

K. Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2023
16/11/2023

In data 16/11/2023, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI), **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (di seguito: MIT) e **Regione Friuli Venezia Giulia** (di seguito: FVG), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFLDSP\PEC\P\2023\0000241).

L'incontro ha inizio alle ore 11.00.

Per RFI, sono presenti:

- Catanese Arcangelo
- Prete Michele
- Di Naro Olimpia
- Olivieri Alberto

Per FVG, sono presenti:

- Volponi Enzo
- Tripani Nicola
- Dall'Acqua Mario
- Formica Elena
- Siderini Chiara
- Pian Giulio (entrato alle 11:40)

Per MIT, è presente:

Ing. Enrico Mongili - Funzionario Div.2 Infrastrutture Ferroviarie Contratto di Programma

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 2023 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 (di seguito: MIT) e gli "Stakeholder" (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Con nota prot. RFI-NEMIDCO/PEC/P/2023/0000817 del 24 aprile 2023, RFI ha invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

Obiettivo del presente incontro è comunicare l'esito delle valutazioni preliminari svolte da RFI in merito alle esigenze trasmesse dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia mediante piattaforma *Sharepoint* e

rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **420 proposte** da parte di **24 Stakeholder**.

RFI ha provveduto ad analizzare ciascuna proposta classificandola in base alla **tipologia di intervento**:

- **Servizi**: intervento dedicato allo sviluppo dei servizi erogati sulla base di quanto stabilito nel capitolo 5 del Prospetto Informativo Rete (ad es. binari di sosta, platee di lavaggio, aree di sosta dove effettuare scarico reflui)
- **Sviluppo**: inteso come intervento di efficientamento nonché upgrade dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad. es. interventi di velocizzazione degli impianti, realizzazione binari di incrocio/precedenza, soppressione PL, innalzamento marciapiedi)
- **Esercizio**: inteso come miglioramento dell'esercizio ferroviario in termini di regolarità e puntualità (ad es. interventi di abbattimenti codice, potenziamento dell'informazione al pubblico, attrezzaggio SCMT)
- **Grande opera**: inteso come intervento di potenziamento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad es. interventi di quadruplicamento, nuove linee, elettrificazione linee)

A ciascuna proposta RFI ha assegnato una prima valutazione riconducibile alle seguenti casistiche:

- **Non recepitibile**: richieste non accolte per vincoli normativi/tecnici, fuori contesto o perché formulate in modo generico.
- **Oggetto di approfondimento**: richieste risultate meritevoli di approfondimenti tecnici 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 FVG e delle valutazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepitibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
FVG	6	0	5	1	0	0	5	1

Il dettaglio delle richieste ed il riscontro motivato delle proposte trasmesse da FVG sono riportati in allegato.

Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti, RFI condivide con FVG quanto di seguito.

ID osservazione	Elementi di discussione
1	<p>RFI aggiorna spiegando che nel luglio 2023 sono stati avviati i lavori di elettrificazione lungo la linea. Inoltre sono in corso gli studi per individuare gli interventi necessari ad incrementare la categoria della linea al D4, i cui risultati sono attesi entro i primi mesi del 2024. RFI aggiorna la Regione evidenziando che l'intervento di adeguamento in D4 risulta in programmazione economica, come da prospetto di monitoraggio disponibile nel sito di RFI, sezione TTA.</p> <p><i>Regione evidenzia che la tabella illustrata da RFI rappresenta solo gli interventi posti all'attenzione del TL-1 nel 2023. Ciò sulla base di specifica indicazione di RFI a seguito della richiesta della Regione di riproporre tutte le schede, comprese quelle riferite alle annualità precedenti, come già fatto nel TTA 2022. Evidenzia inoltre come il Tavolo tecnico di Ascolto rappresenti solo uno dei contesti di relazione con i Soggetti istituzionalmente competenti in materia di interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria nazionale in cui è stato richiesto alla Regione di evidenziare interventi sull'infrastruttura ferroviaria ritenuti necessari allo sviluppo dei traffici ferroviari passeggeri e merci e le relative priorità.</i></p> <p><i>Concordando con l'impostazione rappresentata dal Ministero, nel corso della riunione odierna, che tale prospetto costituisce il riferimento, per il Ministero stesso, di tutte le richieste effettuate dalla Regione e accogliendo la proposta di comunicare eventuali interventi evidenziati nei contesti di relazione sopra citati e non presenti nella tabella di cui trattasi, la Regione provvederà a trasmettere l'elenco degli interventi via via posti all'attenzione e non presenti in tale documento, al fine del loro inserimento nella programmazione di RFI.</i></p> <p><i>FVG chiarisce che la richiesta è da inquadrare nell'ambito degli interventi previsti sulla linea, in particolare l'elettrificazione e l'adeguamento della massa assiale, con la possibilità di far transitare i treni merci, che porteranno ad un maggior utilizzo della linea. Ciò costituisce un motivo aggiuntivo per la richiesta di un intervento coordinato che riguardi tutta la linea al fine di assicurarne una maggiore regolarità eliminando nel contempo gli aspetti di maggiore criticità, comprendendo pertanto anche il tema della realizzazione delle opere sostitutive ai PL e delle barriere anti rumore.</i></p> <p>RFI chiarisce che l'adeguamento della linea per il transito dei treni merci è rivolto ad un utilizzo occasionale per far fronte a interruzioni del traffico sugli itinerari principali o guasti. In normalità la linea non sarà utilizzata a tal fine non rientrando nei corridoi TEN-T.</p>
2	<p><i>FVG evidenzia l'importanza di valutare la linea considerandone l'importanza sia a servizio della mobilità del territorio sia di quella turistica, in considerazione del fatto che la Sacile-Gemona risulta classificata tra le ferrovie turistiche ex DM 128/2017.</i></p> <p>RFI evidenzia che la linea sarà gestita e controllata con il sistema ACCM di gestione centralizzata multistazione della circolazione dei treni; fa presente che, visti i tempi ristretti necessari alla realizzazione dei lavori per la riapertura della linea fino a Pinzano entro il 2024, Meduno sarà attivata come fermata e non come stazione e poi in corso di esercizio si monitorerà la situazione e si valuteranno eventuali interventi di potenziamento dell'impianto di Meduno e di riapertura dei binari di stazione per l'incrocio. Per i treni turistici saranno adottati provvedimenti specifici, non programmabili a priori, in funzione della traccia del treno e dell'impegno della linea.</p>

