

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP J84C19000370009

U.O. PROGETTAZIONE FUNZIONALE ED ESERCIZIO

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA A.V. /A.C. MILANO - VERONA

NODO DI BRESCIA POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLO SCALO DI BRESCIA

PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO

SCALA:

-

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

I N 1 M 1 0 D 1 6 P H E S 0 0 0 2 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	A. Dicembre <i>A. Dicembre</i>	Novembre 2021	A. Vitali <i>A. Vitali</i>	Novembre 2021	L. Barchi <i>L. Barchi</i>	Novembre 2021	P. Rivoli Novembre 2021 <i>P. Rivoli</i>

File: IN1M10D16RGES0002001A.doc

n. Elab.:

INDICE

1	PREMESSA	3
2	SCOPO DEL DOCUMENTO	4
3	ACRONIMI	4
4	DOCUMENTI TECNICI E NORMATIVI DI RIFERIMENTO.....	7
5	RISORSE DI ESERCIZIO DISPONIBILI.....	7
6	ORGANIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI CON INDICAZIONE DELLE SOGGEZIONI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO.....	9
7	PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO	10

1 PREMESSA

L'attivazione della tratta AV/AC Milano – Brescia del 2016 ha consentito di liberare la capacità sulla linea storica Milano-Venezia anche per traffici merci da/per Milano. L'incremento di traffico futuro sull'asse ferroviario Torino-Venezia richiede, tra gli altri, l'intervento di potenziamento dello Scalo di Brescia.



Figura 1 - Inquadramento area progetto - Brescia Scalo

Il presente documento ha lo scopo di illustrare il Progetto di Definitivo del Potenziamento Infrastrutturale dello Scalo di Brescia, che riguarda la realizzazione del nuovo PRG di scalo per adeguarlo alle nuove esigenze di traffico merci e dotarlo di un'asta di manovra da 750 m lato Milano, che permetterà l'instradamento dei treni verso Verona.

In tale scenario si inserisce il progetto in parola che deve compatibilizzare l'impianto attuale di Brescia (attivazione di fase 4) alle esigenze del futuro terminal intermodale di competenza di TerAlp, il quale sarà realizzato a sud dello scalo e comunicherà con il fascio merci dello scalo di Brescia.

Il Terminal intermodale di TerAlp non è oggetto del presente progetto.

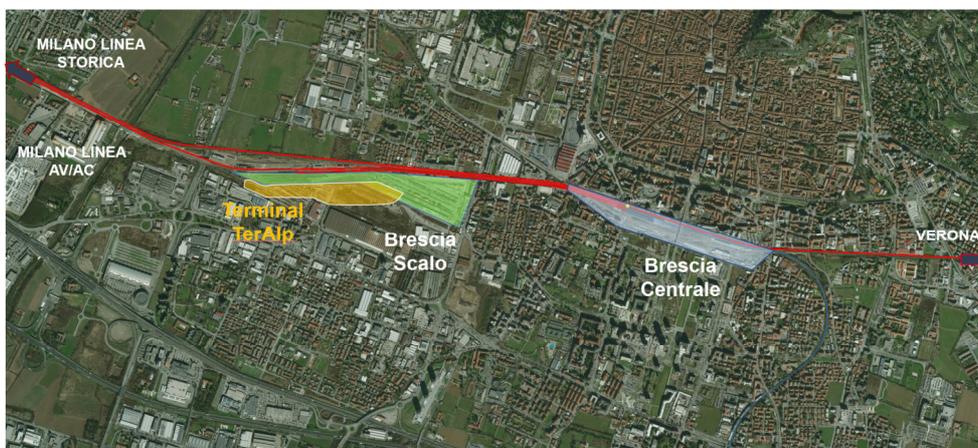


Figura 2 - Inquadramento area progetto e terminal TerAlp - Brescia Scalo

L'opera relativa al Potenziamento Infrastrutturale dello Scalo di Brescia prevede i seguenti interventi:

- prolungamento a modulo 750 m dei binari I e II FM (cd. Fase 0), in aree ferroviarie;
- realizzazione dell'accesso al terminale Teralp, in aree ferroviarie;
- realizzazione di un'asta di manovra di lunghezza 750 m lato Milano, in aree non di proprietà delle ferrovie;
- sistemazione a PRG dei binari da III a X FM che avranno modulo compreso tra 465 m e 600 m, in aree ferroviarie;
- realizzazione di 3 nuovi binari di modulo superiore a 750 m (binari XI, XII e XIII FM), in aree ferroviarie.

