

N. Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2021

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 (ex 3.8) DEL PIR 2022
13/10/2021

In data 13/10/2021, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) e **Regione Friuli Venezia Giulia**, come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0002293).

L'incontro ha inizio alle ore 10.00.

Per RFI, sono presenti:

- 
- 
- 
- 

Per Regione Friuli Venezia Giulia sono presenti:

- 
- 
- 
- 

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 (ex 3.8) del PIR 2022 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 della Mobilità Sostenibili (di seguito: MIMS) 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.

Nel 2021, considerate le misure restrittive in vigore per l'emergenza sanitaria nazionale, la seduta in plenaria del tavolo tecnico da effettuarsi entro il 30 di aprile non ha avuto luogo. Ad ogni modo, con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0001058 del 30 aprile 2021, RFI ha comunque 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 da Regione Friuli Venezia Giulia con nota del 31/05/2021 e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **291 proposte** da parte di **20 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 recepibile**: 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 Regione Friuli Venezia Giulia e delle considerazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Regione Friuli Venezia Giulia	5	-	3	2	-	-	5	-

Il dettaglio delle richieste ed il riscontro motivato delle proposte trasmesse da Regione Friuli Venezia Giulia sono riportati in allegato.

Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti RFI richiede a Regione Friuli Venezia Giulia di fornire le seguenti ulteriori informazioni:

N° Richiesta	Osservazioni di RFI
1	<p>RFI evidenzia che rispetto a quanto indicato nella scheda di richiesta, la diminuzione dell’offerta sulla Sacile-Maniago avvenuta a partire dal dicembre 2019 non è strettamente legata ai tempi di chiusura del PL. Da un’analisi condotta tra il maggio 2018 e lo stesso mese del 2021, 4 treni dei 6 non più previsti non fermavano a Sacile San Liberale.</p> <p><i>Regione FVG chiede di inquadrare la questione nel contesto più ampio della estensione del servizio commerciale della Sacile-Gemona.</i></p> <p>D’altra parte RFI spiega che nell’ambito del Gruppo di Lavoro dedicato all’estensione del servizio commerciale della linea si valuterà anche questo aspetto, verificando se siano possibili ottimizzazioni a livello di sistema che riguardino anche la chiusura dei passaggi a livello.</p> <p><i>Regione, a questo riguardo, evidenzia che quale attività di cui al Gruppo di Lavoro prenderà avvio, e si concluderà entro l’anno, un programma di incontri – concordato assieme a RFI - con tutti i Comuni interessati da PL lungo la Sacile-Gemona al fine di assumere tutti gli elementi utili alla definizione con RFI di un programma complessivo di interventi di soppressione e condividere con gli Enti Locali le chiusure attuabili nel breve senza previsione di opere sostitutive. Nell’ambito di tale programma potranno essere valutati i fabbisogni per le opere e i benefici complessivi delle soppressioni attuate, in un quadro di definizione delle risorse disponibili da impiegare su priorità definite, come quella del PL di Sacile.</i></p> <p>Si condivide che la proposta diviene “oggetto di approfondimento” e sarà considerato come un nuovo progetto di “sviluppo”.</p>

Regione, inoltre, evidenzia l’opportunità di una presa in carico da parte del TTA, al fine di un riscontro rispetto le interlocuzioni già avviate tra Regione e RFI, di quanto prospettato nel progetto “Udine 2050” per il nodo della stazione di Udine e presentato dal Comune di Udine a inizio 2021, con particolare riferimento all’interramento della linea “storica” verso Tarvisio, nel caso RFI rilevi la necessità di un mantenimento in esercizio della stessa, in prospettiva, al fine di sostenere eventuali futuri incrementi di traffico sulla direttrice per Tarvisio non sostenibili dalla linea di cintura nell’assetto derivante dal completamento dei lavori previsti dal CdP 2017-2021 per i quali è stato già richiesto il completo finanziamento. Resta ferma la richiesta di spostamento di tutto il traffico ferroviario sulla linea di cintura al completamento dei predetti interventi e nelle more dell’interramento della linea “storica”.

Tale tematica verrà approfondita nella prossima edizione del TTA, affinché possa essere valutata anche in tale ambito, previa presentazione di scheda dedicata da parte della Regione.

RFI richiede inoltre di segnalare quali tra le proposte avanzate assumono per lo Stakeholder particolare rilevanza.