	<p><i>La Regione conferma la richiesta in quanto la realizzazione dei treni con materiale storico e di altri servizi finalizzati a promuovere la linea sotto il profilo turistico potrebbe trovare, nell'assetto proposto da RFI, vincoli limitativi alle possibilità di valorizzazione, in considerazione dei tempi tecnici necessari per la realizzazione di qualsiasi intervento infrastrutturale, rappresentando pertanto l'opportunità che tali interventi siano già da subito parallelamente definiti e attivati, utilizzando anche le risorse via via rese disponibili proprio per la valorizzazione delle ferrovie turistiche.</i></p>
4 e 5	<p>RFI spiega che le richieste non saranno gestite nel processo del Tavolo Tecnico di Ascolto, in quanto rientrano nell'ambito dei raccordi. Ad ogni modo i quesiti vengono classificati come "oggetto di approfondimento" perché RFI ne riconosce l'importanza, anche in virtù di quanto rappresentato dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia nell'ambito del tavolo di ascolto, e li seguirà con attenzione nel tavolo dedicato. Saranno necessari successivamente degli accordi tra RFI e Regione per disciplinare gli impegni tra le parti.</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.

L'incontro termina alle ore 12:30.

Il presente verbale, composto di n. 3 pagine, è redatto e sottoscritto in due esemplari originali.

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 16/11/2023.


Per RFI



Per FVG

Firmato digitalmente da: Enzo
Volponi
Data: 12/12/2023 11:47:28

Per MIT



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Stakeholder	PROPOSTE di intervento					BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento										VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	Tipologia di richieste			
	REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	Linea / Località	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	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				SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	Friuli Venezia Giulia	1	1	Cordovado Sesto	Efficientamento località con ammissione movimenti contemporanei		X									Al momento non è possibile eliminare la RAR e permettere i movimenti contemporanei perché necessiterebbe la realizzazione del sottopasso di stazione, al momento non previsto. La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	NO		X		
REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	Friuli Venezia Giulia	2	2	Meduno	riattivazione della LdS di Meduno come Stazione dotata di binari per sosta rotabili									X	La richiesta è stata analizzata nel Gruppo di Lavoro congiunto istituito al fine di valutare il completo ripristino del servizio commerciale della linea Sacile-Gemona. E' emerso che non risulta necessaria la presenza di una stazione a Meduno, sia per la pianificazione dell'orario sia per la gestione delle perturbazioni del traffico. Per quanto riguarda le esigenze relative alle tappe dei treni storici, potranno essere gestite studiando provvedimenti ad hoc. Qualora successivamente all'attivazione, sulla base dell'andamento del servizio, si riterrà opportuno un incremento del numero di treni da prevedere, si potrà valutare il potenziamento dell'impianto di Meduno aggiungendo un binario di incrocio. Le tecnologie per la gestione della linea che saranno realizzate in fase di attivazione permetteranno, infatti, la gestione delle modifiche con la massima flessibilità.	oggetto di approfondimento	NO		X			
REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	Friuli Venezia Giulia	3	3	Trieste-Monfalcone	adozione del sistema SMCV negli impianti di servizio o di formazione dei treni pesanti		X								La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	NO			X		
REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	Friuli Venezia Giulia	4	4	San Giorgio di Nogaro	Nuovo innesto sulla linea ferroviaria esistente in prossimità della stazione di San Giorgio di Nogaro, a seguito del nuovo collegamento ferroviario tra l'area portuale sul Fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia	X		X	X						Tale richiesta seguirà il percorso previsto dalle DICC. A tal proposito, RFI ha già avviato le proprie valutazioni a seguito di apposita istanza presentata da RAFVG. Stante l'importanza del progetto, che sarà sviluppato dal richiedente, RFI fornirà il supporto tecnico necessario.	oggetto di approfondimento	NO		X			
REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	Friuli Venezia Giulia	5	5	Monfalcone	PRG e centralizzazione fascio Lisert	X	X		X					X	Il Fascio Lisert è asset del raccordato. Ad ogni modo, vista la strategicità degli interventi proposti, RFI si rende disponibile a valutare con il richiedente le proposte presentate. Si evidenzia fin da ora che l'eventuale inserimento del fascio nella stazione di RFI richiede il passaggio di proprietà preliminare. In caso contrario, si potrebbe ipotizzare una soluzione analoga a quanto in corso per Trieste CM dove il futuro GI realizzerà un apparato atto a gestire direttamente l'arrivo e la partenza dei treni dall'ambito portuale.	oggetto di approfondimento	SI (INTEGRAZIONE)		X			
REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	Friuli Venezia Giulia	6	6	Cervignano Smistamento	adeguare l'asta di manovra al modulo di 750 metri di lunghezza									X	L'intervento in oggetto è finanziato nell'ambito del progetto "Ultimo Miglio" con contestuale attivazione del nuovo ACC, prevista per dicembre 2024. L'asta verrà allungata fino a modulo 610m, per cui superiore anche al futuro modulo previsto per il Fascio Container, pari a 600 m, sempre con l'attivazione dell'apparato. Un modulo superiore dell'asta non avrebbe valenza funzionale.	già previsto	NO			X		

Firmato digitalmente da: Enzo Volponi
Data: 12/12/2023 11:32:30

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 1/6

*“Interventi per consentire il movimento contemporaneo
dei treni presso la stazione di Cordovado - Sesto”*

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	21
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	21

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, G, I e J.

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 K, 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio trasporto pubblico regionale e locale
Nominativo operativo di riferimento	arch. Enzo Volponi
Riferimenti (e – mail, tel.)	email: enzo.volponi@regione.fvg.it PEC: territorio@certregione.fvg.it telefono: 0432555713 - 0403774972