Sono inclusi nel presente progetto anche i seguenti ulteriori interventi, i quali non sono localizzati nell'area del PRG di Brescia Scalo:

- realizzazione dell'indipendenza tra il binario pari LS e il binario di accumulo a servizio del fascio di manutenzione (cd. FSA);
- realizzazione dell'adeguamento dell'intero ACC (Fascio Viaggiatori e Fascio Merci) con centralizzazione e attrezzaggio con segnali alti di fasci attualmente non attrezzati in Brescia Centrale (ved. Relazione Generale Segnalamento per dettagli fasci attrezzati).

2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è quello di fornire la qualificazione e la calendarizzazione delle soggezioni all'esercizio ferroviario prodotte dagli interventi eseguiti al fine di realizzare la configurazione di progetto.

Resta inteso che, durante lo sviluppo della progettazione esecutiva ed in fase di appalto, potranno essere apportate modifiche migliorative alle fasi di realizzazione previste in fase di progetto definitivo nell'ottica di contenerne i tempi di realizzazione e di minimizzare le soggezioni all'esercizio ferroviario.

Il Gantt che qualifica temporalmente le principali lavorazioni interferenti con l'esercizio ferroviario e stima il numero di interruzioni da richiedere per la loro esecuzione è riportato in allegato al presente documento IN1M.10.D.16.PH.ES0002.001.A_ALL1.

3 ACRONIMI

Nel seguito alcuni acronimi che potrebbero essere utilizzati all'interno dell'elaborato progettuale:

- ACEI Apparato Centrale Elettronico ad Itinerari
- ACC Apparato Centrale a Calcolatore
- ACCM Apparato Centrale a Calcolatore Multistazione
- AC/AV Alta Capacità/Alta Velocità
- BA Blocco Automatico
- BAcc Blocco Automatico a correnti codificate
- BAcf Blocco Automatico a correnti fisse
- BAB Blocco Automatico Banalizzato

- Bca Blocco conta assi
- BcaM Blocco conta assi Multistazione
- BD Binario Dispari
- BP Binario Pari
- BOE Bonifica Ordigni Esplosivi
- CdB Circuito di Binario
- CTC Controllo Traffico Centralizzato
- DCF Dispositivo Contatto Fungo
- DCO Dirigente Centrale Operativo
- DD Linea Direttissima
- DM Dirigente Movimento
- DMO Dirigente Movimento Operativo (di ACCM)
- DO Dirigente Centrale Operativo
- DOTE Dirigente Operativo Trazione Elettrica
- DTP Direzione Territoriale Produzione
- eRSC RSC con emulazione
- ERTMS European Railway Traffic Management System
- ECTS European Train Control System
- FL Fiancata di Linea
- FL/FCL Fascicolo di Linea/ Fascicolo Circolazione Linee
- FP Fiancata Principale
- FV Fabbricato Viaggiatori
- FO Fibre Ottiche
- FT Fabbricato Tecnologico
- GSM-R Global System of Mobile Communications - Railway
- IaP Informazioni al Pubblico
- ICE Interruzione Continuativa dell'Esercizio
- IO Intervallo d'Orario
- IPC Istruzioni per la Protezione dei Cantieri
- IPO Interruzioni Programmate in Orario
- IS Impianti Sicurezza e Segnalamento
- LFM Luce e Forza Motrice
- LS Linea Storica
- LL Linea Lenta
- OO.CC. Opere Civili
- PBA Posto di Blocco Automatico
- PC Posto di Comunicazione
- PCS Posto Centrale Comando/Controllo
- PGSEF Programma Generale delle Soggezioni all'Esercizio Ferroviario
- PGOS Prefazione Generale all'Orario di Servizio
- PIC Piattaforma Integrata Circolazione di RFI
- PIR Prospetto Informativo Rete di RFI
- pk Progressiva chilometrica
- PL Programma Lavori
- PRG Piano Regolatore Generale
- PM Posto di Movimento
- PS Piano Schematico
- P/D Pari/Dispari

