RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

mims

O. Regione del Veneto

TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2022

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2022
08 novembre 2022

In data 08 novembre 2022, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) e **Regione Veneto**, come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.-NEMI.DCO\PEC\P\2022\0000474).

L'incontro ha inizio alle ore 15:00.

Per RFI, sono presenti:

[omissis]

Per PAB, sono presenti:

[omissis]

Allegati n. 1

Il "tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura", previsto nella sezione 2.6 del PIR 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 Provincie Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2022\0000799 del 29 aprile 2022, RFI ha invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

Obiettivo del presente incontro è comunicare l'esito delle valutazioni preliminari svolte da RFI in merito alle esigenze trasmesse da Regione Veneto mediante piattaforma *sharepoint* e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **363 proposte** da parte di **23 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 capito 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 PAB e delle valutazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Regione Veneto	1	-	-	-	1	-	1	-

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

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

ID osservazione	Elementi di discussione
-	-

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.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

L'incontro termina alle ore 15.30.

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

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 08/11/2022.

Per RFI

[omissis]

Per Regione Veneto

[omissis]

Regione del Veneto

	PROPOSTE di intervento					BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento												Tipologia di richieste				
Stakeholder	**REGIONE**	**Rif. N°Scheda Stakeholder**	**ID osservazione**	**Linea / Località**	**DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)**	Impatto sulla capacità	Impatto sulla regolarità/puntualità	Incremento della velocità	Incremento del livello/qualità dei servizi	Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri	Efficientamento dei movimenti di manovra	Incremento prestazionale	Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie	Riduzione dei costi	Altro	**VALUTAZIONI**	**VALUTAZIONI RFI (non recepibile, oggetto di approfondimento, già prevista)**	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Regione del Veneto	Veneto	1	1	Venezia Marghera Scalo	Veneto Green Link Connessione multimodale al porto di Venezia				X		X	X		X		Nel 2021 è stato siglato un nuovo Protocollo tra RFI e AdSP MAS riguardante gli interventi di fase 2 interessanti il porto di Venezia, che mirano a rivoluzionare il funzionamento del porto dotandolo di una nuova stazione collegata direttamente alle linee del nodo di Venezia, riducendo sensibilmente i perditempi attuali dovuti ai movimenti di manovra e al passaggio per la stazione di Mestre, dove il flusso merci interseca in più punti quello passeggeri creando interferenze vincolanti. Il collegamento alla nuova stazione sarà multimodale in quanto saranno realizzate due nuove infrastrutture, stradale e ferroviaria, che minimizzeranno l'impatto sul territorio sviluppandosi sulla stessa direttrice e soprattutto permetteranno al Porto di Venezia di integrarsi a pieno con le reti TEN-T. Proprio per assicurare il raggiungimento di tutti questi obiettivi il protocollo del 2021 è stato firmato non solo da RFI e AdSP MAS, ma Regione Veneto, CAV – Concessioni Autostradali Venete, Comune di Venezia e Città Metropolitana di Venezia. E' in corso la PFTE.	oggetto di approfondimento	NO				X

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 1/1

"Veneto Green Link
Connessione multimodale al porto di Venezia"

INDICE

INDICE **2**

A. ISTRUZIONI PRATICHE **3**

MODALITÀ DI TRASMISSIONE 3

TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE 3

RICHIESTE DI CHIARIMENTI 3

B. ANAGRAFICA **4**

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO) **5**

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE **9**

E. OBIETTIVI COMMERCIALI **9**

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA **14**

G. ACCORDI E INTESE **16**

H. INVESTIMENTI COLLEGATI **17**

I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO **18**

J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO **19**

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO **22**

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE **22**

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del **"tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura".** L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quando previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

Le sezioni da compilare obbligatoriamente sono le seguenti: B, C, D, E, F, G, I e J.

Se la proposta riguarda nuove infrastrutture (nuove linee, raddoppi o elettrificazioni di linee esistenti...), si invitano gli Stakeholder a inserire quante più informazioni possibili anche nel capitolo K, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

Ogni "scheda richiesta intervento" deve fare riferimento ad una singola proposta di progetto.

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2022.**

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Regione del Veneto
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione: Infrastrutture Trasporti
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
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;

☐ adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;

☐ altro…….

☐ Piano Regolatore Generale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.

☐ Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.

☐ Elettrificazione

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

☐ Aumento della capacità di una tratta di linea

In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).

☐ raddoppio della tratta;

☐ posa in opera di un terzo binario sulla tratta;

☐ quadruplicamento della tratta.

☐ European Rail Traffic Management System

In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

☒ Sviluppo nuova tratta

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

☐ Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe:

☐ la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;

☐ il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;

☐ la posa in opera di pensiline e shelter;

☐ la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;

☐ altro……..

☐ L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

☒ Nuova stazione

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

☐ L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

☐ Nuova fermata

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

☐ L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

☐ Adeguamento del modulo

In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.

☐ Potenziamento strutturale

In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.

☐ Adeguamento sagoma

In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento a sagoma di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.

☒ Potenziamento scali merci

In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci o delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.

☐ Rinnovo Informazioni al Pubblico

In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.

☐ L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

☐ Allungamento/ innalzamento marciapiedi

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita /discesa dei passeggeri dai treni già circolanti o/e per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H55 per migliorare l'incarrozzamento.

☐ L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

☐ Velocizzazioni di linea

In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementarne la velocità di percorrenza.

☐ Servizi per imprese ferroviarie

In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei “servizi extra pacchetto minimo di accesso” per le Imprese Ferroviarie.

☐ Introduzione tornelli

In questo programma ricadono gli interventi per l’introduzione dei tornelli nelle stazioni.

☐ Installazione barriere antirumore

In questo programma ricadono gli interventi per l’installazione delle barriere antirumore per limitare l’inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.

