

3.10.1 GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA: SEZIONI DI INFRASTRUTTURA DICHIARATA A CAPACITA' LIMITATA (Aggiornamento giugno 2020)

Il metodo impiegato per effettuare l'analisi della capacità della rete FERROVIENORD ed il suo "Grado di Utilizzo" è il Metodo della Compattazione, definito dall'UIC nella Fiches 406 "La capacité", applicato al modello di esercizio (Rif. Orario ~~del 31.12.2017~~ 2019-2020); considerate le tracce treni viaggiatori nel periodo di massimo carico e le caratteristiche tecniche della linea che determinano il distanziamento minimo fra treni successivi).

L'UIC definisce i seguenti valori limite del "Grado di Utilizzo":

- U < 75% in caso di traffico eterotachico
- U < 85% in caso di traffico omotachico

In riferimento alla definizione di Infrastruttura a capacità limitata, intesa come sezioni dell'Infrastruttura che si caratterizzano per un grado di utilizzo prossimo alla saturazione, le linee a capacità limitata di FERROVIENORD, sono quelle che presentano un grado di utilizzo superiore rispetto al valore di grado di utilizzo consigliato dalla Fiche UIC come riportato nella tabella seguente.

Tabella: "Grado di utilizzo dell'infrastruttura":

Tratta rete FN con massimo Grado di Utilizzo percorsa	Numero treni/ora punta della tratta con max GdU percorsa		Valore Grado di Utilizzo calcolato		Valore Grado di Utilizzo consigliato da Fiche UIC
	P	D	P	D	
P. M. Groane - Seregno	2	2	83%		85%
Saronno - Busto Arsizio	7	6	77%	62%	75%
Milano Bovisa Politecnico - Saronno LD	11	11	108%	108%	85%
Milano Bovisa Politecnico - Garbagnate LL	5	4	108%	108%	85%
Garbagnate - Saronno LL	4	4	108%	108%	85%
Milano Bovisa Politecnico - Seveso	7	6	92%	83%	75%
Marone - Pisogne	2	1	68%	68%	75%
Milano Cadorna - Milano Bovisa Politecnico LD	9	9	108%	108%	85%
Milano Cadorna - Milano Bovisa Politecnico LL	7	6	71%	50%	85%

Linea	Regime Circolazione	Capacità teorica oraria	Carico Orario Massimo		Soglia capacità limitata oraria	Carico Giorniero		Capacità commerciale giornaliera	Linea Omotachica
		treni/h	treni/h	%	%	treni/giorno	%	treni/giorno	
Milano - Saronno Diretta	B.A.	15	12	80%	85%	168	62%	271	X
Milano - Saronno Locale	B.A.	15	5	27%	85%	70	26%	271	X
Saronno - Busto	B.A.	12	6	50%	75%	94	57%	164	
Busto - Malpensa	B.A.	12	5	42%	75%	79	49%	162	
Busto A. - Turbigo	B.A. B.C.A.	7	2	29%	75%	19	19%	103	

Busto A. - Turbigo	B.A. B.C.A.	7	2	29%	75%	19	19%	103	
Turbigo - Novara	B.C.A.	7	2	29%	85%	19	19%	103	X
Saronno - Malnate	B.A.	12	3	25%	75%	41	28%	145	
Malnate - Laveno	B.A.	5	2	40%	75%	21	32%	66	
Saronno - Camerlata	B.A.	12	3	25%	75%	35	25%	142	
Camerlata - Como Lago	B.A.	7	5	71%	85%	35	39%	89	X
Milano - Seveso	B.A.	12	6	50%	75%	90	57%	158	
Seveso - Camnago	B.A.	7	4	57%	85%	35	35%	99	X
Seveso - Asso	B.A.	6	4	67%	75%	24	28%	86	
Saronno - Groane	B.C.A.	12	2	17%	75%	34	24%	141	
Groane - Seregno	B.C.A.	6	4	67%	85%	34	38%	88	X

Nota:

La struttura eterotachica di alcune linee del modello di esercizio in vigore sulla rete FERROVIENORD potrebbe non permettere l'inserimento di ulteriori tracce anche in tratte con Grado di Utilizzo inferiore ai limiti definiti dall'UIC.

L'inserimento di ulteriori tracce, anche ove fosse possibile, potrebbe determinare ripercussioni sulla regolarità allorché insistano su nodi critici.

Pertanto, è necessario un aggiornamento dello studio di capacità all'inserimento di ogni ulteriore servizio.

Vengono definite a capacità limitata ovvero sature le -tratte per cui il carico giornaliero, risulti uguale o maggiore ai corrispondenti valori soglia riportati nella sopraccitata tabella. In tal caso trovano applicazione le conseguenze economiche previste al par. 4.6. In caso di raggiungimento della soglia di capacità limitata oraria o giornaliera il GI conduce un'analisi finalizzata alla valutazione puntuale della capacità commerciale, al piano di trasporto dato ed elabora proposte di ottimizzazione dell'utilizzo della capacità. In caso di raggiungimento della soglia di saturazione, anche in un'unica fascia oraria, il GI dichiara satura la tratta interessata.