

L. Regione Autonoma Friuli Venezia - Giulia

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2024
28/10/2024

In data 28/10/2024, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI), **Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia** (di seguito: RFVG) e **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (di seguito: MIT), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DSPPECP20240001161).

L'incontro ha inizio alle ore 09:00.

Per RFI, sono presenti:
[omissis]

Per RFVG, sono presenti:
[omissis]

Per MIT, 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 2024 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra RFI, la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e gli “Stakeholder” (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro, associazioni di categoria rappresentative di operatori economici coinvolti in attività commerciali, industriali e/o logistiche ivi compresi gestori/utilizzatori di raccordi allacciati all’IFN) al fine di efficientare le scelte nell’avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Con avviso su sezione dedicata del sito aziendale del 18/04/2024, RFI ha invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

Con riferimento alle esigenze trasmesse da RFVG a mezzo PEC, il presente incontro ha l’obiettivo di consolidare e condividere le valutazioni preliminari delle proposte ritenute da RFI non perseguibili o già in programmazione nonché di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **417 proposte** da parte di **21 Stakeholder**.

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

- **Servizi:** intervento dedicato allo sviluppo dei Servizi Accessori erogati sulla base di quanto stabilito dal Prospetto Informativo Rete (ad es. binari di sosta, platee di lavaggio, aree di sosta dove effettuare scarico reflui)
- **Sviluppo:** inteso come intervento di efficientamento e potenziamento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad. es. interventi di velocizzazione degli impianti, realizzazione binari di incrocio/precedenza, innalzamento marciapiedi, potenziamento dell'Informazione al Pubblico)
- **Esercizio:** inteso come miglioramento della gestione operativa e dell'esercizio ferroviario con impatti su regolarità e puntualità (ad es. soppressione PP.LL.)
- **Grande opera:** inteso come intervento nuove realizzazioni con impatto significativo sulla domanda di trasporto (ad es. interventi di quadruplicamento, nuove linee)

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

- **Non recepitibile:** richieste non accoglibili per vincoli normativi/tecnici o perché fuori contesto.
- **Oggetto di approfondimento:** richieste risultate meritevoli di approfondimenti 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 RFVG e delle valutazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepitibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
RFVG	32	0	30	2	0	1	25	6

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

Con riferimento alla numerazione di cui all'Allegato n. 1 recante la totalità delle valutazioni preliminari riferite alle proposte di RFVG, RFI condivide con RFVG quanto di seguito.

ID osservazione	Elementi di discussione
1	RFVG chiede in quale anno potrebbe essere adeguata la massa assiale della linea. RFI spiega che l'esito può essere molto variabile, perché a volte servono interventi puntuali e limitati, in altri casi può necessitare un intervento diffuso che riguarda anche il corpo stradale. Nel caso specifico la verifica ai carichi da traffico per velocizzazione e riclassificazione è stata completata con esito positivo e la linea è riclassificabile in

	<p>categoria D4 previo rinnovo dell'armamento con adeguamento del profilo della massicciata e conseguente procedimento di AMIS. L'intervento al momento non risulta finanziato.</p> <p>Ad ogni modo RFI aggiorna che esiste un GdL per analizzare la transitabilità dei Blues, che sulla linea Casarsa-Portogruaro ha sancito che a condizioni attuali possono circolare senza limitazioni. Di conseguenza la presente richiesta non risulta più dirimente.</p>
2	RFI spiega che le attività di verifica sono state terminate tra Sacile e Maniago, mentre sono in corso di completamento, con termine previsto entro novembre, sulle restanti tratte fino a Osoppo. In tutte le tratte sono emersi dei ponti, ponticelli e tombini che non soddisfano i criteri per riclassificare sia a C3 che D4. Per queste opere d'arte le eventuali attività di adeguamento al carico dovranno essere finanziate sia per la progettazione, che sarà affidata all'esterno, sia per la successiva realizzazione.
5-6	RFVG spiega che la copertura delle pensiline è incompleta e non consente la protezione dei viaggiatori per i treni più lunghi. Inoltre, l'assenza di una protezione completa delle scale mobili dagli agenti atmosferici, oltre a limitare il comfort negli spostamenti, ha provocato malfunzionamenti e il blocco degli impianti.
7	RFVG chiarisce che i monitor sulle banchine servono agli utenti per verificare eventuali ritardi in tempo reale. MIT richiede se gli indicatori di carrozza sono presenti, dal momento che agevolano i tempi di incarrozzamento. RFI spiega che sono già presenti.
8	RFVG chiede le dimensioni previste per gli ascensori e su quale sottopasso saranno inseriti. RFI spiega che saranno analoghi agli altri già attivati, quindi di Tipo 2 (luce netta cabina 1.1x1.4 metri). Inoltre, saranno inseriti nello stesso sottopasso. RFVG evidenzia che gli attuali sono piccoli e non è possibile inserire una bicicletta.
22	RFI modifica la classificazione da "già previsto" ad "oggetto di approfondimento" della richiesta, in quanto gli interventi in corso riguardano la sistemazione delle aree esterne e non l'accessibilità, oggetto della richiesta.

