

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP: J81D19000000009

U.O. PROGETTAZIONE FUNZIONALE ED ESERCIZIO

PROGETTO DEFINITIVO

NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO STAZIONE DI BERGAMO – “AEROPORTO ORIO AL SERIO”

LOTTO 1: NUOVA LINEA BERGAMO – ORIO AL SERIO CON MODIFICHE ALLA RADICE EST DEL PRG DI BERGAMO E PRG DI ORIO AL SERIO

PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

NM27 01 D 16 PH ES0002 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	A. Dicembre <i>A. Vitali</i>	Giugno 2020	<i>A. Vitali</i>	Giugno 2020	I. Legramandi	Giugno 2020	<i>P. Rivoli</i> P. Rivoli Giugno 2020 2020

File: NM27.01.D.16.PH.ES0002.001.A

n. Elab.:

1 SOMMARIO

2	PREMESSA.....	3
3	INQUADRAMENTO GENERALE.....	3
4	SCOPO DEL DOCUMENTO	4
5	INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO.....	4
6	ORGANIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI CON INDICAZIONE DELLE SOGGEZIONI ALL’ESERCIZIO FERROVIARIO.....	5
7	PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL’ESERCIZIO FERROVIARIO	6

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>PROGETTO DEFINITIVO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO STAZIONE DI BERGAMO – AEROPORTO "ORIO AL SERIO"</p>					
<p>PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO</p>	<p>COMMESSA NM27</p>	<p>LOTTO 01</p>	<p>CODIFICA D 16 PH</p>	<p>DOCUMENTO ES0002 001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 3 di 6</p>

2 PREMESSA

L'aeroporto di Orio al Serio, attualmente, non è servito direttamente da un collegamento ferroviario.

Esso dispone di un collegamento autostradale (Autostrada A4), che si connota contestualmente come un elemento di forza e di criticità. Infatti se da un lato può sfruttare il buon posizionamento rispetto all'autostrada (non esiste un'uscita dedicata, ma utilizzando il sistema delle tangenziali di Bergamo lo scalo risulta comunque raggiungibile senza dover attraversare centri abitati), dall'altro, il fatto che tale tratto di autostrada sia uno dei più congestionati della rete italiana, anche per il collegamento con mezzi di trasporto collettivo (bus) rappresenta un'incognita nella pianificazione del trasferimento in aeroporto richiedendo la previsione di un margine di anticipo particolarmente ampio rispetto all'ora di partenza del volo.

Il servizio ferroviario attuale richiede un interscambio modale nella stazione di Bergamo con le linee di trasporto locale.

L'obiettivo dell'intervento è realizzare un collegamento ferroviario diretto con l'aeroporto con distacco dalla linea Bergamo - Rovato – Brescia al fine di soddisfare la sempre crescente domanda di trasporto verso l'aeroporto, stimata in 13 milioni di passeggeri nel 2030 (fonte: ENAC) rispetto agli attuali 8 milioni pass/anno, attraverso un servizio ferroviario su fero competitivo con il servizio pubblico su gomma.

In riferimento alla domanda di trasporto nell'area in oggetto va evidenziato, inoltre, un altro aspetto di notevole interesse, la presenza, attigua all'aeroporto, del Centro commerciale Orio Center, localizzato a sud dell'A4, che rappresenta un notevole "attrattore".

L'intervento a doppio binario con stazione ferroviaria in superficie ha uno sviluppo di estesa complessiva pari a circa 5,3 km. La stazione ferroviaria, che sarà servita da quattro binari di stazionamento, è prevista a raso sulla sede dell'attuale SP 116 che viene delocalizzata a nord della ferrovia e potrà contare su marciapiedi di stazione lunghi 250m, coperti da pensiline metalliche negli ultimi 70m. Al termine dei marciapiedi è posto un atrio coperto in cui sono presenti le scale mobili e fisse che conducono ad un piano interrato collegato a sua volta tramite un "finger" sotterraneo, realizzato da SACBO, al corpo principale dell'aerostazione.

Non sono presenti interferenze con il cono di volo, essendo il tracciato interrato in corrispondenza dell'intersezione con il prolungamento della pista di decollo e atterraggio.

3 INQUADRAMENTO GENERALE

Il presente documento è riferito alla progettazione definitiva del collegamento ferroviario dalla stazione di Bergamo all'aeroporto di Orio al Serio.

L'impianto di Bergamo è attualmente oggetto di quattro diversi progetti di studio:

1. Raddoppio della linea da Bergamo in direzione Ponte San Pietro, con chiusura doppio – semplice nella località di Curno;
2. Raddoppio della linea tra Bergamo e Montello;
3. Nuovo PRG dell'impianto di Bergamo e realizzazione dell'ACC;

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>PROGETTO DEFINITIVO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO STAZIONE DI BERGAMO – AEROPORTO “ORIO AL SERIO”</p>					
<p>PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL’ESERCIZIO FERROVIARIO</p>	<p>COMMESSA NM27</p>	<p>LOTTO 01</p>	<p>CODIFICA D 16 PH</p>	<p>DOCUMENTO ES0002 001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 4 di 6</p>

4. Nuovo collegamento con l’aeroporto di Orio al Serio

Nello sviluppo del presente progetto è emerso che alcuni dei progetti sopra esposti sono correlati tra loro, nella fattispecie il progetto di collegamento per l’aeroporto di Orio al Serio risulta strettamente connesso al nuovo PRG di Bergamo. Al fine di rendere i due progetti temporalmente indipendenti tra loro, si è verificata la realizzabilità del nuovo collegamento per l’aeroporto sull’attuale impianto di Bergamo.

