.

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

Ad oggi, il servizio previsto sulla linea oggetto di intervento è il seguente:

- RE11, Mantova – Milano C.le: 10+10 tracce/giorno, Milano C.le-Cremona: 1 traccia/giorno;
- RE40, Cremona – Mantova: 8+5 tracce/giorno e 3 tracce/giorno sulla tratta Cremona – Piadena, 5 tracce/giorno sulla tratta Piadena-Cremona, 3 tracce/giorno sulla tratta Mantova-Piadena.
- R Mantova – Verona: ogni 60' (competenza del Veneto)

In prospettiva invece, con il nuovo assetto infrastrutturale, il servizio potrebbe evolvere così:

- RE11, Milano C.le – Nodo di Mantova (Sant'Antonio Mantovano), ogni 60';
- R40 Cremona – Nodo di Mantova – Verona, ogni 60' (previo accordo con Regione Veneto)

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

L'intervento permette di specializzare al traffico delle merci una linea esterna alla città di Mantova, riducendo le interferenze tra traffico passeggeri e merci, anche in luce degli sviluppi previsti dalla pianificazione regionale lombarda riguardante il servizio passeggeri, consentendo una capacità maggiore per le merci e una significativa diminuzione del passaggio di quest'ultime nel contesto cittadino.

Si chiede di studiare un by-pass della città di Mantova dedicato al traffico delle merci che si configuri come itinerario alternativo per tutti i treni merci transitanti nell' impianto di Mantova e permetta di collegare direttamente l'impianto di Mantova Frassine con le seguenti linee:

- linea Mantova-Verona (attualmente in fase di studio per un raddoppio) senza passare per il ponte sul Mincio e la stazione di Mantova.
- linea Mantova-Modena evitando il cambio banco nella stazione di Mantova
- linea Mantova-Codogno evitando il cambio banco nella stazione di Mantova

F. 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 Regolamento TEN-T 1679/2024 prevede particolari priorità per il trasporto merci sulla rete ferroviaria appartenente ai corridoi (art.12, 14,15), in particolare si segnalano le priorità previste all' art.19 e 20 tra cui al punto j) ammodernamento delle linee ferroviarie a doppio binario nelle sezioni caratterizzate da strozzature che risentono di vincoli di capacità.

Obiettivi europei (Fit for 55, Green Deal) sul trasporto merci: + 50% merci trasportate su treno entro il 2030, +100% merci trasportate su treno rispetto al 2050. L'aumento percentuale è rispetto al dato del 2015, si chiede quindi di tenere in considerazione tali obiettivi e target.

Il Programma Regionale Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia (2016) per quanto riguarda il trasporto merci prevede in particolare la strategia di promuovere il rafforzamento del sistema delle infrastrutture e degli interscambi.

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Sviluppo del Piano Portuale di Mantova (in corso di approvazione)

H. 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.*

Gli importanti potenziamenti infrastrutturali dei prossimi anni come il raddoppio della Piadena-Mantova in corso e il successivo raddoppio della Piadena-Codogno, collegati ad un aumento del servizio ferroviario regionale (n. 2 treni l'ora per direzione Milano-Mantova-Sant'Antonio e Cremona-Mantova-Verona previsti nell'aggiornamento del PRMT), insieme all'aumento del traffico merci via ferrovia come previsto dagli obiettivi europei sull'intermodalità ferro-gomma (Fitfor55, Green Deal), implicano un approfondimento della configurazione delle infrastrutture ferroviarie presso Mantova e, in particolare, lo svincolo degli itinerari merci da quelli passeggeri.

A tal proposito il by pass del nodo Mantova permetterà di risolvere le criticità sopra esposte, rilasciando nuova capacità ed evitando il passaggio delle merci nel contesto urbano e le relative limitazioni (velocità in orari notturni, merci pericolose...)