Regione Friuli Venezia Giulia segnala che le proposte in oggetto, integrative agli interventi già individuati nel Protocollo di Intesa Regione FVG-RFI, nel relativo Addendum n. 1 e nel CdP 2017-2021, delle quali si conferma la priorità, si contraddistinguono anch’esse per il loro elevato grado di

rilevanza. Ciò in quanto ritenute essenziali sia rispetto le esigenze regionali dal punto di vista dello sviluppo, miglioramento ed efficientamento infrastrutturale e dei servizi ferroviari (anche in relazione alle nuove competenze assunte dalla Regione sui servizi cd. “indivisi” oggetto di trasferimento con la legge statale di bilancio 2021), sia riguardo i contesti territoriali di diretto riferimento.

In considerazione della peculiarità e diversità di scala dei singoli interventi integrativi proposti la Regione richiede che gli stessi possano trovare una risposta realizzativa e di finanziamento totale, o quantomeno di prima fase per gli interventi di maggior rilievo economico, già nel contesto del CdP 2022-2026.

RFI rappresenta che la proposta di inserimento in CdP-I 2022-2026 non può essere stabilita a priori in quanto deve seguire il processo di prioritizzazione condiviso con il MIMS ed illustrato in plenaria nel mese di luglio u.s.

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 12:00.

Il presente verbale, composto di n. 4 pagine, è redatto e sottoscritto in due esemplari originali.

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 13/10/2021.

Per RFI



Per Regione Friuli Venezia Giulia



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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 1/5***

***“LINEA SACILE-GEMONA - SOPPRESSIONE PL AL
KM 2+237 DELLA S.S. N. 13 IN COMUNE DI SACILE”***

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	8
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 3.8 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 inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

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	
Nominativo operativo di riferimento	
Riferimenti (e – mail, tel.)	

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, etc.

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.

Elettificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio 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).

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, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

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.

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.

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 – Linea Sacile–Gemona – passaggio a livello al km 2+237 sulla Strada Statale 13 in Comune di Sacile. L'intervento richiesto consiste nella soppressione del passaggio a livello e nella realizzazione delle opere sostitutive.

La linea ferroviaria attraversa da sud-ovest a nord-est l'intera fascia pedemontana dell'ex provincia di Pordenone e si prolunga nella parte occidentale della fascia pedemontana dell'ex provincia di Udine, interessando direttamente un territorio composto da 16 Comuni: Aviano, Budoia, Castelnuovo del Friuli, Cavasso Nuovo, Fanna, Maniago, Meduno, Montereale Valcellina, Pinzano al Tagliamento, Sacile e Travesio (territorio pordenonese), Gemona del Friuli, Majano, Osoppo, San Daniele del Friuli, Forgaria (territorio udinese). Gravita inoltre sulla ferrovia un territorio più vasto, che comprende all'incirca la metà della superficie dell'ex provincia di Pordenone, interessando sostanzialmente tutti i comuni dell'area pedemontana e montana del pordenonese. Si tratta di territori a bassa densità abitativa, che trovano nella ferrovia un importante strumento di contrasto allo spopolamento, di connessione e di valorizzazione del territorio.

La linea ferroviaria assume la doppia valenza di infrastruttura percorsa da servizi di linea (per ora sulla sola tratta Sacile-Maniago - dedicati al soddisfacimento della domanda pendolare casa-scuola e casa lavoro e più in generale della domanda di mobilità dei residenti) e di infrastruttura turistica, visto il particolare pregio naturalistico e culturale delle aree attraversate. A tale proposito va ricordato che la linea Sacile-Gemona è stata inserita nell'elenco delle ferrovie turistiche di cui alla Legge n. 128/2017.

Con riferimento alle esigenze della mobilità "di linea", i principali poli attrattori sono rappresentati dai poli scolastici di secondo grado (siti perlopiù a Sacile, Maniago e Gemona), dai servizi ospedalieri e socio-sanitari (tra cui il Centro di Riferimento Oncologico di Aviano), dalle attività produttive (alcune di dimensioni significative quali la Roncadin di Meduno, altre più contenute ma di importante tradizione quali le imprese del distretto industriale del coltello nell'area strategica del maniaghese). Oltre alla domanda di trasporto concentrata sull'asse Sacile-Gemona, non va trascurata la domanda di relazione con il resto del territorio regionale e con il Veneto, in particolare verso Pordenone-Venezia e verso Udine, che trova soddisfacimento grazie al sistema delle coincidenze impostate presso il nodo di Sacile.