C. 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

D. 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

Regione Friuli Venezia Giulia – stazione di Cordovado-Sesto

E. 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 linea Casarsa – Portogruaro, a semplice binario, presenta due possibili punti di incrocio presso le stazioni di San Vito al Tagliamento e Cordovado - Sesto. Mentre la stazione di San Vito al Tagliamento, recentemente interessata da un upgrade tecnologico, consente il movimento contemporaneo dei treni incrocianti, nella stazione di Cordovado–Sesto gli incroci vengono ancora gestiti tramite R.A.R. Tale differenza operativa risulta immediatamente percepibile dall'analisi dell'esercizio in linea. Infatti i treni che incrociano a Cordovado-Sesto risentono di ritardi sistematici che, seppur non sempre superiori ai 5 minuti e dunque non immediatamente leggibili in termini di performance di puntualità, comportano ricadute negative sul servizio reso all'utenza, nonché un aggravio delle operazioni di gestione della circolazione da parte dell'impresa ferroviaria affidataria del servizio. A conferma di tale situazione, si riportano i dati registrati nel periodo 01/01/2022 – 05/02/2023, che evidenziano come soltanto il 32,9% dei treni pari con incrocio a Cordovado-Sesto sia giunto a destino con un ritardo non superiore ai 3 minuti e come soltanto il 62% dei medesimi servizi abbia riportato un ritardo contenuto entro i 4 minuti. Nonostante le criticità di circolazione appena descritte, non risulta opportuno rimodulare il programma di esercizio sulla linea al fine di spostare tutti gli incroci presso la località di San Vito al Tagliamento: infatti la stazione di Cordovado–Sesto, trovandosi in una posizione maggiormente baricentrica sulla direttrice Casarsa-Portogruaro, offre in molti casi un tracciamento orario più favorevole, in grado di ottimizzare le coincidenze a Casarsa in direzione Udine e in direzione Pordenone. Inoltre, il poter disporre di due punti di incrocio caratterizzati dal medesimo livello prestazionale consentirebbe di garantire una maggiore flessibilità ad una linea, quale la Casarsa-Portogruaro, che, seppur ricompresa tra le linee secondarie, viene considerata strategica e verrà di conseguenza implementata e valorizzata nel prossimo futuro attraverso la

sua elettrificazione. Si chiede pertanto, a fronte di quanto sopra esposto, l'ammmodernamento tecnologico della stazione di Cordovado-Sesto, con la dismissione della tecnologia R.A.R. e la realizzazione di una idonea modalità di attraversamento binari, al fine di consentire il movimento contemporaneo dei treni incrocianti.

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

7 treni passeggeri/gg sulla relazione Casarsa – Portogruaro e 7 treni passeggeri/gg sulla relazione Portogruaro – Casarsa, che costituiscono più della metà dei servizi attivi sulla linea nel giorno medio feriale invernale.

F. 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

Upgrade tecnologico della stazione di Cordovado – Sesto atto a consentire l'incrocio contemporaneo dei treni e contestuale realizzazione di una idonea modalità di attraversamento binari.

G. 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.).

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

I. 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.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): Stazione di Cordovado-Sesto

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 Casarsa a Portogruaro

Numero treni giorno = 7 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da Portogruaro a Casarsa

Numero treni giorno = 7 [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 Casarsa a Portogruaro e viceversa

Incremento di puntualità atteso =abbattere il ritardo nelle fasce di puntualità 3' e 4', allineando le prestazioni a quelle dei treni che incrociano a San Vito al Tagliamento

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:

Migliore affidabilità delle coincidenze

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'aggiornamneto 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.

Efficiamento 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:

K. 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.

Si riportano gli esiti del monitoraggio della puntualità sulla linea Casarsa-Portogruaro nel periodo 01/01/2022 – 05/02/2023. I dati evidenziano come i risultati di puntualità raggiunti dai treni che incrociano a Cordovado-Sesto siano sensibilmente inferiori a quelli dei treni che incrociano a San Vito al Tagliamento.

Treni DISPARI (Relazione Casarsa – Portogruaro) che effettuano incrocio a CORDOVADO - SESTO					Treni DISPARI (Relazione Casarsa – Portogruaro) che effettuano incrocio a SAN VITO AL TAGLIAMENTO				
Ritardo	Punt. Reale	Circolati	In Fascia	Fuori Fascia	Ritardo	Punt. Reale	Circolati	In Fascia	Fuori Fascia
5'	89,2%	2.159	1.925	234	5'	95,7%	1757	1680	77
4'	73,8%	2159	1594	565	4'	92,4%	1757	1624	133
3'	47,6%	2159	1027	1132	3'	83,8%	1757	1472	285
0'	3%	2159	66	2093	0'	52%	1757	913	844

Treni PARI (Relazione Portogruaro – Casarsa) che effettuano incrocio a CORDOVADO - SESTO					Treni PARI (Relazione Portogruaro – Casarsa) che effettuano incrocio a SAN VITO AL TAGLIAMENTO				
Ritardo	Punt. Reale	Circolati	In Fascia	Fuori Fascia	Ritardo	Punt. Reale	Circolati	In Fascia	Fuori Fascia
5'	84%	1.096	923	173	5'	96,8%	892	863	29
4'	62%	1.096	683	413	4'	94,9%	892	846	46
3'	32,9%	1.096	361	735	3'	90,4%	892	806	86
0'	1,5%	1.096	17	1079	0'	67,6%	892	603	239

L. 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. 2/6

*“Mantenimento della stazione di Meduno nella
riattivazione della tratta Maniago-Osoppo della linea
Sacile-Gemona”*

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

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, G, I e J.

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 K, 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio trasporto pubblico regionale e locale
Nominativo operativo di riferimento	arch. Enzo Volponi
Riferimenti (e – mail, tel.)	email: enzo.volponi@regione.fvg.it PEC: territorio@certregione.fvg.it telefono: 0432555713 - 0403774972

C. 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

Mantenimento della classificazione di stazione di Meduno lungo la linea ferroviaria Sacile-Gemona.

D. 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

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – stazione di Meduno (PN)

E. 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 Maniago-Gemona della linea ferroviaria Sacile-Gemona è in corso di riattivazione al servizio commerciale, con la previsione della riapertura entro il 2024 della tratta Maniago-Pinzano (prima fase). Secondo il Piano Commerciale ed. 2022 le opere propedeutiche alla riapertura consisteranno nel riassetto di alcune stazioni, in alcune delle quali potranno essere effettuati gli incroci in contemporanea. Meduno, localizzata nella tratta Pinzano-Osoppo, ad oggi è classificata Stazione. Rete Ferroviaria Italiana ha inserito tra le stazioni “in valutazione da trasformare in fermata...” anche la stazione di Meduno. Per la Regione il mantenimento di Meduno quale stazione risulta determinante e da consolidare già all'interno dell'attuale fase di definizione degli interventi necessari alla riattivazione della linea. Tale argomento è già stato peraltro affrontato nell'ambito del Tavolo Tecnico congiunto Regione-RFI-Trenitalia dove è in fase di valutazione una prima proposta di servizi ferroviari di linea. Tale primo assetto dei servizi potrà essere oggetto di incremento, dopo una prima fase di riavvio della linea, proprio anche in considerazione dell'attrattività turistica della linea e delle correlate valutazioni conseguenti all'inserimento di tale linea tra le ferrovie turistiche di cui alla legge n. 128/2017. Peraltro, il mantenimento della funzione di stazione a Meduno consentirebbe di gestire in termini di maggiore efficacia un tema di assoluta significatività per l'attrattività del servizio quale quello dell'affidabilità dello stesso. Si rileva inoltre, sempre in termini di attrattività turistica, come peraltro testimoniato anche dalle strutture di RFI deputate alla programmazione degli interventi e valorizzazione delle stazioni ferroviarie, l'importanza di tale linea anche in correlazione con le ciclovie turistiche di interesse regionale che ne accompagnano il percorso e l'opportunità di sviluppo del cicloturismo correlato all'utilizzo del mezzo ferroviario nell'ambito della promozione della mobilità sostenibile.