☐ Soppressione PL

In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.

☐ Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

In questa sezione devono essere indicati la Regione, l'impianto e/o la linea dove si propone l'intervento e descritto il territorio interessato

L'area di Porto Marghera (Venezia) sviluppa le funzioni portuali, commerciali ed industriali, integrando altresì la funzione logistica. Nell'area portuale di Marghera sono localizzate 1260 aziende, che occupano circa 19.330 addetti (Confindustria, 2017) nei settori petrolifero, chimico, agroalimentare, cantieristico e logistico portuale. Le forti previsioni di crescita del traffico merci, ed in particolare di quello ferroviario, collegate all'apertura del Brennero, e ai numerosi altri investimenti previsti sulla rete nazionale ed europea, richiedono il ripensamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria al porto. L'infrastruttura di ultimo miglio infatti dovrà essere adeguata al fine di consentire al porto di Venezia di mantenere il ruolo di "core port" nella rete TEN-T, e sviluppata coerentemente con lo spostamento, in corso, del baricentro delle attività portuali verso sud, nonché con la volontà di allontanare gli impatti del porto dalle aree più antropizzate. In tale ottica la realizzazione del nuovo collegamento multimodale permetterà, nel lungo periodo, di porre in relazione diretta il porto con le reti stradali e ferroviarie nazionali, evitando totalmente le interferenze con la Stazione ferroviaria di Venezia Mestre e la rete stradale urbana.
L'intervento, oggetto di Protocollo di intesa 2021 sottoscritto tra RFI, Regione del Veneto, CAV, Comune di Venezia, Città Metropolitana di Venezia, sarà realizzato nella Regione Veneto e prevede la realizzazione di un collegamento multimodale comprensivo di:

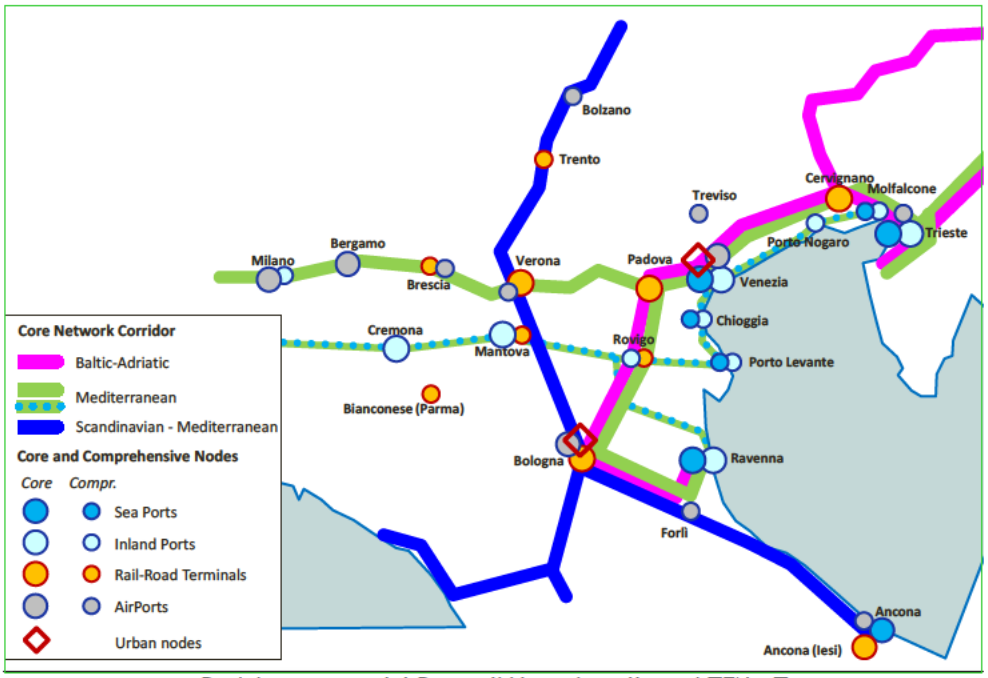
- un collegamento ferroviario diretto tra la linea dei Bivi (linee provenienti da Trieste e da Padova) e la Penisola della Chimica, per realizzare una seconda uscita ferroviaria dal Porto di Venezia by-passando il nodo di Mestre, una nuova stazione nel Porto di Marghera e, in proseguimento, una piattaforma intermodale nell'area dove sorgerà anche il nuovo terminal contenitori di Montesyndial;
- un collegamento autostradale tra l'A57 (piazzale di Villabona), la rotatoria della Rana e la SS309 Romea;
- collegamenti viari portuali tra la rotatoria della Rana e via dell'Elettricità da un lato e via dell'Elettronica/via della Chimica dall'altro;

Il progetto, denominato Venice Green Link, oltre a permettere il completamento del sistema infrastrutturale dell'area centrale veneziana consentirà anche di risolvere le criticità esistenti di accesso alle aree portuali, in particolare nelle aree comprese tra Mestre e Marghera, riducendo i fenomeni di congestione in ingresso al Porto e a Mestre e incrementando la quota modale 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.