Al tempo stesso, per evitare false spese future per demolizioni su interventi appena realizzati, si è provveduto a rendere compatibile l’innesto del nuovo raccordo con il futuro raddoppio della linea tra Bergamo e Montello, lasciando libero il sedime in oggetto.

La soluzione proposta prevede dunque una chiusura dal doppio al semplice binario in prossimità della stazione di Bergamo, innestando il nuovo binario sull’attuale asta a servizio del raccordo Cisaf che verrà demolito. Affinché il tracciato del collegamento con l’aeroporto risulti nella posizione definitiva, è stato necessario scalettare un tratto della linea storica più a nord. In questo modo, i binari risultano essere nella loro posizione definitiva e compatibili sia con il nuovo PRG che con il raddoppio della tratta.

4 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del documento è di fornire un quadro delle “risorse di esercizio” necessarie alla realizzazione degli interventi previsti, coerentemente con le modalità realizzative previste nel Programma Lavori redatto dalla U.O. Cantierizzazione. Vengono, quindi riportate le collocazioni temporali delle soggezioni connesse alle rispettive lavorazioni.

5 INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO

Per l’esecuzione dei lavori interferenti con l’esercizio ferroviario in via prioritaria devono essere utilizzate le interruzioni diurne e notturne programmate in orario (IPO) o intervalli d’orario (IO).

Di seguito si riportano gli intervalli di orario disponibili in vigore alla data di stesura del presente documento (Fascicolo Circolazione Linee di Milano, n. 21):

- tratta a singolo tra Bergamo – Montello/Seriate/Rovato della linea Calolziocorte – Rovato:
 - 5h 00’ notturne, frequenza 5gg/settimana e 1h05’ diurne, frequenza 5 gg/settimana.

Linea CALOLZIOCORTE - ROVATO					
N.	TRATTO	Treni delimitanti		Estremi d'orario degli intervalli	Da concedere giorni/ notti
		Apert.	Chius.		
1	Calolziocorte(1)Ponte S.Pietro	-	-	22.00 – 6.10	Vedi norme comuni
2	Ponte S.Pietro - Bergamo (2)	-	-	23.37 – 5.18	Vedi norme comuni
3	Bergamo – Rovato	-	-	00.00 – 5.00	Vedi norme comuni
4 bis	Bergamo –Seriate .	4914	4913	10.57 – 12.02	Vedi norme comuni
5 bis	Seriate - Montello G.	4914	4913	10.50 – 12.07	Vedi norme comuni
6 bis	Montello G. - Palazzolo S.O.	4914	4913	10.41 – 12.15	Vedi norme comuni
7 bis	Palazzolo S.O. – Rovato	4914	4913	10.28 – 12.34	Vedi norme comuni

(1) Intervallo diurno dalle ore 8.46 alle ore 12.10 dal 4/8 al 31/8 (L-V)

(2) Intervallo diurno dalle ore 8.54 alle ore 12.03 dal 4/8 al 31/8 (L-V).

6 ORGANIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI CON INDICAZIONE DELLE SOGGEZIONI ALL’ESERCIZIO FERROVIARIO

Per l’organizzazione degli interventi si fa riferimento alle macrofasi realizzative; sono previsti interventi richiedenti soggezioni in Interruzioni Programmate in Orario (IPO) trasversalmente a tutte le fasi.

Le lavorazioni in regime di IPO sono assunte essere di **5h notturne con frequenza 4 gg/settimana** (in coerenza a quanto riportato nel FL e garantendo un margine per altre attività, ad esempio per manutenzione), come confermato dal Referente di Progetto.

Data l’entità delle lavorazioni da effettuare, è stata prevista la modalità realizzativa in **Interruzione Prolungata dell’Esercizio** che comporti la messa fuori esercizio della linea per **n.2 periodi** di rispettivamente:

- 18 ore (Fase 2);
- 48 ore (Fase 4).

Tali periodi, come confermato dal Referente di Progetto, andranno recepite nello Scenario Tecnico per l’anno di realizzazione e confermate da DCO SCTNO.

Nell’eventualità di sovrapposizione fra le durate di interventi in regione di IPO ed Interruzione Prolungata, nei limiti delle risorse disponibili di tempo e forza lavoro e di compatibilità con gli interventi, non si dovranno richiedere le IPO.

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>PROGETTO DEFINITIVO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO STAZIONE DI BERGAMO – AEROPORTO “ORIO AL SERIO”</p>					
<p>PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL’ESERCIZIO FERROVIARIO</p>	<p>COMMESSA NM27</p>	<p>LOTTO 01</p>	<p>CODIFICA D 16 PH</p>	<p>DOCUMENTO ES0002 001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 6 di 6</p>

7 PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL’ESERCIZIO FERROVIARIO

Il Programma Generale delle Soggezioni all’Esercizio Ferroviario (PGSEF) è stato realizzato coerentemente con il Programma Lavori fornito dalla U.O Cantierizzazione.

Nel PGSEF vengono riportate le durate temporali delle lavorazioni interferenti che richiedono interruzione all’esercizio.

Il PGSEF è stato redatto secondo le seguenti indicazioni (con barre di diversi colori):

- o per attività propedeutiche che richiedono soggezioni all’esercizio (cantierizzazione, avvio lavorazioni, posa recinzioni cantiere, boe, ecc.) le interruzioni da richiedere sono considerate essere puntuali all’inizio dell’intervento;
- o per interventi totalmente interferenti con l’esercizio le interruzioni da richiedere sono distribuite uniformemente su tutta la durata dell’intervento;
- o per interventi parzialmente interferenti con l’esercizio le interruzioni da richiedere sono distribuite puntualmente nella durata dell’intervento;
- o per le attività da effettuare in Interruzione Prolungata vengono indicati i periodi in cui tali interruzioni andranno richieste.

In allegato viene riportato il PGSEF.