In tale contesto, il mantenimento della classificazione in stazione di Meduno risulta necessario per:

- consentire l'incrocio dei treni;
 - disporre di una maggiore flessibilità gestionale della linea soprattutto in caso di anomalie alla circolazione e di possibili futuri incrementi del traffico ferroviario, anche in considerazione del potenziale turistico della linea classificata di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico ai sensi della legge 128/2017 e pertanto da valorizzare necessariamente anche a scopi turistici, oltre che per il servizio commerciale di linea;
 - consentire la possibilità di sosta di materiale rotabile funzionale ad agevolare future iniziative di valorizzazione del territorio che potrebbero poggiare sulla funzione anche turistica dei servizi realizzati sulla linea.
-

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

Al momento la circolazione è sospesa e pertanto non è possibile quantificare il numero di treni passeggeri interessati dalla richiesta. Si può tuttavia, sulla base degli approfondimenti in corso, riportare un valore iniziale medio di 5 coppie di treni al giorno con prospettive di incremento offerte dal potenziale turistico della linea.

F. 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

Mantenimento della classificazione di Meduno in stazione, per consentire l'incrocio dei treni e la disponibilità di stalli di sosta per il materiale rotabile.

G. 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.).

Protocollo di Intesa per la riattivazione della linea ferroviaria Sacile-Gemona sottoscritto tra Regione e RFI il 22/11/2016

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Contributo regionale ex legge regionale n. 6/2013 al Comune di Meduno per la riqualificazione della stazione ferroviaria in accordo con il soggetto gestore RFI

I. 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 Garantire una maggiore flessibilità gestionale della linea*

È necessario indicare i benefici attesi e definirne il **dettaglio quantitativo** alla sezione J del presente documento.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): **Stazione di Meduno**

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 Maniago a Gemona e viceversa (al momento sospesa all'esercizio commerciale)

Numero treni giorno = 10 [treni/gg] (n. medio iniziale ipotizzato)

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 =.....

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'aggiornamneto 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.

Efficiamento 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:

K. 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.

L. 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. 3/6

*“Installazione del Sistema di Misura dei Carichi Verticali
(SMCV) in Friuli Venezia Giulia”*

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

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, G, I e J.

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 K, 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio trasporto pubblico regionale e locale
Nominativo operativo di riferimento	arch. Enzo Volponi
Riferimenti (e – mail, tel.)	email: enzo.volponi@regione.fvg.it PEC: territorio@certregione.fvg.it telefono: 0432555713 - 0403774972

C. 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

D. 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

Regione Friuli Venezia Giulia – Rete ferroviaria/stazioni allacciate al Porto di Trieste

E. 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 trasporto delle merci sulla rete ferroviaria in Friuli Venezia Giulia risulta in costante aumento per effetto dell'incremento dei flussi di traffico delle merci nei porti della Regione, in particolare nel porto di Trieste a particolare vocazione ferroviaria, e lungo i valichi transfrontalieri. Il territorio regionale risulta infatti attraversato da due Corridoi appartenenti alla Rete strategica (Core Network), il Corridoio Mediterraneo che attraversa l'Italia da ovest ad est e il Corridoio Baltico-Adriatico che collega l'Austria (valico di Tarvisio) e la Slovenia passando per i porti Core del Nord Adriatico, tra cui Trieste, e attraversando anche per il nodo di Udine. Il Piano Commerciale (2022) riporta che sul Corridoio Baltico-Adriatico, nell'ottica di diversificare l'offerta di capacità, sono state sviluppate tracce "Extra Heavy Train" da/per il porto di Trieste e Villach, consentendo la circolazione di treni pesanti (fino a 1800 t). Come noto, il traffico merci determina le maggiori sollecitazioni all'infrastruttura ferroviaria e al fine del miglioramento della sicurezza e della regolarità della circolazione, riducendo e mitigando il rischio di deragliamenti, è stata adottata una procedura operativa (norma EN 15654) per la determinazione delle forze verticali applicate dalla ruota alla rotaia per effetto del transito dei rotabili sull'infrastruttura al fine di rilevare sovraccarichi nei pesi assiali e squilibri di carico. Il sistema di misurazione denominato SMCV (Sistema di Misurazione dei Carichi Verticali) è lo strumento localizzato nei luoghi di servizio e nelle località di formazione dei treni merci o di carico/scarico delle merci che consente di limitare la circolazione di materiale rotabile che presenta anomalie o non conformità di carico. Attualmente sono attivi sulla rete ferroviaria nazionale 26 SMCV in 12 località; il Sistema non è presente nel territorio del Friuli Venezia Giulia e le più vicine stazioni di misura si trovano in Veneto. L'installazione di un Sistema di misurazione anche nel territorio regionale, in particolare in adiacenza alla linea storica Trieste-Monfalcone, potrebbe consentire

di migliorare la sicurezza e la regolarità della circolazione a fronte di un previsto incremento del traffico merci e al netto di rilevanti interventi infrastrutturali e tecnologici non facilmente realizzabili nel breve-medio periodo, garantendo maggiore affidabilità alla linea storica Trieste-Bivio d'Aurisina e conseguentemente alla rete ferroviaria regionale nel suo complesso.

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

Il numero medio di treni merci movimentati dal porto di Trieste risulta pari a 25 treni/g, in costante crescita. Per una stima di tale incremento, si citano i lavori di "Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi Legionari Nord" riportati nel Piano Commerciale secondo cui, incrementando la capacità teorica ammessa da 6 treni/h a 10 treni/h entro il 2026, potrà essere assorbito il traffico merci generato dal porto di Trieste.