Per quanto attiene alla valenza storica, culturale, naturalistica e paesaggistica del territorio attraversato dalla linea Sacile-Gemona, con particolare riferimento quale punto di connessione al centro intermodale regionale di Maniago, si evidenzia il Parco Naturale Regionale delle Dolomiti Friulane, sito protetto inserito nel comprensorio montano soprastante l'alta pianura friulano – veneta, uno dei nove sistemi dolomitici del sito Unesco.

La ferrovia si presta inoltre a supportare il turismo lento e sostenibile, grazie alla sua prossimità per lunghi tratti alla "FVG 3 Ciclovía pedemontana e del Collio" parte della Rete Ciclabile di Interesse Regionale che prevede, tra l'altro, la realizzazione della futura ciclabile Casarsa – Pinzano sull'ex sedime ferroviario, acquisita recentemente al demanio regionale, e che integrerà quindi ulteriormente la mobilità ciclistica e turistica con quella ferroviaria.

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.

A seguito della prima fase di riapertura della linea Sacile - Gemona, avvenuta nel dicembre 2017; è stata attivata un'offerta di linea composta, nella periodicità feriale, da 11 coppie di treni regionali/giorno Sacile-Maniago.

Il servizio è stato tuttavia inficiato dai tempi di chiusura del PL sulla S.S. n. 13 di Sacile, di durata pari a $6 \div 8$ minuti per i treni con fermata a Sacile S. Liberale, che sono risultati non comprimibili e troppo gravosi per il traffico veicolare. Per mitigare questa criticità, a partire dal dicembre 2019 è stato necessario ridurre l'offerta ferroviaria feriale, rinunciando a 4 coppie di treni/giorno. Questo provvedimento di circolazione ha rappresentato appunto una mitigazione e non una misura risolutiva ed ha inoltre penalizzato il servizio ferroviario, che nella sua concezione iniziale intendeva valorizzare al meglio la riapertura della linea.

Le motivazioni sopra esposte portano dunque alla richiesta di soppressione del PL e di realizzazione delle correlate opere sostitutive.

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

ND

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 soppressione del PL oggetto della proposta richiederebbe la realizzazione di un'opera sostitutiva che è già stata oggetto di una valutazione tecnico-economica preliminare da parte di RFI ai sensi di quanto concordato, tra RFI e Regione FVG, al punto 1 dell'Addendum n. 1, dd. 23/04/2018, al Protocollo d'Intesa "Per lo sviluppo delle infrastrutture, dell'accessibilità ai servizi ferroviari di interesse regionale compreso il transfrontaliero" dd. 22/11/2016. Detta valutazione, trasmessa da RFI alla Regione con nota prot. n. RFI.DCO.SCTNE\A0011\P2018\0000021 dd. 23/10/2018, ha preso in considerazione la realizzazione di un sottovia veicolare in asse all'attuale attraversamento ferroviario e delle rampe di collegamento alle viabilità esistenti nonché la realizzazione di viabilità di ricucitura, per un costo dell'intervento pari a 4,7 M€ ed un quadro economico complessivo di circa 8 M€.

Gli elaborati progettuali che corredano lo studio di fattibilità sono quelli allegati alla predetta nota trasmessa da RFI.

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'Addendum n. 1 al "Protocollo d'Intesa per lo sviluppo delle infrastrutture, dell'accessibilità ai servizi ferroviari di interesse regionale compreso il trasporto transfrontaliero", sottoscritto da Regione e RFI in data 23 aprile 2018, prevede la prosecuzione degli interventi di ripristino e ammodernamento della linea Sacile-Gemona, fino alla sua completa riapertura. In questo ambito, tra l'altro, il Gestore dell'Infrastruttura si è impegnato "ad avviare una valutazione preliminare tecnico-economica finalizzata alla definizione di interventi infrastrutturali volti alla eliminazione del passaggio a livello presente sulla S.S. n. 13 in Comune di Sacile". Tale valutazione preliminare è stata già trasmessa alla Regione con la nota citata alla precedente lettera F.