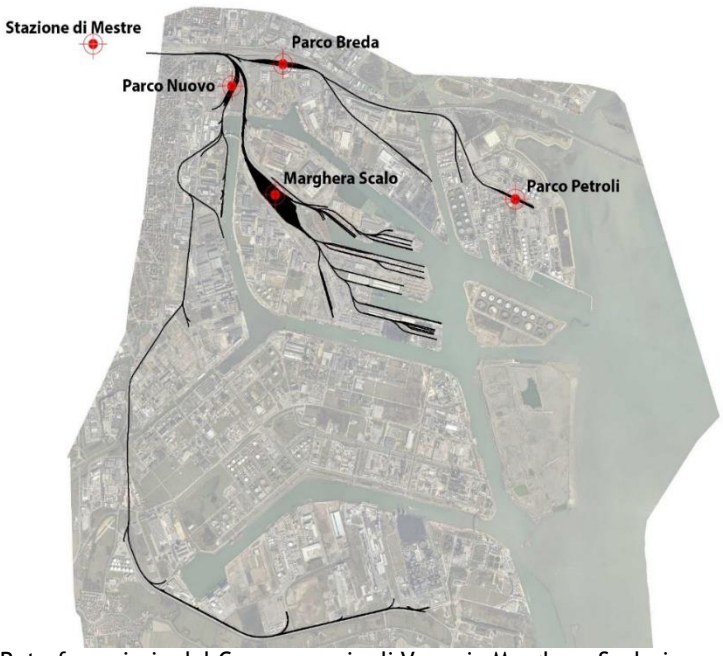
Il Porto di Venezia si pone in posizione baricentrica rispetto ai grandi flussi Nord-Sud ed Est-Ovest, esso è core port nell'ambito della rete TEN-T ed è uno dei principali nodi di riferimento dei corridoi Baltico-Adriatico, Mediterraneo e del programma Motorways of the Sea, nonché parte dei Rail Freight Corridor RFC5 e RFC6.



Posizionamento del Porto di Venezia nelle reti TEN - T

Il Porto di Venezia ha confermato, anche nel 2021 nonostante la pandemia in corso, le quote di traffico ferroviario registrato negli ultimi anni, con una movimentazione complessiva annuale pari a 94.000 carri (circa 4800 treni/anno). I potenziamenti ferroviari in corso sulla rete nazionale ed europea, spinti anche dai fondi PNRR, fanno prevedere una crescita esponenziale del traffico ferroviario anche a discapito della modalità stradale.

Il sistema ferroviario del Porto di Venezia è definito come Comprensorio di Venezia Marghera Scalo, nel "Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria" adottato da AdSPMAS con Ordinanza n.3 del 11/09/2017. Il Comprensorio è costituito da circa 45km di binario, la stazione di Venezia Marghera Scalo ed i raccordi (privati e di terminal) ed è interamente ricadente nell'ambito portuale del Porto di Venezia.



Rete ferroviaria del Comprensorio di Venezia Marghera Scalo in esercizio al Gestore Unico

L'impianto di Venezia Marghera Scalo, composto da un fascio base di 12 binari elettrificati, gestito da RFI, e un fascio di appoggio di 18 binari, in gestione alla società di manovra ERF, collega i raccordati del Comprensorio di Venezia Marghera Scalo alla rete nazionale mediante la linea a singolo binario Venezia Mestre-Venezia Marghera Scalo. Tutto il traffico afferente alla stazione di Venezia Marghera Scalo transita per la stazione di Mestre con impatti sul traffico ferroviario passeggeri.

I raccordati del Porto di Venezia movimentano via ferro differenti tipologie merceologiche: prodotti siderurgici (nel 2021 circa il 60% in peso del traffico complessivo), agroalimentari (17%), energetici (14%), chimici (7%) e semirimorchi e container (1,2%), e altre merci (1%) servendo il sistema produttivo padano e il centro-est Europa.

Attualmente i volumi di traffico si attestano su circa 100 treni/settimana con prevalenza delle relazioni nazionali, ma con una quota rilevante di traffico internazionale (c.a. 25% nel 2021, 17% via Tarvisio, 7% via Villa Opicina e 1% Via Brennero).

Inoltre il potenziamento del terminal Autostrade del Mare, la realizzazione di un nuovo terminal container nell'area Montesyndial, previsto e finanziato anche dal PNRR/Fondo Complementare, nonché l'insediamento di nuovi terminal stanno orientando e sempre più orienteranno lo spostamento verso sud del baricentro dei traffici portuali. Tale shifting acuirà, infatti, ulteriormente l'inadeguatezza dell'attuale sistema di accessibilità al porto, accrescendo i traffici commerciali su Via della Chimica e creando situazioni di criticità nell'innesto a raso in Romea e sulla SP81. È necessario, quindi, sviluppare interventi infrastrutturali, gestionali e tecnologici in grado di rispondere alla domanda di trasporto e di ridurre la pressione ambientale sulle aree del Comprensorio più prossime a quelle antropizzate.

AdSP ha in corso di sviluppo e realizzazione numerosi interventi, di breve e medio periodo, di potenziamento del Comprensorio ferroviario, volti all'incremento della capacità della rete, alla riduzione dei tempi di manovra

e all'abbassamento delle emissioni stradali. Tuttavia, poiché la domanda attuale e futura di mobilità commerciale e industriale richiederà, di:

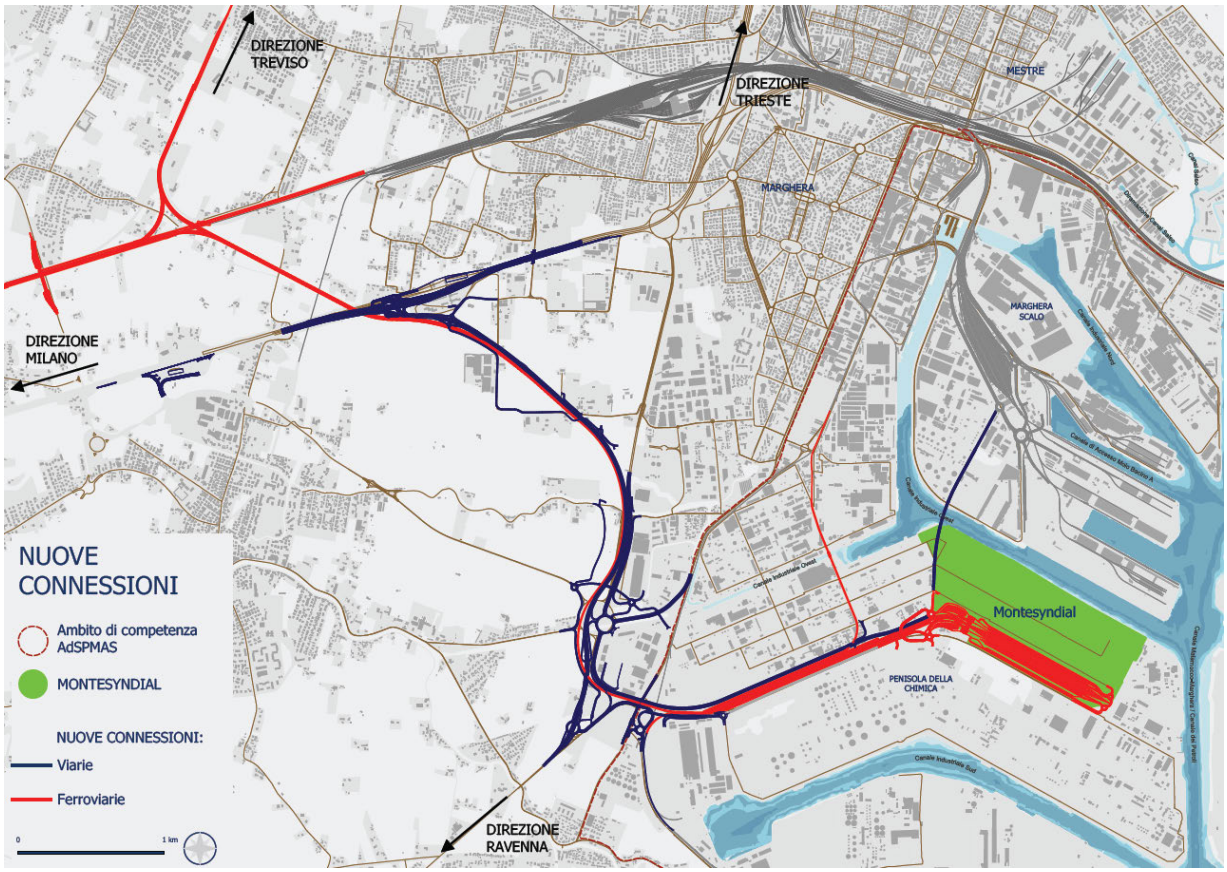
- ridurre le emissioni riconducibili alla mobilità delle merci e delle persone;
- eliminare le strozzature e le congestioni;
- accorciare i percorsi sia del ferro, sia della gomma;
- eliminare la commistione tra mezzi pesanti e l'uso urbano della rete stradale,

AdSPMAS ha previsto, sul lungo periodo la realizzazione di una nuova accessibilità al porto al fine di rendere il sistema portuale veneziano efficiente e interconnesso con il sistema logistico regionale, nazionale ed europeo nonché ad accrescere la propria componente intermodale contribuendo, altresì, attivamente al raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei gas serra al 2030 ed alla completa decarbonizzazione entro il 2050.

Il vantaggio ambientale collegato al nuovo progetto (nuovo instradamento dei mezzi pesanti e dei treni) è stato effettuato sulla base degli studi sulla mobilità portuale di AdSPMAS e sulla mobilità autostradale effettuati da CAV Concessioni Autostrade Venete, stimando gli attuali e i futuri tempi di percorrenza e lunghezze dei segmenti della rete infrastrutturale e le emissioni dei mezzi pesanti al 2030, assunto come riferimento per il completo esercizio dei nuovi archi e delle minori emissioni dei motori diesel.

I valori complessivi non includono i risparmi di percorrenze e di emissioni dei veicoli leggeri, che pure usufruiscono della riduzione della congestione e della minore lunghezza di numerosi itinerari, sono pari a circa 2500 t/anno di CO_2 per il settore stradale e circa 3000 t/anno per il risparmio di percorrenze dei locomotori diesel di manovra.

L'intervento oggetto della proposta si pone come obiettivo commerciale la realizzazione di una nuova porta di accesso al porto, stradale e ferroviaria, che consenta di servire il flussi futuri e di deviare parte dell'attuale traffico dalle aree nord, più antropizzate e già prossime alla saturazione, sulle nuove infrastrutture che presenteranno standard europei adeguati al ruolo di porto core riducendo gli impatti ambientali dei flussi stradali e ferroviari connessi al porto.



Nuove connessioni multimodali al porto di Venezia

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

Come descritto al paragrafo la stazione di Venezia Marghera Scalo opera attualmente per il ricevimento di tutti i treni in partenza ed in arrivo dal porto ed il relativo smistamento per i vari raccordati. I treni coprono praticamente tutte le categorie merceologiche con volumi che si attestano sui 100 treni/settimana.
La nuova Stazione, parte del progetto, si affiancherà a quella esistente, ma essa, collegata direttamente alle linee nazionali, sarà al servizio delle aree portuali sud, e precisamente:
- delle piattaforma intermodale nella Penisola della Chimica, composta da 2 piattaforme gemelle in un'area di 230'000 m2, ciascuna dotata di 4 binari da 750 m sotto gru a portale per interscambio modale, rispettivamente acqua-ferro e gomma-ferro con la possibilità di utilizzo misto;
- dei raccordati di via dell'Elettronica (compresa la piattaforma RO-RO);
- dei raccordati di via dell'Elettricità, parzialmente. I binari di via dell'Elettricità, infatti, sono collegati ad entrambe le stazioni e l'operatore di manovra disporrà della flessibilità necessaria a smistare i movimenti.

In considerazione dell'incremento previsto dei traffici e della diversione di quelli esistenti, la domanda di movimento della nuova stazione è valutata complessivamente in 10-12 coppie di treni/d al 2030.