F. 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

Installazione di un sistema di misura dei carichi verticali nei luoghi di servizio o di formazione dei treni dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN) quale strumento di supporto per il monitoraggio dei treni ferroviari in circolazione e per ridurre il rischio di circolazione di treni con carico non conforme.

G. 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.).

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

I. 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.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): In adiacenza al porto di Trieste sulla IFN

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 = corridoi merci transnazionali (Baltico-Adriatico e Mediterraneo)

Numero treni giorno = 25 [treni/gg] sulla linea storica (Trieste-Bivio d'Aurisina)

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 = Trieste-Bivio d'Aurisina

Incremento di puntualità atteso =

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:

Riducendo le anomalie e le non conformità di carico si limita l'usura dell'infrastruttura ferroviaria aumentandone l'affidabilità, con benefici alla sicurezza e alla regolarità della circolazione ferroviaria nel suo complesso (passeggeri e merci) su una tratta ferroviaria (Trieste- Bivio d'Aurisina) che rappresenta uno dei punti più sensibili della rete, anche per le caratteristiche ambientali ed orografiche del territorio attraversato.

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'aggiornamneto 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.

Efficiamento 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:

K. 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.

L. 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. 4/6***

“Innesto sulla Linea Trieste-Venezia (stazione San Giorgio di Nogaro) della nuova infrastruttura ferroviaria diretta a Porto Nogaro”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	12
G. ACCORDI E INTESE	12
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	13
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	21
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	22

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, G, I e J.

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 K, 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio portualità e logistica integrata
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Giulio Pian Arch. Elena Formica
Riferimenti (e – mail, tel.)	Email: giulio.pian@regione.fvg.it elena.formica@regione.fvg.it Telefono: 0403774923 Telefono: 040 3774739

C. 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: nuovo innesto in stazione relativo ad un nuovo Raccordo.
- 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

D. 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

Regione Friuli Venezia Giulia –Il nuovo innesto ferroviario è previsto presso la Stazione di San Giorgio di Nogaro.

E. 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 la progettazione del nuovo collegamento ferroviario tra il l'area portuale sul Fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia, nasce la necessità di prevedere un nuovo innesto sulla linea ferroviaria esistente in prossimità della stazione di San Giorgio di Nogaro. Questa attività nasce per sostituire l'attuale tracciato, che collega l'area portuale di Porto Nogaro alla linea Trieste – Venezia attraversando il centro abitato di San Giorgio di Nogaro, con il nuovo percorso di collegamento che è in previsione di progettazione, al fine di eliminare le situazioni di pericolo, inquinamento e colli di bottiglia che si vanno a generare nel centro abitato a causa dell'attraversamento dei convogli merci. Con questo intervento si prevede di unire efficacemente le due infrastrutture della Rete centrale (fiume Corno e ferrovia Trieste - Venezia), al fine di garantire uno sviluppo del traffico merci più sicuro, sostenibile e senza colli di bottiglia. Ulteriori vantaggi derivanti dal nuovo percorso sono costituiti dalla possibilità di aumentare la velocità di percorrenza, garantendo anche la contrazione dei costi di trasporto e migliorando la sicurezza derivante dal trasporto delle merci pericolose. Questo intervento può favorire, indirettamente, anche una migliore connessione con l'interporto di Cervignano, a fronte del fatto che una parte dei carichi ferroviari predisposti nell'area di intervento sono destinati all'interporto; a tal proposito il nuovo collegamento ferroviario potrà essere esteso, in una prospettiva futura, fino al fascio intermodale di Cervignano.

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

Il numero medio di treni merci movimentati nell'ambito di Porto Nogaro sono pari a circa 400 treni/anno, calcolati per l'anno 2022. Ogni treno è costituito da circa 15 vagoni

Con la realizzazione di un'infrastruttura ferroviaria tecnicamente e qualitativamente pronta ad accompagnare le sfide di trasferimento modale (30%-50%) proposte dall'Unione Europea, si ipotizza che, in uno scenario stazionario, con capacità della zona industriale di riferimento e del porto mantenute costanti a quelle attuali, nel 2030 possano essere movimentate su ferro nell'area circa 1,35 milioni di tonnellate annue, che corrispondono a circa 2.000 treni carichi all'anno (supponendo un carico utile del treno intorno alle 800 ton). Giornalmente si tratterebbe di sei treni giornalieri carichi, che potrebbero significare, al massimo, dodici "transiti" complessivi al giorno, considerando uno scenario estremo di ritorno di tutti i convogli vuoti. Nel 2050, con l'accrescersi ulteriore (50%) della "quota modale ferroviaria", il carico potenziale sul raccordo è stimato in circa 2,2 milioni di tonnellate, corrispondenti a circa 3.200 treni annui (circa 8 treni carichi al giorno, con al massimo 16 "transiti" considerando i viaggi "vuoti"). In uno scenario invece che consideri un incremento della capacità produttiva industriale (+50%) nell'area industriale di riferimento dell'Aussa Corno, al 2030 si potrebbero ipotizzare circa 2.200 treni annui (7 treni giorno carichi) e al 2050 circa 3.800 treni carichi all'anno (circa 11 giorno). Quanto sopra si basa anche su un recente studio a cura di Vittorio A. Torbianelli (febbraio 2021) dal titolo "Valutazione preliminare della domanda potenziale di mercato di un raccordo ferroviario atta a servire l'area industriale dell'Aussa-Corno ai fini della connessione fra il sistema di navigazione in acque interne, attraverso il porto di Porto Nogaro, e la rete ferroviaria principale", elaborato nell'ambito degli studi propedeutici al "Piano Operativo Triennale di Porto Nogaro 2022-2024".