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:**

Eliminazione dell'interferenza tra servizio ferroviario e traffico veicolare privato sulla S.S. n. 13 di Sacile, con conseguente beneficio su entrambe le modalità di trasporto (sia rispetto ai flussi che dal punto di vista ambientale, rumore e inquinamento atmosferico).

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): **PL al km 2+237 sulla S.S. n. 13 in Comune di Sacile.**

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 SACILE a MANIAGO

Numero treni giorno = 7 [treni/gg] FERIALE - **6**[treni/gg] FESTIVO

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da MANIAGO a SACILE

Numero treni giorno = 7 [treni/gg] FERIALE - **6**[treni/gg] FESTIVO

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 a

Incremento di puntualità atteso =..... [min, %]

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 =.....[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. 2/5

**"REALIZZAZIONE DI UNA STAZIONE ELEMENTARE A
SERVIZIO DELL'INTERPORTO DI PORDENONE
E ALLACCIO LATO UDINE"**

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	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
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 3.8 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 inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

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			
Nominativo operativo di riferimento			
Riferimenti (e – mail, tel.)			

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, etc.

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.

Elettificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio 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).

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, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

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.

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.

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

L'intervento è individuato lungo la Linea Venezia-Udine ad est della Stazione di Pordenone, presso lo Scalo Villanova / Interporto Pordenone (km 79+960 della linea medesima).

L'Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone è l'unico centro logistico e di commercio all'ingrosso attivo in Friuli Venezia Giulia.

L'area rappresenta un polo in espansione di servizi per le aziende.

L'Interporto - Centro Ingrosso è localizzato in prossimità dell'area urbana di Pordenone, facilmente raggiungibile dalla rete autostradale e dalla viabilità di interesse regionale, collegato direttamente alla linea ferroviaria Udine - Venezia. In virtù di questa posizione strategica e della sua capacità organizzativa, il Centro è in grado di assicurare un conveniente rapporto tra percorso ferroviario di trasporto e percorso stradale di distribuzione.

L'area è dotata di raccordo ferroviario nel quale confluisce la linea Venezia - Udine; è inoltre dotato di autonoma uscita autostradale sulla A 28 Portogruaro - Conegliano. E' in fase di realizzazione la bretella di collegamento tra Autostrada A 28 e S.S. 13 in fase di progettazione.

L'Interporto in un'area di oltre 50 ettari offre servizi logistici, in particolare per le aziende operanti con l'estero, che permettono la movimentazione delle merci, accoglie il Centro Intermodale, lo Scalo Merci, gli Uffici Doganali.

Di seguito alcuni dati relativi all'intermodalità del Centro:

- Uffici e gate: 200 m2.
- Officina per attrezzatura ferroviaria: 1.000 m2.
- Magazzini trasportatori/spedizionieri: 107.000 m2.
- Centro logistico: 30.000 m2.
- Commercio all'ingrosso: 43.600 m2.
- Piattaforma intermodale: 100.000 m2.
- Area industriale raccordata: 25.000 m2.
- Area per magazzini raccordati e piazzali di stoccaggio: 50.000 m2.
- 4 binari operativi.
- 3 binari di presa-consegna dei convogli.
- 10 treni/giorno (massima potenzialità).
- 34.000 Uti/anno.
- Superficie totale interporto: 840.000 m2.

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.

A seguito della prima fase di riapertura della linea Sacile - Gemona, avvenuta nel dicembre 2017; è stata attivata un'offerta di linea composta, nella periodicità feriale, da 11 coppie di treni regionali/giorno Sacile-Maniago.

Allo stato attuale le condizioni dello Scalo Villanova / Interporto Pordenone (km 79+960 della Linea Venezia-Udine) sono le seguenti:

- Assetto: scalo di Villanova allacciato al binario di corsa dispari, con deviatoio ambito stazione, protetto da segnale di protezione/partenza (stato attuale)
- Organizzazione funzionale: I carri in manovra si muovono dall'Interporto (binari di Presa e Consegna) agli stazionamenti di Pordenone per diventare treni in partenza/arrivo. I binari dell'interporto sono elettrificati e quindi non c'è l'esigenza di introdurre/estrarre il convoglio con un locomotore diesel di manovra.
- Potenzialità impianto: 6/8 treni/giorno (3/4 coppie)
- Modulo: 625 metri Terzo binario di Pordenone, se disponibile rispetto a funzioni circolazione, altrimenti IV binario mod. 560 m

La proposta intende aumentare la capacità residua dello scalo dando modo ad uno sviluppo del traffico merci.