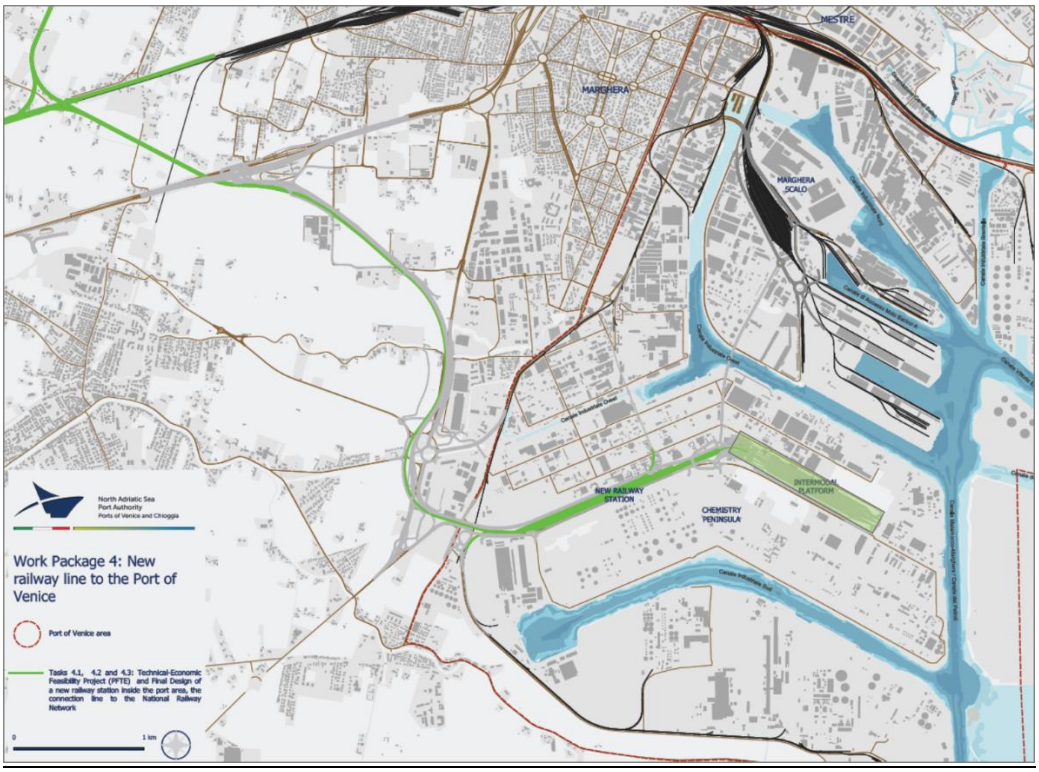
Descrizione della proposta

In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche ***tecniche e funzionali del progetto.***

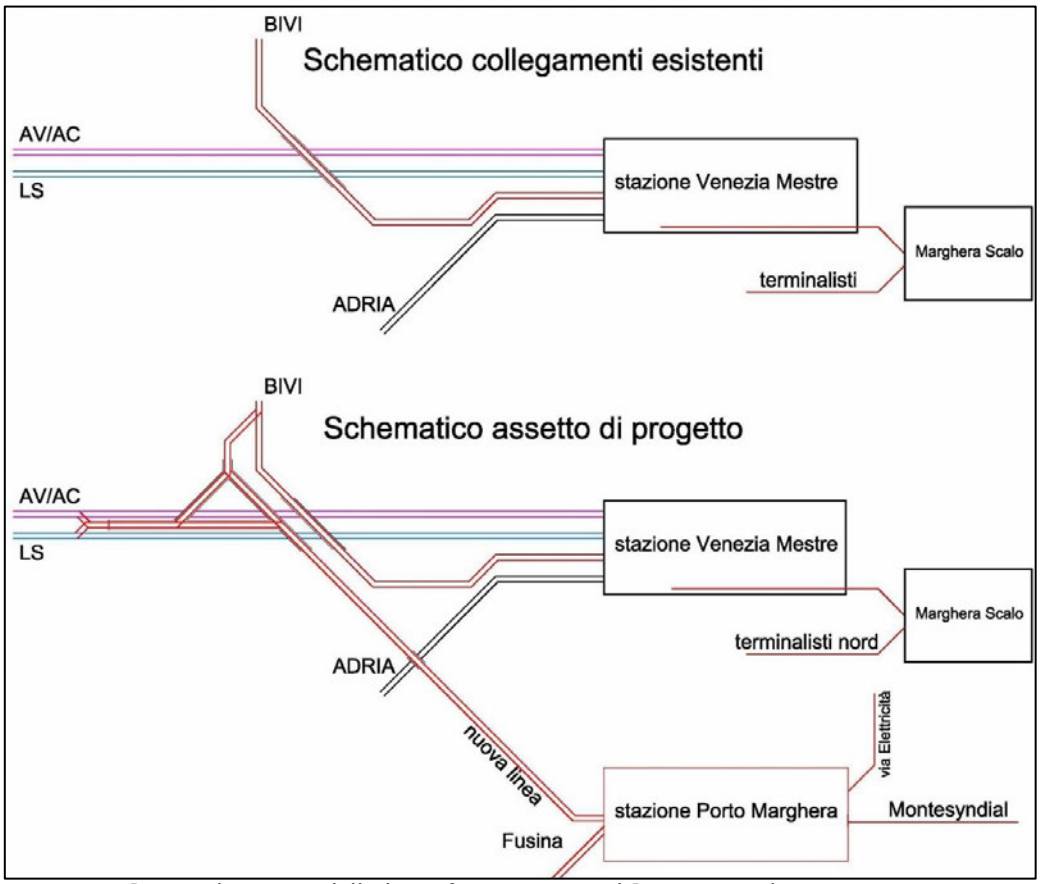
Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: *Sì* ☐ *No* *x*

