

Direzione Investimenti
Direzione Investimenti Progetti AV/AC
Il Referente di Progetto

Egr. dott. Achille Variati
Sindaco di Vicenza
Corso Palladio 98/a
36100 Vicenza
vicenza@cert.comune.vicenza.it

Oggetto: Subtratta AV/AC Verona-Vicenza.
Addendum al Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 per l'attraversamento vicentino.
Analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative e nota di
accompagnamento all'Analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative.

Allegati:

- 1) *documentazione su supporto informatico*
- 2) *nota di accompagnamento all'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative*

A seguito delle interlocuzioni e chiarimenti intervenuti riguardo quanto in oggetto, si trasmette la revisione B del documento analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento di Vicenza unitamente ad una nota di accompagnamento all'Analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative.

Cordiali saluti


Daniela Lezzi

Direzione Investimenti
Direzione Investimenti Progetti AV/AC
Il Referente di Progetto

Oggetto: Subtratta AV/AC Verona-Vicenza.
Addendum al Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 per l'attraversamento vicentino.
Nota di accompagnamento all'Analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative.

1. LE ALTERNATIVE PROGETTUALI A CONFRONTO

Gli scenari progettuali individuati dal Comune di Vicenza al fine dell'analisi comparativa, comunicati con lettera prot. PGN 138079/2015 del 4/12/2015, sono i seguenti:

1. Studio di fattibilità di cui al Protocollo d'Intesa del 29/7/2014
2. unica stazione per il traffico AV/AC e per il sistema SFMR e merci in Viale Roma
3. stazione in Viale Roma, come al punto 2., e fermata in Fiera per SFMR e possibili fermate per AV/AC
4. stazione centrale in Fiera e stazione SFMR e merci in viale Roma.

Dei quattro scenari individuati, l'analisi comparativa prende in esame e raffronta solo i primi tre, escludendo il quarto in quanto tale scenario, che prevede il mantenimento dell'esistente stazione di Viale Roma, declassandola però a stazione dedicata al servizio SFMR e merci, non risulta in linea con le politiche commerciali di Rete Ferroviaria Italiana.

RFI ha infatti osservato che il sistema AV ha pieno successo quando questo è inserito nel tessuto urbano; nell'attuale sistema ferroviario l'accessibilità ai centri urbani è stato uno dei vantaggi del successo dell'AV rispetto ad altre modalità di trasporto. Nello studio di fattibilità di cui all'originario protocollo di intesa si prevedeva la soppressione dell'attuale stazione di Viale Roma quale conseguenza dell'interramento dei binari e della costruzione della nuova stazione centrale di Vicenza in zona fiera anche per il servizio AV/AC.

Nel caso invece dello scenario 4, nel quale la stazione di Viale Roma continua ad esistere pienamente inserita nel tessuto urbano, consentendo la possibilità di viaggiare "da centro a centro", l'ipotesi di non prevedere in tale stazione anche il servizio AV non risulta perseguibile, non essendo in linea con la domanda delle imprese di trasporto.

Infine, lo scenario 4 depaupera la stessa stazione di Viale Roma dal ruolo di polarità urbana che attualmente riveste, in contraddizione con la logica che sottende alla formulazione delle ipotesi alternative allo Studio di Fattibilità, mirata all'inserimento dell'infrastruttura nel palinsesto urbano attraverso il riconoscimento e il mantenimento





delle invarianti territoriali, tra le quali è senz'altro da annoverare la stazione di viale Roma, la cui riconoscibilità e storicizzata consuetudine di utilizzo ne fanno un punto di riferimento per la cittadinanza.

2. CARATTERISTICHE DELL'OFFERTA FERROVIARIA NEI DIVERSI SCENARI ANALIZZATI

Lo scenario di traffico ferroviario di lungo periodo previsto per la Verona-Vicenza è stato mutuato dal documento prodotto dalla Commissione Interministeriale Ministero dei Trasporti/Ministero dell'Ambiente nel 1999, che prendeva a riferimento l'intera direttrice Milano-Venezia.

Il suddetto scenario di traffico è il medesimo nelle 3 diverse soluzioni analizzate per l'attraversamento di Vicenza.

3. LA POSSIBILITÀ DI GESTIRE IL TRAFFICO FERROVIARIO MEDIANTE MODALITÀ DI "ALTA VELOCITÀ VIRTUALE"

RFI ha elaborato una proposta tecnico-funzionale di upgrade tecnologico dei sistemi di segnalamento per aumentare la capacità del trasporto ferroviario passeggeri locale all'interno dei nodi ferroviari delle principali città italiane (Roma, Milano, Firenze, Torino, Bologna), senza richiedere onerose e complesse opere infrastrutturali in aree densamente urbanizzate.

Tale proposta ha l'obiettivo di sfruttare i margini ancora esistenti di capacità utilizzando tecnologie che permettano un cadenzamento dei treni superiore rispetto a quello imposto dal segnalamento ferroviario tradizionale con l'adozione del sistema ERTMS/ETCS Livello 2 con funzioni per l'addensamento dei treni, denominata "High Density ERTMS".

Questa nuova tecnologia consente di aumentare la capacità del trasporto ferroviario per treni con caratteristiche predefinite - in termini di lunghezza, composizione, prestazioni di trazione, prestazioni frenanti - e con traffico di tipo omotachico (treni con lunghezza tipica non superiore a 200 metri in composizione bloccata, con prestazioni frenanti non inferiori a 140% di PMF "percentuale di massa frenata", nonché ulteriori vincoli sui tempi di attivazione della frenatura e sulle prestazioni di decelerazione garantita).

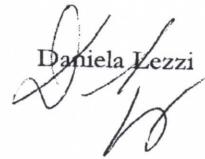
Ad oggi non è stata sviluppata una soluzione tecnologica tale da consentire analoghi vantaggi in presenza di traffico non omotachico, che potrebbe essere oggetto di futuri studi e sviluppi.

Si rappresenta invece che sulla tratta Venezia-Trieste, la capacità residua dell'infrastruttura rende possibile ampliare l'offerta con interventi di potenziamento tecnologico e con pochi adeguamenti di tracciato. Per tale linea il potenziamento e la



velocizzazione della linea è stato quindi programmato attraverso un insieme di interventi, di seguito sintetizzati:

- interventi puntuali sulle caratteristiche del tracciato per elevare le caratteristiche prestazionali, interventi di modifica/adequamento delle opere civili e della trazione elettrica;
- potenziamento tecnologico;
- varianti di tracciato fuori sede per elevare le caratteristiche prestazionali in punti singolari.


Daniela Lezzi