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

Allo stato attuale la programmazione treni settimanale prevede 12 treni di relazione con l'Interporto e 4 treni con il Raccordo Electrolux ed è sviluppata sui binari III e IV dello Scalo.

Data la potenzialità dell'impianto di 6/8 treni/giorno e una riduzione di 2 treni/giorno dovuta al non utilizzo del binario V (per limitata lunghezza), nonché la decurtazione per fasce manutentive in linea in fascia notturna (-20%), la potenzialità residua dell'impianto attuale è di 3/5 treni/giorno.

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.

L'intervento consta nella realizzazione di una stazione elementare a servizio dell'Interporto (NUOVA STAZIONE DI PORDENONE – km 77+800) con le relative tecnologie e allaccio lato Udine, da definire congiuntamente a RFI in relazione allo sviluppo dei traffici.



La proposta prevede il seguente assetto a regime:

- Assetto: scalo di Villanova allacciato ai binari di corsa, si aggiunge un fronte di segnalamento lato Udine i treni posso arrivare/partire in adiacenza all'Interporto.
- Organizzazione funzionale: Arrivi e Partenze da 3 binari centralizzati presso l'Interporto sensibile riduzione dei tempi per Introduzione/estrazione dal raccordo
- Potenzialità impianto: fino a 30 treni/giorno (15 coppie)
- Modulo: 750 metri stazione elementare

Valore stimato da RFI per le opere in oggetto è di 24 M€.

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 strum enti di pianificazione e programmazione territoriale (PUC, PRIT, PUMS, etc.).

La Convenzione attuativa del 10 ottobre 2013 tra Inetrporto-Centro Ingrosso di Pordenone S.p.A., Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il "Potenziamento/adequamento del Terminal Intermodale di Pordenone" norma gli investimenti e le fasi attuative degli interventi, definendo i rapporti tra RFI e Interporto di Pordenone.

Sono stati previsti all'interno della Convenzione la realizzazione di 3 binari di presa e consegna e 4 per lo scarico e carico, nonché del modulo a 750 dei binari di presa e consegna.

Nei termini della Convezione è prevista la realizzazione dei seguenti interventi:

Fase 1: lavori di potenziamento/adequamento del Terminal consistenti nell'ampliamento del numero di binari ad uso dell'Interporto;

Fase 2: realizzazione di una stazione elementare a servizio dell'Interporto con le relative tecnologie e allaccio lato Udine, da definire congiuntamente a RFI in relazione allo sviluppo dei traffici.

Si sono altresì definite le cessioni delle aree in modo da rendere disponibili le aree del raccordo in carico all'Interporto, nonché gli interventi realizzativi e le modalità operative che porteranno all'attivazione del raccordo.

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): **Nuova stazione elementare a servizio dell'Interporto (NUOVA STAZIONE DI PORDENONE – km 77+800)**

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 **a**

Numero treni giorno =..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = **Passeggeri** **Merci**

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

Relazione di traffico = da **a**

Numero treni giorno =..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = **Passeggeri** **Merci**

Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 30 [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 =..... [min, %]

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 =.....[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. 3/5

**“POTENZIAMENTO STRUTTURALE DELLA LINEA CASARSA-
PORTOGRUARO E DELLA TRATTA SACILE-OSOPPO DELLA
LINEA SACILE-GEMONA DEL FRIULI”**

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	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	8
G. ACCORDI E INTESE	9
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	9
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 3.8 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 inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

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	
Nominativo operativo di riferimento	
Riferimenti (e – mail, tel.)	

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, etc.

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.

Elettificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio 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).

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, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

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.

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.

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
Friuli Venezia Giulia – Linea Casarsa-Portogruaro e Linea Sacile-Gemona del Friuli, tratta Sacile-Osoppo

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 richiesta di intervento scaturisce dalla prevista utilizzazione dal 2023 di nuovi treni ibridi, che stante l'attuale classificazione dell'infrastruttura sarebbero soggetti a frequenti limitazioni della velocità.

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

L'offerta complessiva del trasporto regionale insistente sulle due linee è pari a 44 treni giorno medio, con prospettiva di una riorganizzazione e regolarizzazione in funzione della riapertura progressiva della tratta successiva a Maniago della linea Sacile-Gemona del Friuli.