Il progetto, previsto nel quadro Protocollo di Intesa di cui in precedenza, innova totalmente l'accessibilità portuale eliminando le interferenze con le reti locali e garantendo standard infrastrutturali adeguati ad un porto core della rete TEN-T. Fra gli interventi previsti è ricompresa anche la realizzazione di una linea ferroviaria a doppio binario dalla linea Venezia Padova (altezza innesto dei Bivi) al Comprensorio di Venezia Marghera Scalo e la realizzazione di una nuova stazione merci nella penisola del petrolchimico, a servizio del porto di Venezia, nonché una piattaforma intermodale, da collocarsi nella penisola della Chimica, in grado di servire il traffico originato dall'area portuale e dal territorio veneto.
Il tracciato ferroviario si dirama dalla rete nazionale, innesto dei Bivi, supera in quota l'autostrada A57 e poi scende a piano campagna con una rampa lunga circa 1.7 km fino alle aree portuali del Petrolchimico dove troverà spazio la nuova stazione ferroviaria. La linea ha pendenza longitudinale limitata al 5 ‰, funzionale alla movimentazione di treni da 2.500 t con un solo locomotore.



Tracciato ferroviario dai Bivi al Petrolchimico, in prosecuzione alla nuova stazione la piattaforma intermodale



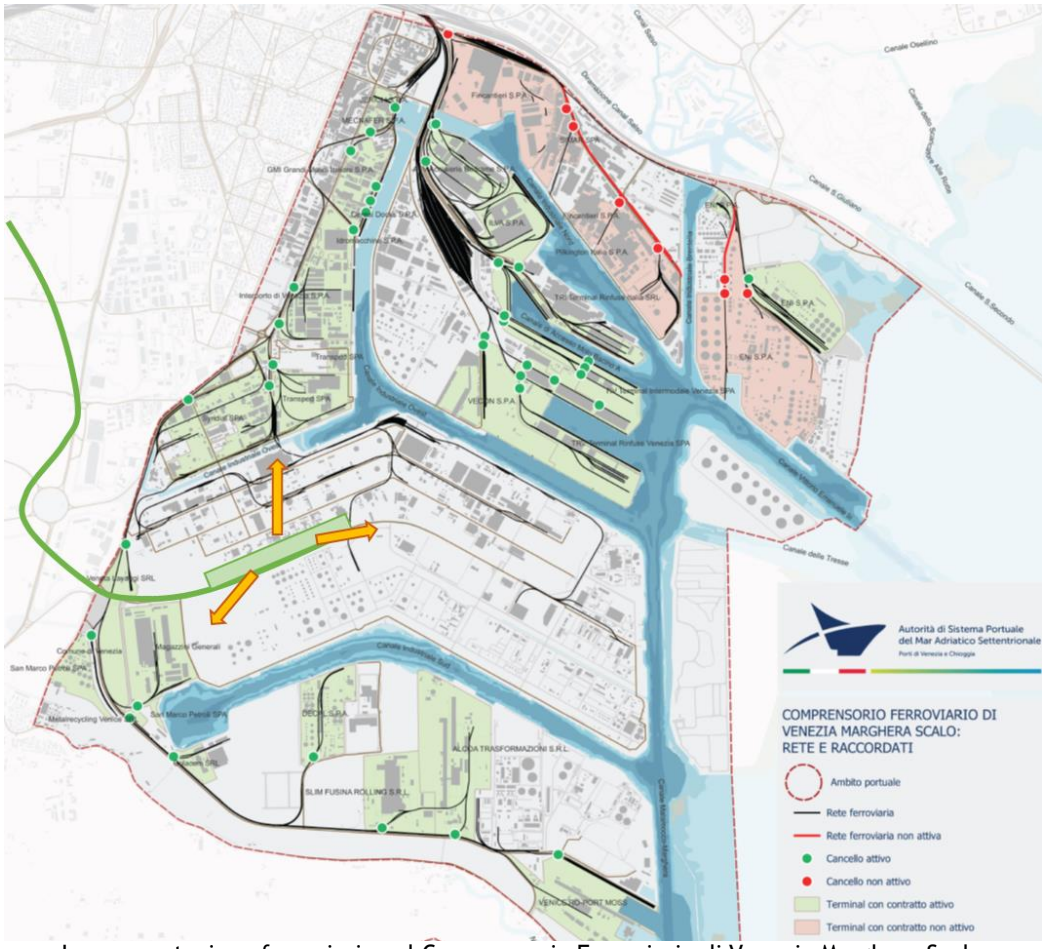
Piano schematico delle linee ferroviarie per il Porto - attuale e progetto

La nuova stazione, posta a circa 5 km a valle dell'autostrada (composta da 13 binari) sarà connessa al Raccordo Base del Comprensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo in direzione:

- nord, verso Via dell'Elettricità;
- est, verso la nuova piattaforma intermodale e il terminal di Montesyndial;
- sud, con inversione di marcia, verso San Marco Petroli e Fusina.

Il fascio binari e le radici est ed ovest saranno completamente centralizzati e svolgeranno la funzione di arrivo/partenza verso la nuova linea e presa consegna da e per le 3 direttrici del Comprensorio Ferroviario portuale. Le ulteriori attività svolte sul fascio saranno quelle di ricovero locomotori e sosta carri.

La collocazione della nuova stazione consentirà di servire in maniera più efficiente le aree di maggior sviluppo del Porto di Venezia (dorsale Sud-Ovest/Fusina, parte delle aree di via dell'Elettricità e le nuove aree di sviluppo di Montesyndial) e ridurre il traffico ferroviario merci portuale che attualmente attraversa la Stazione di Mestre.