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): Verona-Mantova-Modena, Mantova-Nogara, Cremona-Piadena-Mantova

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 = RE40 da Cremona a Verona

Numero treni giorno = 28 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = RE11 da Mantova a Milano Centrale

Numero treni giorno = 28 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = tutti i treni transitanti per le linee Verona-Mantova-Modena, Mantova-Nogara, Cremona-Piadena-Mantova

Il conteggio dei treni giorno merci è stato fatto considerando la capacità teorica della linea, al netto del traffico regionale.

Numero treni giorno = 60 treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri ☒ Merci

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

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 48 treni/gg]

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

L'intervento permette di attuare la pianificazione regionale come richiesta nel tavolo d'ascolto senza limitare la capacità merci

☒ **Impatto sulla regolarità/puntualità**

Relazione di traffico = tutti i treni transitanti per le linee Verona-Mantova-Modena, Mantova-Nogara, Cremona-Piadena-Mantova

Incremento di puntualità atteso = 10%. [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:

La separazione degli itinerari merci da quelli passeggeri permette la riduzione dei trasferimenti dei ritardi degli uni sugli altri. Il nuovo itinerario non transitante per la stazione di Mantova riduce notevolmente i tempi di percorrenza eliminando le attività di cambio banco.

☒ **Incremento della velocità**

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = 5-20 [min]

Relazione di traffico = tutti i treni merci transitanti per le linee Verona-Mantova-Modena, Mantova-Nogara, Cremona-Piadena-Mantova

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:

I treni merci potranno mantenere una velocità più elevata non dovendo subire le riduzioni di velocità presenti sull'infrastruttura esistente e potendo eliminare i tempi di cambio banco

☐ 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:

J. 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.

K. 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. 9/2025***

“Nuovo collegamento Brescia - Orio al Serio”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI	8
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	15
K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. 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**

Sviluppo del servizio

C. 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 interessa le province di Bergamo e Brescia, nella fascia delimitata a nord dall'esistente ferrovia Bergamo-Brescia e a sud dalla ferrovia Milano-Brescia.

D. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

L'obiettivo è quello di collegare Brescia con Orio al Serio, per esempio, prolungando il servizio RE2 Milano – Bergamo Orio al Serio su Brescia ogni 60', offrendo collegamento diretto al principale capoluogo lombardo con il secondo aeroporto lombardo, 3° nel ranking nazionale per passeggeri.

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

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

La richiesta consiste nel realizzare le condizioni impiantistiche necessarie alla realizzazione di un efficiente collegamento da BGY a Brescia, con fermata nel solo impianto di Palazzolo S/O, ad esempio, prolungando senza cambio banco da Bergamo a Brescia via BGY

F. 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.).

Programma Regionale Mobilità e Trasporti (P.R.M.T.)

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

- E-BRT
- Piano di Sviluppo Aeroporto "Il Caravaggio"

H. 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.

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da ORIO AL SERIO a BRESCIA

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 = RE2 Milano - Bergamo

Numero treni giorno = 40 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

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

Relazione di traffico = R1 Bergamo - Brescia

Numero treni giorno = 32 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

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

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 108 [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

S23 Bergamo - Palazzolo S/O ogni 30' (72 treni/giorno)

Nuovo collegamento RE BGY-Brescia come ad esempio, RE2 Milano – Brescia via BGY, con fermate BGY e Palazzolo S/O (36 treni/giorno)

Eventuali modifiche alla stazione di BGY non dovranno comportare limitazioni nella possibilità di attestamento ovvero dovranno essere accompagnate da ulteriori interventi localizzati altrove ma funzionali all'attestamento dei servizi in essere.

☐ 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:

J. 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.

K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

La proposta è correlata al raddoppio della tratta Rovato-Montello, per il quale RFI ha sviluppato il Documento di Fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP).

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 10/2025***

“Potenziamento Monza-Villasanta-Arcore”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	9
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	14
K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. 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**

C. 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 proposta interessa il quadrante Nord della Lombardia e in particolare la tratta Monza-Arcore della linea Monza-Lecco nonché la tratta Monza-Villasanta della linea Monza - Molteno, interessando direttamente i comuni di Monza, Villasanta e Arcore.

D. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Si propone la realizzazione di un nuovo livello di servizio suburbano (S di Monza) portando la frequenza della tratta Monza – Villasanta a 15' mediante prolungamento della linea S19.

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

RE8+S8+S18+S7+S19

E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

Il potenziamento della linea Monza-Villasanta-Arcore deve permettere l'incremento dell'offerta mediante il prolungamento della linea S19, proveniente da Albairate, sulla Monza-Villasanta-Arcore, realizzando una frequenza cumulata di 15' con il servizio S7.

L'intervento infrastrutturale deve consentire l'istituzione del nuovo servizio senza rallentare quelli già in essere sulla tratta (RE8, S8 ed S18), mediante la messa a sistema delle due linee oggi affiancate (Monza-Lecco e Monza-Villasanta) ed eventualmente l'aggiunta di un ulteriore binario nelle tratte in cui necessario (quadruplicamento selettivo).

Sulla nuova infrastruttura dovranno quindi convivere n. 3 diversi livelli di servizio:

-
- RE8 Monza – Lecco senza fermate intermedie
 - S8+S18 con fermata a Monza, Arcore e Carnate
 - S7+S19 con fermate a Monza, Monza Sobborghi, Monza Est e Villasanta.

F. 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.).

Programma Regionale Mobilità e Trasporti (P.R.M.T.)

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

H. 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.

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Monza a Arcore

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 = RE8 Milano Centrale - Tirano

Numero treni giorno = 36[treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

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

Relazione di traffico = S8 Milano P. Garibaldi - Lecco

Numero treni giorno = 72[treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

Relazione di traffico = R14 Milano P. Garibaldi - Bergamo

Numero treni giorno = 40[treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Passeggeri ☐ Merci

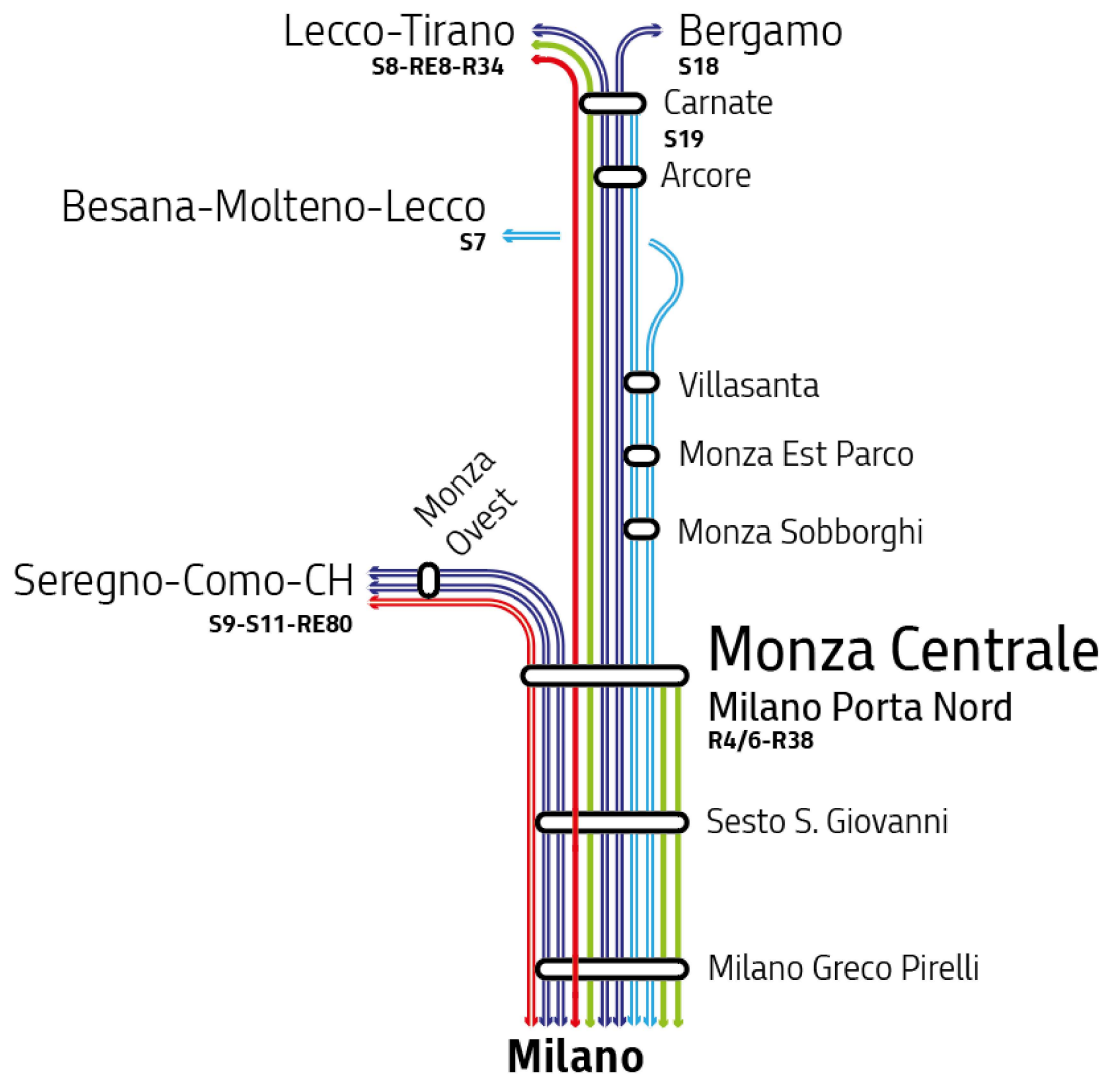
Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = +72[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