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.

Adeguamento dell'infrastruttura alla categoria D4. progettazione a cura di RFI.

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.

Acquisto nuovi treni ibridi

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 CASARSA a PORTOGRUARO e da SACILE a OSOPPO**

Località di servizio (se intervento puntuale):

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 =30 DPR [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da SACILE a GEMONA DEL FRIULI

Numero treni giorno = 14 ATTUALI, CON PREVISIONE DI REGOLARIZZAZIONE E RIORGANIZZAZIONE (STUDIO MODELLO DI OFFERTA IN CORSO) [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Beneficio commerciale associato all'investimento (barrare il beneficio individuato)

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =10 per DPR [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 = 30 TRENI giorno

Incremento di puntualità atteso = [min, %]

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:

Essendo le linee a binario unico le velocità nelle tratte tra le stazioni sedi di incrocio diminuiscono la possibilità di recupero viste le performance dei mezzi nuovi.

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = 5' [min]

Relazione di traffico = da Casarsa a Portogruaro

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = 7' [min]

Relazione di traffico = da Sacile a Gemona

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:

In considerazione della circolazione dei nuovi treni ibridi (con un peso assiale elevato) che circoleranno sulle due linee attualmente in Cat. C3L circoleranno con delle velocità limitate in alcuni tratti di linea comportando un aumento di percorrenza sostanziale rispetto l'orario attuale.

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

Diminuzione percorrenza dei treni

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.

Diminuendo la percorrenza dei treni le coincidenze nel nodo di Sacile con i treni sulla tratta Venezia-Udine diventano più fruibili da parte del cliente

Efficientamento 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.

Il passaggio da Cat. C3L a Cat. D4 incrementa le prestazioni 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. 4/5

***“INTERVENTI DI CONTENIMENTO E ABBATTIMENTO DEL
RUMORE LUNGO LA RETE FERROVIARIA DEL FVG”***

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	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
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 3.8 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 inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

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	
Nominativo operativo di riferimento	
Riferimenti (e – mail, tel.)	

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, etc.

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.

Elettificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio 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).

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, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

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.

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.

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

La rete ferroviaria regionale presenta un'articolazione strutturale fondamentale impennata sui due assi principali di scorrimento dei flussi del traffico passeggeri e merci nelle direttrici Est-Ovest e Sud-Nord, in funzione dei flussi di trasporto generati dal sistema portuale regionale e dalle industrie nelle relazioni nazionali ed internazionali, nonché dei flussi di transito indotti dalla presenza di tre valichi di confine.

Su tali due assi si incanala lo sviluppo dei traffici ferroviari lungo i corridoi multimodali transeuropei Mediterraneo e Adriatico Baltico. Con la prevista valorizzazione del sistema portuale, interportuale e produttivo regionale e le prospettive di sviluppo che andranno a interessare tali corridoi di relazione con il contesto europeo, il cui adeguamento in termini di capacità ferroviaria e potenziamento è punto strategico degli interventi previsti dal "Protocollo d'Intesa per lo sviluppo delle infrastrutture, dell'accessibilità ai servizi ferroviari di interesse regionale compreso il trasporto transfrontaliero", i conseguenti flussi passeggeri e merci andranno ad aumentare la pressione sonora sulle aree e sui ricettori sensibili di cui alle fasce di pertinenza ferroviaria.

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 piano di abbattimento del rumore nel FVG, predisposto da RFI ai sensi del D.M. Ambiente 29/11/2000, prevede 290 interventi sul territorio regionale ordinati secondo un ordine di priorità. Per l'individuazione degli interventi è stata seguita la metodologia di cui al citato decreto ministeriale, basandosi sugli esiti delle analisi di RFI concluse nel luglio 2002 con la stima dei livelli sonori nelle fasce di pertinenza ferroviaria.

Dall'originario programma quindicennale di interventi è stato stralciato, per l'attuazione, il gruppo di interventi relativi al primo quadriennio, ma allo stato attuale se a livello nazionale il programma sconta una bassa percentuale di interventi realizzati, sul territorio regionale non è stato ancora avviato.