La nuova stazione ferroviaria nel Comprensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo

F. 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'intervento proposto, oggetto del Protocollo di Intesa 2021 firmato nel tra RFI, Regione del Veneto, CAV, Comune di Venezia, Città Metropolitana di Venezia, è altresì, previsto nel Piano Operativo Triennale dell'AdSPMAS approvato con delibera del Comitato di Gestione n.16 del 09.12.2021 nonché inserito nella Project List dei Corridoi TEN-T Adriatico-Baltico e Mediterraneo.
Inoltre la pianificazione prevista dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione del Veneto (D.G.R. n. 1376 /2019 e Deliberazione del Consiglio regionale n. 75 / 2020), include tra i suoi obiettivi primari l'obiettivo O.1: "Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale". Questo obiettivo prevede che il Piano Regionale dei Trasporti sia lo strumento primario di una politica dei trasporti ampia, che superi i meri confini regionali, che risponda alla vocazione dell'economia veneta fortemente orientata alle relazioni internazionali. All'interno del citato obiettivo si inserisce la strategia S.2 "Promozione della comodalità mare - gomma - ferro e riequilibrio modale del trasporto merci" secondo la

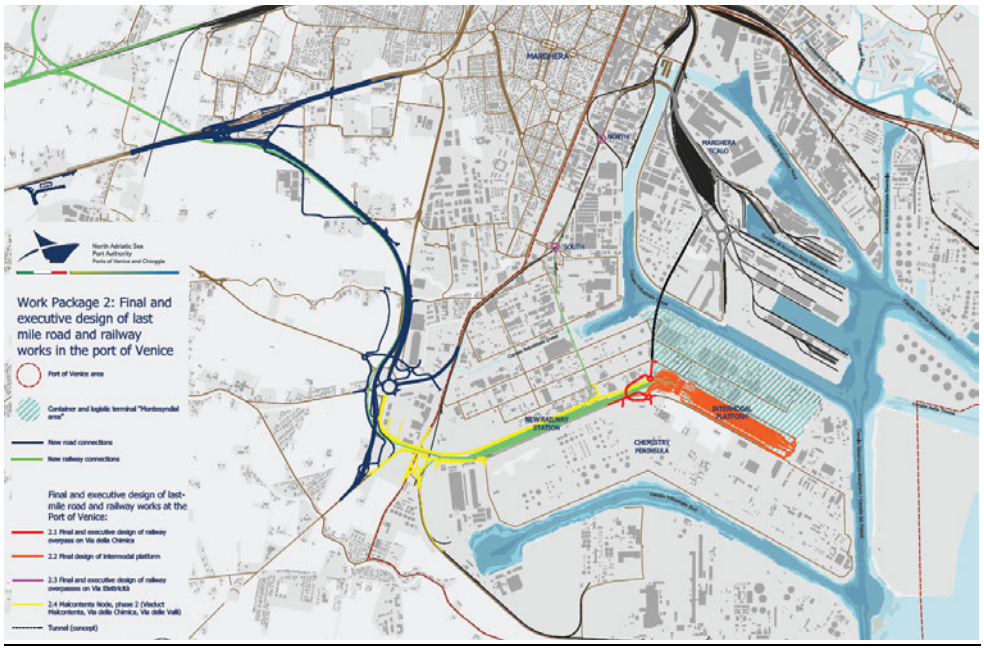
quale il trasporto merci, fondamentale per lo sviluppo economico, oggi grava pesantemente sulle reti di mobilità del Veneto ed è necessario realizzare interventi che, oltre a decongestionare le reti stradali e ferroviarie, favoriscano un maggiore uso della comodalità.
Il progetto è stato, altresì, riconosciuto dal Comune di Venezia coerente con la propria pianificazione urbanistica generale e d'area e funzionale al raggiungimento degli obiettivi di pianificazione strategici dell'ente, quale attrattore di occasioni di sviluppo economico-sociale.
La Città metropolitana di Venezia riconosce la potenzialità del progetto all'implementazione degli obiettivi previsti nel proprio Piano strategico metropolitano e, in particolare, la linea 9 relativa allo sviluppo economico, per la quale la logistica portuale e la sostenibilità costituiscono elementi peculiari del territorio di area vasta.

G. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

L'intero progetto per la realizzazione di un collegamento multimodale oltre alla parte ferroviaria comprende anche:

- un collegamento autostradale tra l'A57 (piazzale di Villabona), la rotatoria della Rana e la SS309 Romea, che sarà sviluppato da Regione Veneto (CAV);
- collegamenti viari portuali tra la rotatoria della Rana e via dell'Elettricità da un lato e via dell'Elettronica/via della Chimica dall'altro, che saranno sviluppati da AdSPMAS.



Componenti del progetto Venice Green Link: in verde il tracciato ferroviario, in giallo e in rosso la viabilità portuale, in blu la viabilità autostradale e in arancione la nuova piattaforma intermodale

Compresa la ramificazione interna al Porto si tratta di circa 8 km di strade in nuova sede, di cui circa 3 km di bretella autostradale.

H. 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:*

x Impatto sulla capacità

- ❑ ***Impatto sulla regolarità/puntualità***
- ❑ ***Incremento della velocità***

X Incremento del livello/qualità dei servizi

- ❑ ***Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri***

X Efficientamento dei movimenti di manovra

X Incremento prestazionale

- ❑ ***Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie***

X Riduzione dei costi

- ❑ ***Altro*** _____

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

I. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da Porto di Venezia a Linea Padova- Venezia , altezza scavalco di Maerne

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 porto di Venezia a Linea Venezia Padova o Venezia -Trieste

Numero treni giorno = 20 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Passeggeri x Merci

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

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 10/12 coppie di treni/giorno [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

Il nuovo impianto di stazione a servizio del Comprensorio ferroviario di Venezia Marghera Scalo consentirà il raddoppio della capacità attuale dell'offerta in termini di binari arrivi/partenza (presa e consegna). Ma la nuova stazione essendo localizzata in maniera più baricentrica a molti raccordati consentirà tempi ridotti di manovra e di conseguenza anche il tempo di occupazione dei binari di arrivo/partenza utilizzati, come avviene per Marghera Scalo in accordo con RFI, anche come presa e consegna, sarà ridotto. La capacità complessiva del sistema stazione/raccordo base sarà quindi più che raddoppiata dalla nuova infrastruttura. La domanda stimata per tale impianto al 2030 è circa 10/12 coppie di treni/g. Il traffico sarà parte in diversione dalla

stazione di Marghera Scalo (che nel 2021 ha gestito fino a circa 18-20 t/giorno), e quindi non interferirà più con l'impianto di Mestre, in parte a servizio di traffico generato dallo sviluppo delle aree portuali più a sud.