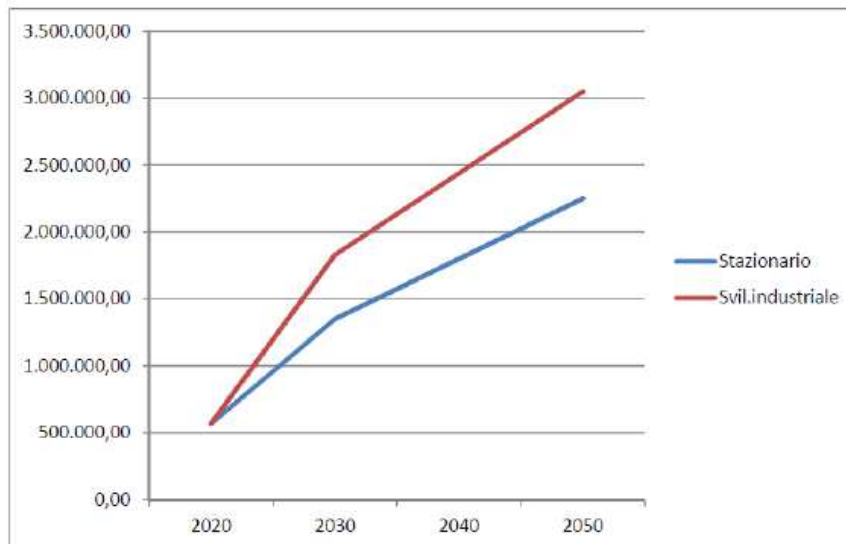


Figura 24 - Visualizzazione di un possibile sentiero di crescita della domanda ferroviaria sull'infrastruttura al 2050 (tonnellate anno) nelle ipotesi di stato stazionario (linea blu) e di crescita dell'insediamento industriale (linea rossa); fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

	Stato di fatto	Incremento industriale locale 35%	Ripartizione modale			Flussi totali (in/out) - stato stazionario			Flussi totali con incremento industriale	
			Scenario base	Scenario2030	Scenario 2050	Scenario base	Scenario2030	Scenario2050	Scenario2030ind	Scenario2050ind
Capacità totale produzione "distretto locale" (ton)	2.000.000	2.700.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.700.000	2.700.000
Quota in arrivo via mare			50%	50%	50%	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Quota in arrivo su ferro			2%	15%	25%	20.000	150.000	250.000	510.000	850.000
Quota in arrivo su strada			43%	35%	25%	430.000	350.000	250.000	1.190.000	850.000
Zona Aussa Como Quota arrivi via mare navettata loc. via ferro			15%	30%	50%	150.000	300.000	500.000	300.000	500.000
Quota in esportazione via porto			15%	15%	15%	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Quota in esportazione su ferro			10%	30%	50%	200.000	600.000	1.000.000	720.000	1.200.000
Quota in esportazione su strada			75%	55%	35%	1.500.000	1.300.000	700.000	1.680.000	1.200.000
Altri imbarchi del porto						500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Quota imbarchi porto su ferro			20%	30%	50%	100.000	150.000	250.000	150.000	250.000
Quota imbarchi porto su strada			80%	70%	50%	400.000	350.000	250.000	350.000	250.000
AreE Esterne Altri sbarchi del porto						500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Quota altri sbarchi su ferro			10%	30%	50%	50.000	150.000	250.000	150.000	250.000
Quota altri sbarchi su strada			90%	70%	50%	450.000	350.000	250.000	350.000	250.000
			Scenario base	Scenario2030	Scenario 2050	Scenario base	Scenario2030	Scenario2050	Scenario2030ind	Scenario2050ind
Totale su ferro (ton)			570.000	1.350.000	2.250.000	1.830.000	3.050.000			
Peso carico medio treno (ton)			800	800	800					
Numero annuo treni (n.)						211	1.688	2.813	2.288	3.813
Numero giornaliero treni (n.)						2	5	8	7	11

Tabella 14 - Flussi di carico (ton) e stima del numero di treni "carichi" sul raccordo sullo scenario 2030 e 2050, rispettivamente in "stato stazionario" e con "incremento della capacità produttiva industriale" (+50%) nell'area dell'Aussa Corno; fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

F. 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

Oltre alla competenza in seno a RFI per individuare la posizione dello scambio di punta per il collegamento al Raccordo e per progettare le modalità di gestione, è previsto un progetto di fattibilità tecnica ed economica, che permetterà di trovare la soluzione migliore per deviare l'attuale percorso e tracciare un nuovo percorso che unirà la linea fluviale alla linea ferroviaria. In base alle valutazioni e alle proposte alternative che saranno effettuate in sede di progetto di fattibilità tecnica ed economica, verranno poi sviluppati il progetto definitivo ed il progetto esecutivo dell'opera infrastrutturale ferroviaria.

G. 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.).

Con decisione della Commissione europea n. C (2020) 8813 è stato approvato il programma di lavoro multi annuale per la concessione di sovvenzioni nel settore delle infrastrutture di trasporto transeuropee (TEN-T) nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa denominato "Connecting Europe Facility" (CEF) per il periodo 2014-2020. Il progetto denominato "Progettazione (progetto di fattibilità tecnico-economica, definitivo ed esecutivo) di un nuovo collegamento ferroviario tra la via navigabile del Fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia in Comune di San Giorgio di Nogaro" (Corridoio Mediterraneo – Rete centrale) è identificabile quale progetto di interesse comune (Art.3 c. a). Nel corso dell'elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, la Direzione centrale Infrastrutture e territorio avvierà una fase di consultazione con tutti i portatori di interesse (Enti locali, RFI, Cosef) per condividere il tracciato della nuova opera e valutare le interferenze con le infrastrutture già esistenti. Il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e

della logistica, approvato il 16.12.2011 e di cui alla delibera della Giunta regionale del Friuli Venezia Giulia di data 29.12.2010, n. 2763 prevede espressamente l'opera infrastrutturale oggetto di studio e progettazione.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direzione centrale infrastrutture e ha ottenuto i contributi CEF, a valere sui fondi resi disponibili dal programma pluriennale nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa denominato "Connecting Europe Facility" (CEF), per la realizzazione del progetto "Progettazione (progetto di fattibilità tecnico-economica, definitivo ed esecutivo) di un nuovo collegamento ferroviario tra la via navigabile del Fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia in Comune di San Giorgio di Nogaro" (Corridoio Mediterraneo – Rete centrale) in qualità di "soggetto beneficiario" con ruolo di "Coordinatore".

Il cofinanziamento è garantito dalla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, che provvederà a cofinanziare il 50% delle spese che andrà a sostenere con fondi propri, ai sensi dell'art. 19, comma 4, punto c) e comma 5 e 6bis della Legge regionale n. 21 dell'8 agosto 2007, che istituisce il Fondo per il finanziamento e l'adeguamento di programmi e progetti ammessi o ammissibili a finanziamento comunitario, così come richiamata dalla Deliberazione della Giunta regionale n. 230 di data 19.02.2021.