Tenuto conto del quadro di sviluppo potenziale dei traffici illustrato al paragrafo precedente, che si instraderanno prioritariamente lungo le direttrici transeuropee così come adeguatamente potenziate (cfr. con i previsti interventi di cui al succitato Protocollo d'Intesa come la velocizzazione della Venezia-Trieste, il raddoppio della Udine-Cervignano e della linea di cintura del nodo di Udine), si ritiene necessario definire un nuovo cronoprogramma degli interventi, che a partire dal programma di RFI, vada ad attivare concretamente la realizzazione degli interventi che interessano i punti di maggiore impatto sonoro lungo le direttrici ferroviarie citate.

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

ND

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.

Interventi di contenimento e abbattimento del rumore, ai sensi del DM Ambiente 29/11/2000 e del Piano predisposto da RFI, in corrispondenza dei punti di maggior criticità lungo i corridoi transeuropei Mediterraneo e Baltico, tenuto conto anche dei prospettati incrementi di traffico derivanti dai potenziamenti infrastrutturali e dallo sviluppo del sistema portuale, interportuale e produttivo regionale.

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.).

Gli interventi previsti sono ricompresi nel Piano di abbattimento del rumore nel FVG, predisposto da RFI ai sensi del DM Ambiente 29/11/2000, fatto salvo eventuali nuove progettualità necessarie derivanti dagli aggiornamenti della mappatura acustica o dagli studi di impatto dei potenziamenti delle linee ferroviarie interessate.

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:**

Minore impatto ambientale, riconducendo ai valori previsti da legge i livelli sonori dei punti ricettori sensibili esposti agli attuali e futuri traffici ferroviari lungo i corridoi transeuropei Mediterraneo e Adriatico Baltico.

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): **Comuni interessati dalle fasce di pertinenza acustica ferroviaria dei corridoi transeuropei Mediterraneo e Adriatico Baltico**

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 **a**

Numero treni giorno =.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = **Passeggeri** **Merci**

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

Relazione di traffico = da **a**

Numero treni giorno =.....[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 a

Incremento di puntualità atteso =..... [min, %]

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 =.....[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. 5/5

***“MIGLIORAMENTO PRESTAZIONALE
DELLA LINEA UDINE-VENEZIA-MESTRE”***

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	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	9
G. ACCORDI E INTESE	9
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	9
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 3.8 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 inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- rfi-dce@pec.rfi.it,
- dg.tf@pec.mit.gov.it
- per conoscenza: pec@pec.autorita-trasporti.it

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

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	
Nominativo operativo di riferimento	
Riferimenti (e – mail, tel.)	

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, etc.

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.

Elettificazione

In questo programma ricadono gli interventi di elettificazione di linea attualmente a trazione termica.

Raddoppio 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).

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, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.

Nuova fermata

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.

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.

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.

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

La rete ferroviaria regionale presenta un'articolazione strutturale fondamentale impennata sui due assi principali di scorrimento dei flussi del traffico passeggeri e merci nelle direttrici Est-Ovest e Sud-Nord, in funzione dei flussi di trasporto generati dal sistema portuale regionale e dalle industrie nelle relazioni nazionali ed internazionali, nonché dei flussi di transito indotti dalla presenza di tre valichi di confine.

La tratta Udine-Sacile-Venezia-Mestre, parte della linea n. 14 (Trieste C.le-Venezia S.L. via Udine), risulta di rilevante importanza in quanto costituisce il contesto infrastrutturale di collegamento dei 4 Comuni capoluogo regionali (Trieste, Gorizia, Udine, Pordenone) con Treviso e Venezia Mestre, nel Veneto.

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 Udine-Sacile-Venezia-Mestre, parte della linea n. 14 (Trieste C.le-Venezia S.L. via Udine), come detto realizza il collegamento ferroviario dei 4 Comuni capoluogo regionali (Trieste, Gorizia, Udine, Pordenone) con Treviso e Venezia Mestre, nel Veneto. Lungo tale corridoio si sviluppano flussi passeggeri di interesse regionale e, anche nella prospettiva di sviluppo del sistema portuale regionale e dell'intermodalità, nonché del modal shift, traffici merci in potenziale incremento.

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

ND

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.

Potenziamento tecnologico e miglioramento prestazionale linea Venezia-Udine.

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 SACILE a UDINE**

Località di servizio (se intervento puntuale):

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 a

Numero treni giorno =.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =.....[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 a

Incremento di puntualità atteso =..... [min, %]

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 =.....[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.