☒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. 20/24 [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

Si ipotizza un traffico di circa 10/12 coppie/giorno relativo a differenti categorie merceologiche. La nuova stazione possedendo tutti i binari a standard europeo ed essendo connessa direttamente alla linea nazionale con un doppio binario potrà essere progettata per evitare interferenze tra manovra e circolazione, elemento che attualmente incide molto sulla capacità della stazione di Venezia Marghera Scalo.

☒ Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =……10-12 coppie di treni [treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =…20/25 [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

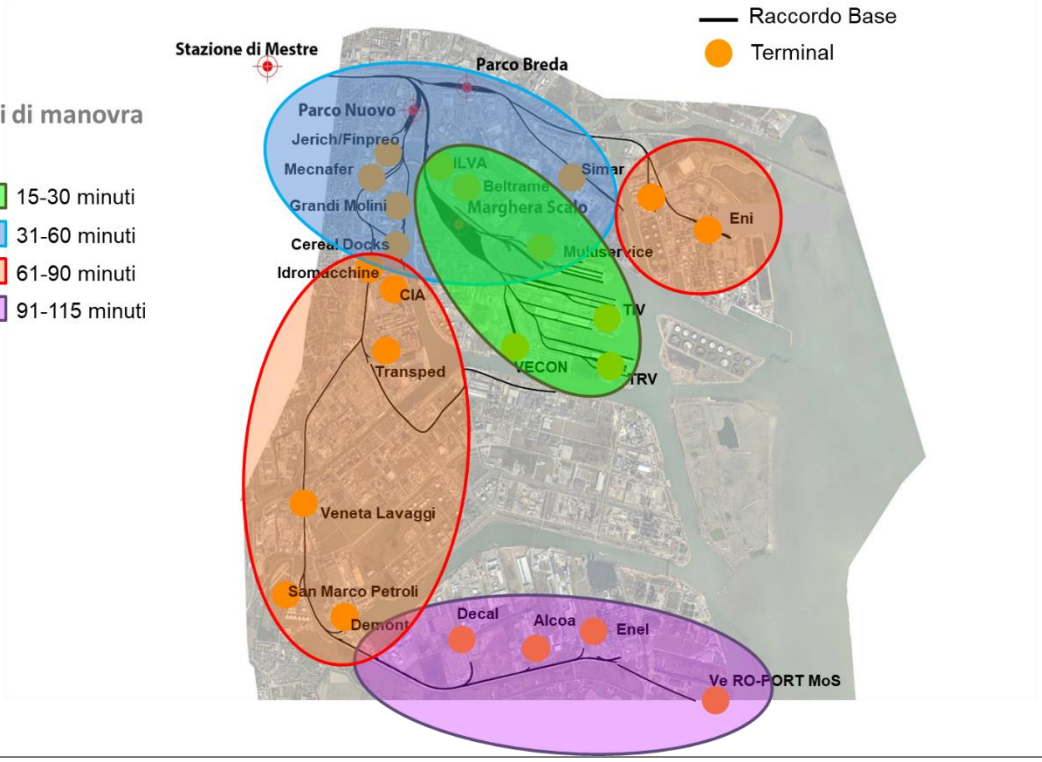
☐ Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna

☒ Velocizzazione dei tempi di manovra

☒ Altro: aumento della flessibilità delle manovre in termini di itinerari,

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto come la quantificazione del miglioramento atteso in termini di tempi o costi di esercizio:

La collocazione della nuova stazione più prossima a molti raccordati delle aree sud del porto consentirà di ridurre notevolmente i tempi di manovra del Comprensorio Ferroviario che, possedendo un'estesa molto ampia (45 km di binari), in alcuni casi arrivano anche a 120 minuti.



Attuali tempi di manovra nel Comprensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo

Il beneficio della riduzione dei tempi di manovra si tradurrà nella capacità dell'operatore di manovra di poter effettuare di effettuare più servizi a parità di risorse, minori costi operativi con impatto di riduzione delle tariffe di manovra e di conseguenza un incremento della percentuale modali su ferro. A minori percorrenze in manovra corrispondono anche minori interferenze con il sistema stradale e minori emissioni della trazione diesel con conseguente notevole beneficio ambientale. La doppia stazione nel Comprensorio inoltre consentirà una flessibilità aggiuntiva all'operatore di manovra che gli consentirà di gestire in maniera efficiente picchi di domanda, ritardi, emergenze, ecc.

J. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevati quali: costi e tempi di realizzazione, grado di maturità della proposta, iter autorizzativo, finanziamenti e fabbisogni, informazioni necessarie per la valutazione economica sociale del progetto.

La proposta sviluppata a livello di studio di fattibilità sarà congiuntamente, da AdSPMAS, RFI, CAV Regione del Veneto, sottoposta alla prossima call CEF (autunno 2022) per la richiesta del finanziamento della progettazione di fattibilità tecnico economica e dei successivi livelli progettuali. La stima delle sole opere ferroviarie, comprensiva di oneri accessori e costi della struttura, è pari a circa 600 milioni di euro.

K. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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