- PP Posto Periferico generico dell'ACCM – Può essere ulteriormente classificato in PPM, PP/ACC o PP/ACEI
- PP/ACC ACCM - Posto periferico ACC costituito da un ACC interfacciato direttamente al PCM
- PP/ACEI ACCM - Posto periferico ACEI
- PP/SPP Posto Periferico Stazione Porta Permanente
- PPM ACCM - Posto periferico Multistazione
- PPT Posto Periferico Tecnologico – Garitta tecnologica deputata a contenere le apparecchiature elettroniche d'interfacciamento con gli enti di linea
- PRG Piano Regolatore Generale
- RCT Regolamento Circolazione Treni
- RFI Rete Ferroviaria Italiana
- RS Regolamento sui Segnali
- RSC Ripetizione Segnali Continua/ in Cabina
- RTB Rilevamento Temperatura Boccole
- SCC Sistema Comando e Controllo
- SCC/M Sistema Comando e Controllo in presenza di ACC Multistazione
- SCMT Sistema di Controllo Marcia Treni
- SSC Sistema di Supporto alla Condotta
- TE Trazione Elettrica
- TLC Telecomunicazioni

Per quello che riguarda la tipologia di traffico ferroviario sono riportati alcuni acronimi di norma utilizzati:

- CP Corsetta Personale
- DIR Diretto
- EXP Espresso
- EC Eurocity
- EN Euronotte
- EUC Europ Unit Cargo
- ES* Eurostar Italia
- IC Intercity
- IR Interregionale
- INV Invio Materiale Viaggiatori
- LIS Locomotiva Isolata
- LP Lunga Percorrenza
- MI Merci Interzona
- MRI Merci Rapidi Internazionali
- MRV Merci Rapidi Vuoti
- MRS Merci Rapido Speciale
- MT Merci Terminali
- MET Metropolitano
- NCL Non Classificato
- REG Regionale
- STM Servizio Treni Militari
- TRA Tradotta
- TC Treni Combinati
- TCS Treni Combinati Speciali

- TEC Treni Europei Combinati
- TME Treni Merci Espressi

4 DOCUMENTI TECNICI E NORMATIVI DI RIFERIMENTO

Di seguito si riporta un elenco non esaustivo dei principali documenti sui quali è stata sviluppata la presente relazione:

- Rif. [1] Parte Generale FCL n.21 (Compartimento di Milano);
- Rif. [2] Fascicolo di Linea n.29;
- Rif. [3] PIR, Prospetto Informativo della Rete 2020;
- Rif. [4] PIC, Piattaforma Integrata di Circolazione;
- Rif. [5] D.P.R. n° 753 “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto (G.U n° 49 del 3/4/1980)”, emesso in data 11/07/1980;
- Rif. [6] Disposizione 19 del 26/11/2013 Norme concernenti i regimi di esecuzione dei lavori all’infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa;
- Rif. [7] Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50, attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie
- Rif. [8] Prefazione Generale all’Orario di servizio (Edizione in vigore alla data del presente documento);
- Rif. [9] SIA-026/IBS-D00B: Relazione espositiva del concetto di esercizio e funzionalità del terminal;
- Rif. [10] RFI – Potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia - Informativa per il Comitato Valutazione Investimenti;
- Rif. [11] Programma Lavori: IN1M.10.D.53.PH.CA0000.001.A.

5 RISORSE DI ESERCIZIO DISPONIBILI

Si riportano nel seguito le risorse di esercizio, in termini di Interruzioni Programmate in Orario, che possono essere richieste al Gestore dell’Infrastruttura per l’esecuzione dei lavori interferenti con l’esercizio ferroviario. Tali interruzioni sono desunte dal Fascicolo Circolazione Linee 21, Compartimento di Milano (in vigore alla data di stesura del presente elaborato). Si precisa che tali interruzioni sono relative alle tratte, stazioni estreme escluse; per i binari di impianto, previa conferma dal Gestore dell’Infrastruttura, è verosimile assumere la stessa disponibilità dei binari di linea.

Resta altresì inteso, in ogni caso, che le risorse di esercizio sia diurne che notturne sono programmabili e utilizzabili per l’esecuzione dei lavori interferenti previa richiesta al Gestore dell’Infrastruttura. In particolare, nel caso di lavorazioni la cui durata ecceda l’ampiezza delle risorse di esercizio disponibili, dovranno essere preventivamente quantificate e richieste al Gestore

dell'Infrastruttura Interruzioni puntuali prolungate al fine di consentire la programmazione delle modifiche di orario da attuare.