NB. L'attestamento oltre Arcore, qui previsto a Carnate, potrà subire modifiche in relazione ad eventuali nuovi infrastrutture previste ad Est di Milano.

☐ 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:

J. 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.

K. 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. 11/2025
“Nuovo sottopasso di Melegnano”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	4
C. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	7
D. OBIETTIVI COMMERCIALI	7
E. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
F. ACCORDI E INTESE	8
G. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
H. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO.....	9
I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	10
J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	15
K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

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, H, I.

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 J, 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 inviata a mezzo PEC all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **anche in formato word**.

È necessario che siano inseriti in copia conoscenza 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 **30/05/2025**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. 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**

C. 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 proposta interessa il quadrante Sud della Lombardia e in particolare la stazione di Melegnano.

D. OBIETTIVI COMMERCIALI

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

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

Si propone la realizzazione di un secondo sottopasso con funzione di collegamento con l'area urbana e di interscambio con il TPL.

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

S1, S12

E. 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 ☒

Si richiede la realizzazione di un nuovo sottopasso di stazione al limite nord delle banchine con sbarco nella nuova area di interscambio prevista ad ovest della stazione e passante, in modo da collegare anche il lato est della città con le banchine e con l'area di interscambio TPL. Si richiede la realizzazione di un sottopasso di larghezza minima 5 metri, con rampe per le biciclette, in quanto funzionale non solo alla stazione ma anche al sottoattraversamento della ferrovia per gli utenti non interessati al servizio ferroviario.

F. 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.).

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Area di interscambio TPL-SFR a cura del Comune di Melegnano

H. 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.

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): **Melegnano**

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 = S1 Lodi - Saronno

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 = S12 Melegnano – Cormano-Cusano Milanino

Numero treni giorno = 60 [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).

☒ **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.

La nuova area di interscambio è progettata al limite nord delle banchine, lato ovest, con stalli a 30 gradi e una configurazione ad isola, predisposta per lo sbarco centrale del sottopasso. Di conseguenza, per rendere efficace l'intervento, è necessaria la realizzazione di un secondo sottopasso di stazione che colleghi le banchine all'area di interscambio nonché all'altro lato della città, per rendere i percorsi razionali e brevi, qualità imprescindibile per garantire l'efficacia dell'intervento.

☐ **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:

J. 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.

K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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