I. 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.*

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): San Giorgio di Nogaro

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 = corridoio merci transnazionale (Mediterraneo)

Numero treni giorno = 1 [treni/gg] sul raccordo Porto Nogaro – linea Venezia - Udine

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 = 16 [treni/gg] al 2050

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

Secondo quanto prospettato, la velocità di percorrenza dei convogli da/per l'area di Porto Nogaro dal nuovo innesto in stazione sarà maggiore in seguito all'introduzione del nuovo Raccordo, che permetterà una velocità di percorrenza maggiore rispetto quella attuale limitata a 6 km/h. Pertanto, in base all'analisi proposta al punto "E", nel migliore dei casi e con le condizioni attuali, nel 2030 si andrebbero a gestire sei treni giornalieri carichi (massimo 12 transiti complessivi al giorno, considerando il ritorno dei convogli vuoti) e nel 2050 si stimano circa 8 treni carichi al giorno (massimo 16 transiti complessivi al giorno, considerando il ritorno dei convogli vuoti).

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico =

Incremento di puntualità atteso =

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 = area Porto Nogaro alla Linea Trieste-Venezia

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:

La velocità dei tempi di percorrenza è data dal nuovo percorso ferroviario che non passa all'interno del centro abitato di San Giorgio di Nogaro, ma al di fuori della zona abitata. In tal modo si potrà garantire una velocità di percorrenza maggiore rispetto a quella attuale di 6 Km/h e si eviteranno i passaggi a livello presenti all'interno della zona abitata.

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).

Attraverso l'introduzione dell'innesto presso la stazione di San Giorgio di Nogaro del nuovo Raccordo ferroviario, indirizzato verso l'area portuale, si garantisce un miglioramento dell'accessibilità all'area dell'Aussa Corno, oltre a quella portuale, in quanto renderebbe possibile individuare un percorso dedicato al trasporto merci che non intercetta l'area abitata.

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.

Efficiamento 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:

K. 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.

A supporto della presente richiesta di intervento si ricorda “Il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica” che prevede espressamente l’opera infrastrutturale oggetto di studio e progettazione, oltre al “Piano Operativo Triennale 2022-2024” di Porto Nogaro e alla documentazione predisposta nell’ambito del meccanismo per collegare l’Europa denominato “Connecting Europe Facility” (CEF).

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica dovrà essere avviato con il coinvolgimento degli attori locali e di RFI S.p.A. affinché il territorio e gli operatori possano contribuire a trovare la migliore soluzione possibile per salvaguardare gli interessi di tutti gli attori coinvolti. Trovato l’accordo sul tracciato ferroviario, sarà quindi possibile provvedere alla progettazione definitiva ed esecutiva dell’opera, garantendo le analisi necessarie al suo corretto sviluppo. Diversi sono i principali portatori di interesse del progetto:

- Comune Carlino e San Giorgio di Nogaro
- Popolazione
- COSEF- Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli per l’allaccio in zona portuale
- RFI-Rete Ferroviaria Italiana per l’allacciamento alla rete ferroviaria principale (Trieste-Venezia)
- Arpa e Azienda Sanitaria Universitaria
- Altri Enti

Per quanto riguarda le tempistiche di intervento, vengono ipotizzati:

- 4 Mesi per pubblicazione del Bando e della Stipula
- 36 Mesi per la progettazione
- 24 Mesi per i lavori

L’importo stimato corrisponde a 16.690.270,00 euro e suddiviso in:

- Importo progettazione stimato: 652.866,30 euro
- Importo opera stimato: 14.000.000,00 euro
- Altro (espropri, imprevisti) 2.037.403,70 euro

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Allo stato attuale si possono solo ipotizzare le potenziali criticità per il completamento dell'infrastruttura ferroviaria derivanti dalla procedura espropriativa e degli aggiornamenti degli strumenti di pianificazione urbanistica dei comuni che saranno attraversati dal raccordo ferroviario, definendo il percorso del raccordo in sede di progetto di fattibilità tecnica ed economica, che dovrà consentire l'avvio della procedura espropriativa (vincolo pre-ordinato all'esproprio).

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 5/6

“Potenziamento Scalo Merci di Monfalcone”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

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, G, I e J.

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 K, 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio portualità e logistica integrata
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Giulio Pian Arch. Elena Formica
Riferimenti (e – mail, tel.)	Email: giulio.pian@regione.fvg.it elena.formica@regione.fvg.it Telefono: 0403774923 0403774739

C. 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

D. 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

Regione Friuli Venezia Giulia – Fascio Lisert presso Monfalcone.

E. 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'intervento è finalizzato a potenziare l'infrastruttura ferroviaria che costituisce il cosiddetto "Fascio Lisert", al fine andare incontro alle esigenze del mercato attuale, che richiede l'aumento della prestazione dei convogli ferroviari (in termini di modulo e di massa rimorchiata). Tra i limiti principali del Raccordo si menziona la lunghezza limitata consentita all'accesso (max.500 metri) e le tempistiche poco performanti per introdurre i convogli nel Fascio Liser dovute all'attuale configurazione dell'armamento. Aumentando la lunghezza del modulo gestibile, ossia superando il limite del 500 metri, sarà possibile gestire convogli più lunghi, trasportare un maggior numero di tonnellate di merce, rendere le movimentazioni più veloci e ridurre la saturazione delle linee. A tal fine si propone una modifica dell'armamento presente in stazione come da planimetria allegata (Allegato 1), che prevede la possibilità di gestire la partenza e l'arrivo di convogli con modulo di 650 metri, direttamente dai binari dell'attuale Fascio Lisert.

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

Durante l'anno 2022 hanno transitato 1500 treni/anno nell'area oggetto del progetto di investimento. Si tratta di treni convenzionali, dedicati al trasporto automobilistico, mezzi vari, bramme, bricchette, materiali siderurgici in generale, caolino, cellulosa, legname e coils.

F. 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

Come deducibile dall'Allegato 1, in cui si riporta la planimetria di progetto, si rappresenta la volontà di inserire il Fascio Lisert tra i binari centralizzati, con conseguenti modifiche di armamento, impianti di sicurezza e trazione elettrica, al fine di consentire l'arrivo/partenza dei treni direttamente dal Fascio Lisert.

G. 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 Protocollo di Intesa per la gestione dell'intervento oggetto di richiesta vedrà coinvolti Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSP MAO), RAFVG e il Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia (COSEVEG).

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

In connessione all'ambito di intervento sono previsti ulteriori miglioramenti di sistema, che permettono di potenziare l'intero impianto ferroviario fino all'area portuale. AdSP MAO prevede un impegno di spesa di 8 milioni di euro per la realizzazione delle aree di concessione e relative modifiche all'infrastruttura ferroviaria.