Allacci e attivazioni dovranno essere collocati nei periodi di fine settimana dove possono eventualmente essere anche concentrate lavorazioni particolarmente impattanti sull'esercizio. Qualora dovessero rendersi necessarie delle chiusure prolungate di binari, esse saranno collocate nei periodi di minore valenza commerciale.

Come riportato nelle tabelle successive, le risorse di esercizio disponibili possono essere sintetizzate come di seguito. La linea interessata dalle lavorazioni è l'AC/AV; per completezza si riportano anche le disponibilità per la Linea Storica.

Interruzioni Programmate in Orario (IPO):

1. Linea Milano – Brescia AV:

- B.D.: 4 h notturne con frequenza 5 gg/settimana e circa 1h 45' diurne con frequenza 5 gg/settimana;
- B.P.: circa 3 h 30' notturne con frequenza 4 gg/settimana e circa 1h 45' diurne con frequenza 5 gg/settimana;

2. Linea Milano – Brescia LS:

- B.D.: 4 h notturne con frequenza 4 gg/settimana e circa 1h 45' diurne con frequenza 5 gg/settimana;
- B.P.: circa 3 h 30' notturne con frequenza 4 gg/settimana e circa 1h 45' diurne con frequenza 5 gg/settimana.

Linea MILANO - BRESCIA BINARIO DISPARI					
N.	TRATTO	Treni delimitanti		Estremi d'orario delle interruzioni	Treni ordinari viaggiatori da istradare sul binario di destra (1)
		Apert.	Chius.		
33 (4) (5)	Ospitaletto T. B. Mella (i) Brescia	10611	-	1.35 – 5.35	
33 bis	Ospitaletto T. B. Mella (i) Brescia	9715	9717	10.23 – 12.08	
35 (2)	B. Mella Brescia	-	-	1.00-5.00	
35 bis (2)	B. Mella Brescia	9715	9717	10.23 – 12.12	

(1) Oltre ai treni merci e ai treni straordinari eventualmente effettuati.

(2) Eventuali treni percorreranno linea affiancata o il binario di destra. In caso di circolazione vietata, di norma, contemporanea concessione interruzioni sulle stesse tratte delle linee affiancate.

(3) Interruzione da concedere nei giorni di domenica.

(4) Eventuali treni precedenti, attendono riattivazione.

(5) Interruzione da concedere nelle notti D/L, L/M, M/M, M/G.

Linea MILANO - BRESCIA BINARIO PARI					
N.	TRATTO	Treni delimitanti		Estremi d'orario delle interruzioni	Treni ordinari viaggiatori da istradare sul binario di destra (1)
		Apert.	Chius.		
2 (5) (6)	Brescia B.Mella	-	10612	0.54 – 4.27	
2 bis	Brescia B.Mella	9712	9714	10.44 – 12.34	
4 (2)(5) (6)	Brescia B. Mella (i) Ospitaletto T.	-	10612	0.58 – 4.27	
4 bis (2)	Brescia B. Mella (i) Ospitaletto T.	9712	9714	10.48– 12.34	

(1) Oltre ai treni merci e ai treni straordinari eventualmente effettuati.

(2) La concessione dell'interruzione comporta sospesa circolazione treni da Brescia Scalo a Ospitaletto e viceversa

(3) Interruzione da concedere nei giorni di domenica

(4) Eventuali treni percorreranno linea affiancata o il binario di destra. In caso di circolazione vietata, di norma, contemporanea concessione interruzioni sulle stesse tratte delle linee affiancate.

(5) Interruzione da concedere nelle notti D/L, L/M, M/M, M/G.

(6)Eventuali treni precedenti all'orario di riattivazione attendono.

Le interruzioni che potranno essere utili ai fini della realizzazione dei lavori interferenti e utilizzate nella redazione del Programma Lavori si ipotizza saranno pari a **4h30' con frequenza di 4 giorni su 7**, previa condivisione e conferma da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

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 interruzione trasversalmente a tutte le fasi. Le lavorazioni in regime di interruzione sono assunte essere di **4h 30' notturne con frequenza 4 gg/settimana**, previo accordo con il Referente, in prima battuta per tutte le linee afferenti, per i binari di corsa e per i binari di impianto.