I. 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.

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

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

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 = dalle Diretrici Venezia e Tarvisio a Monfalcone

Numero treni giorno = 5 [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 = 18 [treni/gg] al 2050

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

Secondo le prime stime, le tempistiche di arrivo e partenza dei convogli direttamente dal Fascio Lisert si potrebbero ridurre di un'ora. Conseguenza di ciò, sarebbe l'aumento della capacità teorica disponibile, che potrebbe tradursi nella capacità teorica di 8.500 treni/anno.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Diretrici Venezia e Tarvisio a Monfalcone

Incremento di puntualità atteso = 50 minuti

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:

Tramite l'eliminazione delle manovre per l'accesso al Fascio Lisert, si otterrebbe una riduzione delle interferenze tra le operazioni di manovra dei treni merci e il passaggio dei treni passeggeri. La diretta conseguenza sarebbe un incremento della puntualità dei traffici.

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = [min]

Relazione di traffico = area Porto Nogaro alla Linea Trieste-Venezia

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'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Nel nuovo modello orario si prevede che le operazioni di manovra avranno un'incidenza poco impattante nell'ambito della ricezione dei treni in stazione.

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 = oggi 1500 treni/anno e in previsione 6.500 treni/anno
[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra = in relazione ai volumi di trasporto, oggi sono necessarie 4.500 manovre/anno, mentre in futuro saranno necessarie 6.500 manovre/anno per la gestione di 6.500 treni. Ad oggi il rapporto tra treni e manovre è di 3 a 1, ossia 3 manovre per terminalizzare un treno, in seguito all'intervento il rapporto sarà di 1 treno per 1 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:

In termini di tempo, il miglioramento è individuabile in una riduzione delle tempistiche di transito dell'80%.

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:

Questo fattore deriva dal miglioramento delle condizioni di trasporto di cui godrebbe tutta la catena logistica in quanto, a fronte di un miglioramento infrastrutturale, si aumenterebbe la puntualità della percorrenza dei convogli, favorendo una riduzione del costo unitario rispetto a quello attuale.

K. 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.

La richiesta avanzata tramite il presente modulo si collega con quanto proposto all'interno della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale del Porto di Monfalcone, che considera necessaria la realizzazione del modulo di 750 metri per garantire lo sviluppo dei traffici portuali.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

La realizzazione della presente richiesta risulta connessa con una serie di interventi subordinati, come già anticipato alla lettera H e si considera propedeutica, in termini di efficienza, nell'ambito della realizzazione degli altri interventi compresi nel sistema logistico.

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 6/6

*“Interporto di Cervignano/Cervignano smistamento -
Potenziamento Scalo Merci”*

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	9
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	10
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	11
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	18
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	18

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, G, I e J.

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 K, 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate all'indirizzo mail: rfi-dce@pec.rfi.it

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio portualità e logistica integrata
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Giulio Pian Arch. Elena Formica
Riferimenti (e – mail, tel.)	Email: giulio.pian@regione.fvg.it elena.formica@regione.fvg.it Telefono: 0403774923 0403774739

C. 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

D. 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

Regione Friuli Venezia Giulia – Cervignano Smistamento (UD), presso il fascio circolazione linea 65.

E. 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 presente richiesta si incentra sulla possibilità di far arrivare e introdurre nell'Interporto di Cervignano convogli lunghi 750 metri (lunghezza pari al modulo europeo) al fine di poter ottimizzare l'utilizzo dei tre fasci di binari costituiti ciascuno da due binari già presenti nell'Interporto nell'area dedicata all'intermodalità e di lunghezza pari a 750 metri.

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

Attualmente l'Interporto di Cervignano gestisce 700 treni all'anno. Le merci trasportate sono di vario genere, tra cui il settore dell'Automotive e vi sono diverse modalità di gestione (convenzionale e intermodale).

F. 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 propone di adeguare l'asta di manovra al modulo di 750 metri di lunghezza, al fine di poter introdurre i convogli di tale lunghezza all'interno dell'Interporto di Cervignano attraverso un'unica manovra.

G. 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.).

L'intero interporto è soggetto al redigendo Piano Attuativo Comunale (PAC), di cui con Delibera di Giunta Regionale n. 1455 del 07/10/2022 sono stati individuati gli indirizzi per l'elaborazione dello stesso. Inoltre, sono attivi degli accordi commerciali tra operatori del trasporto multimodale, l'Interporto di Cervignano e gli operatori logistici di Trieste al fine di aumentare i traffici che coinvolgono l'area di interesse.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

L'interporto di Cervignano si è occupato recentemente di investire nell'attrezzaggio del terminal, per la gestione dello scarico/carico di unità intermodali (container, semirimorchi) attraverso l'acquisto di due gru a ponte. Inoltre, l'interporto si è attivato per l'ottenimento delle abilitazioni ferroviarie per la gestione della manovra in ambito stazione.

I. 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.*

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): Interporto Cervignano – Cervignano smistamento

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 Cervignano Smistamento in direzione Venezia e Tarvisio

Numero treni giorno = 2 [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] al 2050

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 =

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'aggiornamneto 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 = 2 [treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra = 4 [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:

Attraverso l'introduzione dell'asta di manovra con una lunghezza di 750 metri si consentirebbe di ridurre le operazioni di manovra e i tempi di percorrenza della stessa, rendendo l'Interporto molto più attrattivo ed efficiente.

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:

Uno dei fattori direttamente influenzati dall'allungamento dell'asta di manovra è rappresentato dalla riduzione dei costi di esercizio, in quanto verrebbero a ridursi i tempi di gestione e i tempi per la movimentazione dei convogli. I costi della singola manovra potrebbero ridursi nell'ordine del 7% rispetto all'attuale tariffario.

K. 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.

La Regione Friuli Venezia Giulia promuove l'intervento, condiviso dall'Interporto di Cervignano, dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e dagli operatori del trasporto multimodale coinvolti nei volumi afferenti all'interporto. Si conviene che i tempi di realizzazione dell'intervento dovrebbero seguire e supportare la crescita dei volumi attualmente in corso di consolidamento e pertanto sarebbe auspicabile che l'intervento venisse realizzato entro il 2024. Secondo una prima stima, la realizzazione dell'intervento dovrebbe impiegare un importo di pari un milione di euro.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Considerata la posizione strategica dell'Interporto di Cervignano, il suo efficientamento dà vita ad una migliore gestione dei flussi di trasporto che coinvolgono l'intera Regione. Pertanto, si considera l'intervento proposto come una necessità non solo per il singolo Interporto ma per l'intero sistema logistico regionale.