Data l'entità delle lavorazioni da effettuare, sono previsti alcuni periodi di indisponibilità di alcuni binari o fasci di binari; nel particolare si prevede l'indisponibilità dei binari I e II FM per 38 gnc (per realizzare l'adeguamento a 750 m), delle aste Milano per 137 gnc e dei binari VII e IX FM per 200 gnc (per la realizzazione dei futuri binari VI+X FM). Tale stima è da considerarsi preliminare, previa verifica in successiva fase progettuale e possibile ottimizzazione delle lavorazioni, potranno andare a ridurre l'entità dei fuori servizio riportati per i vari fasci/binari.

Si segnala che il fascio di presa a consegna (ossia dei binari oltre gli attuali IX FM) sarà dapprima interdetto all'ingresso da Milano dalla fase 2, rimanendo attivo dall'ingresso lato Brescia; tale fascio sarà completamente dismesso da inizio fase 3 per far posto ai futuri binari XI, XII e XIII FM.

Sono anche previste interruzioni prolungate per le attività di riallineamento dell'armamento sulla linea AV/AC (le cui durate sono specificate nel Gantt del PGSEF). Tali interruzioni dovranno essere

possibilmente richieste nei weekend o nei periodi di minore valenza commerciale. In particolare, nel caso di lavorazioni la cui durata eccede l'ampiezza delle risorse di esercizio dichiarate, le interruzioni puntuali prolungate e/o i fuori servizio prolungati sono quantificati nel Programma delle Soggezioni e andranno concordate con il Gestore dell'Infrastruttura, al fine di prevedere e programmare le scorte nell'ambito della definizione dello Scenario Tecnico e le eventuali modifiche di orario da attuare. In particolare, saranno necessarie per il riallineamento dei binari della linea AV/AC una interruzione prolungata del BP della linea AV/AC per 12 ore e, successivamente, una del BD per 12; tali interruzioni sono state ipotizzate non contemporanee (ossia scalettate) al fine di mantenere sempre attivo almeno un binario della linea AV/AC. L'esercizio sulla linea AV/AC durante le interruzioni prolungate avverrà su singolo binario o si potrà valutare la necessità di spostarlo sui binari paralleli della LS.

Inoltre, saranno richieste a necessità interruzioni puntuali per permettere il trasporto dei materiali tramite treno cantiere dal/al cantiere armamento, che andranno richieste a necessità e concordate con il Gestore (possibilmente nei periodi di minor traffico).

Per tutta la durata delle lavorazioni sui binari di linea e per il varo dei deviatori, alla riattivazione degli stessi e per i 5 gnc successivi, inoltre, è necessario imporre un rallentamento a 40 km/h (è prevista una fase di pre-esercizio durante le interruzioni prolungate richieste per il riallineamento dei binari della linea AV/AC, con conseguente riattivazione della linea a 80 km/h) per tutta l'estesa dell'intervento più lunghezza treno per assestamento della sede al fine di raggiungere il tonnellaggio di 130.000 t. Considerato che all'interno dell'impianto vige un regime di circolazione a velocità controllata, non si prevede la necessità di adottare prescrizioni sui rallentamenti per i binari di scalo interessati dai lavori.

7 PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO

Il Programma Generale delle Soggezioni all'Esercizio Ferroviario (PGSEF) è stato costruito con riferimento alle tempistiche individuate nel Programma Lavori.

Il PGSEF è, in generale, costituito da una serie di barre di lunghezza pari alla durata di esecuzione dell'intervento che produce interferenza e che dovrà essere, pertanto, eseguito in regime di interruzione dell'esercizio.

Al fine di una migliore comprensione dei contenuti del PGSEF, si specifica quanto segue:

- 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 e ripartite su tutte le linee/fasci interessati dalle lavorazioni;
- per interventi totalmente interferenti con l'esercizio le interruzioni da richiedere sono distribuite uniformemente su tutta la durata dell'intervento;
- per interventi parzialmente interferenti con l'esercizio le interruzioni da richiedere sono distribuite puntualmente nella durata dell'intervento;
- per le Interruzioni Continuative dell'Esercizio, viene esplicitato il periodo in cui tali interruzioni andranno richieste;
- per i rallentamenti è indicato il periodo in cui essi sono validi, con i relativi valori di velocità e durata.



PROGETTO DEFINITIVO
LINEA A.V. /A.C. MILANO - VERONA
POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLO SCALO DI BRESCIA

PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IN1M	10	D 16 PH	ES 00 02 001	A	11 di 11

Tutte le soggezioni, incluse le interruzioni puntuali prolungate e i rallentamenti, sono riportate all'interno del Gantt allegato.

Nome attività	Durata (g.n.c.)	Tri 2	Tri 3	Tri 4	A2	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4	A3	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4	A4	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4	A5	Tri 1	
LINEA A.V./A.C. MILANO-VERONA NODO DI BRESCIA	1183 g																					
LINEA A.V./A.C. MILANO-VERONA NODO DI BRESCIA																						
LEGENDA																						
Attività propedeutiche	90 g																					
Interventi parzialmente interferenti con l'esercizio - 4h30' per 4 giorni/settimana (salvo dove non diversamente specificato)	90 g																					
Interventi totalmente interferenti con l'esercizio - 4h30' per 4 giorni/settimana (salvo dove non diversamente specificato)	90 g																					
Interruzione Prolungata dell'Esercizio	90 g																					
Interruzione Continuativa dell'Esercizio	90 g																					
Rallentamento	90 g																					
PROGRAMMA GENERALE DELLE SOGGEZIONI ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO																						
ATTIVITA' PROPEDEUTICHE ALLA COSTRUZIONE (cantierizzazione, risoluzione sottoservizi/boe/demolizioni per avvio lavori ecc)- 20 IPO totali da ripartire su tutti i binari e lavorazioni	90 g																					
FASE 1 - ADEGUAMENTO MODULO 750M BINARI I E II FM E RADICE EST																						
ATTREZZAGGIO LINEA																						
Tronchino lato Milano - realizzazione nuovi pali TE, posa armamento - 18 interruzioni contemporanee per i binari di collegamento tra LS e linea AV/AC lato Milano	47 g																					
Rallentamento a 40 km/h per l'estesa dell'intervento + lunghezza treno	9 g																					
Collegamenti per asta Venezia - posa armamento e comunicazioni - 14 interruzioni dell'Asta Venezia e dei binari I-V Scalo	28 g																					
Collegamenti per BS est e Piazzale Sud - posa deviatori inglesi - 4 interruzioni binari radice est	7 g																					
Collegamento III e IV FM - posa Comunicazioni tra AV/AC e BS est - 2 interruzioni contemporanee di 5 ore per il BP della linea AV/AC ed il singolo binario per BS Est	4 g																					
Rallentamento a 40 km/h per l'estesa dell'intervento + lunghezza treno	9 g																					
Adeguamento a modulo 750 m binari I e II FM - demolizioni e rettifiche armamento su AV/AC - 2 interruzioni del BP della linea AV/AC	3 g																					
Rallentamento a 40 km/h per l'estesa dell'intervento + lunghezza treno	8 g																					
Indisponibilità I e II binario FM	38 g																					
Riconfigurazione ACC - 1 interruzione per tutti i binari	1 g																					
Attivazione nuovi binari I e II FM	1 g																					
FASE 2 - ADEGUAMENTO RADICE OVEST E INGRESSO TERALP																						
Indisponibilità aste Milano per adeguamento delle stesse e realizzazione nuova asta 750 m	137 g																					
Inizio indisponibilità piazzale dall'ingresso sul lato Milano verso i binari di presa e consegna e parzializzazione del suddetto fascio sul lato Brescia (tali binari di presa e consegna vengono dismessi)																						
OO.CC. (Rilevati ferroviari, opere di sostegno, ...)																						
Demolizione binari esistenti																						
Rimozione comunicazione su AV/AC - 2 interruzioni BP della linea AV/AC	4 g																					
Rallentamento a 40 km/h per l'estesa dell'intervento + lunghezza treno	9 g																					
ATTREZZAGGIO LINEA																						
Armamento																						
Posa Comunicazione su AV/AC - 2 interruzioni da 5 ore BP della linea AV/AC	4 g																					
Rallentamento a 40 km/h per l'estesa dell'intervento + lunghezza treno	9 g																					
Riconfigurazione ACC - 1 interruzione per tutti i binari	1 g																					
FASE 3 - NUOVI BINARI VI,VII,VIII,IX E X FM																						
Indisponibilità dei binari VII e IX FM e dei binari di presa consegna (con loro dismissione) fino all'attivazione dei nuovi binari VI-X FM	200 g																					
Riconfigurazione ACC - 1 interruzione per tutti i binari	1 g																					
Attivazione nuovi binari VI, VII, VIII, IX e X FM	1 g																					
FASE 4 - NUOVI BINARI XI, XII E XIII FM																						