Per le richieste classificate come oggetto di approfondimento proseguono le valutazioni ai fini dell'inserimento di dette proposte nella programmazione di RFI.

Il coordinatore della riunione, non essendovi null'altro da discutere, dichiara concluso l'incontro alle ore 09:50.

Il presente verbale, composto di n. 4 pagine, viene accettato espressamente dalle Parti con la sottoscrizione in calce. In assenza di accettazione espressa, quest'ultima si intende comunque perfezionata decorso il termine di quindici giorni lavorativi dalla trasmissione della bozza di verbale.

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 28/10/2024.



Per RFI

[omissis]

Per MIT

[omissis]

Per RFVG

[omissis]

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

PROPOSTE di intervento					Valutazioni		Tipologia di richieste				
REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	Linea / Località	VALUTAZIONI	VALUTAZIONE DI SINTESI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già previsto)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Friuli Venezia Giulia	1	1	Adeguamento dell'infrastruttura alla categoria C3.	Linea Casarsa-Portogruaro	RFI ha previsto uno studio delle opere civili per valutare gli interventi necessari all'adeguamento della linea Casarsa-Portogruaro al peso assiale di cat. D4 nell'ambito dei finanziamenti per l'elettrificazione della tratta, che è in fase di conclusione. Solo disponendo degli esiti della progettazione si potrà valutare se sia possibile una prima fase che permetta la riclassificazione in C3, senza false spese rispetto ad un adeguamento al D4. Per la parte realizzativa, RFI ha avviato un Piano Nazionale di riclassificazione con orizzonte di Piano Industriale (2031). È in avvio e non sono ancora definibili i primi rilasci.	oggetto di approfondimento	SI (integrazione)		X		
Friuli Venezia Giulia	2	2	Adeguamento dell'infrastruttura alla categoria C3.	Salice-Pinzano (Linea Sacile-Gemona)	È in fase di conclusione lo studio delle opere necessario all'adeguamento a C3. A seguire sulla base dell'entità delle opere previste si potrà valutare come procedere. È inoltre in atto la definizione di un Pdl per la definizione di un QE per individuare la migliore soluzione trasportistica sulla linea.	oggetto di approfondimento	SI (integrazione)		X		
Friuli Venezia Giulia	3	3	Soppressione PL al Km 16+411 (situato a 420 m dalla stazione di S.Vito al Tagliamento) con contestuale realizzazione di un'opera d'arte sostitutiva(sottopasso) che mantenga il collegamento viario.	Linea Casarsa-Portogruaro	RFI ha un Piano Nazionale di soppressione PL su intera rete. Le priorità vengono definite di concerto con le Regioni/Province Autonome mediante specifici protocolli. In relazione alla caratterizzazione delle linee la soppressione dei PL può avvenire con cofinanziamento da parte degli Enti Locali. È in corso di valutazione la stipula di un protocollo sui PL tra Regione Friuli Venezia-Giulia e RFI.	oggetto di approfondimento	NO			X	
Friuli Venezia Giulia	4	4	Realizzazione sala d'attesa climatizzata	Trieste Airport	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	4	5	Allungamento delle pensiline	Trieste Airport	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	4	6	Protezione degli impianti (in particolare scale mobili) e dei vari dispositivi (ad es. delle emettitrici automatiche dei biglietti) dagli agenti atmosferici.	Trieste Airport	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	4	7	Installazione di monitor che in tempo reale riportano gli orari di arrivo/partenza dei treni e gli eventuali ritardi.	Trieste Airport	I monitor risultano già presenti nella LdS, ma non sui binari. Si chiede a Codesto Stakeholder di fornire ulteriori elementi.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	8	Realizzazione ascensori per accesso ai binari 3-4 e 7-8	Udine	La stazione rientra tra quelle che saranno adeguate entro il 2027. Attualmente la realizzazione degli ascensori richiesti è in fase di progettazione.	già previsto	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	9	Realizzazione di due ascensori per ciascun marciapiede di accesso ai treni.	Udine	La richiesta sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. in relazione ai livelli di frequentazione della stazione.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	10	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Gorizia Centrale	Al fine di migliorare l'accessibilità ed il decoro delle stazioni, si rappresenta che RFI sta attuando il Piano Integrato Stazioni. La stazione vi ricade con orizzonte 2024.	già previsto	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	11	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Pordenone; Linea Udine - Venezia (via Pordenone)	L'impianto è già stato sede di lavori per il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche	già previsto	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	12	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Trieste Airport; Venezia - Trieste	L'impianto è di nuova realizzazione per cui già ottemperante.	già previsto	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	13	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Trieste Centrale; Venezia - Villa Opicina/Trieste	L'impianto è già stato sede di lavori per il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche	già previsto	NO		X		

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

PROPOSTE di intervento				Valutazioni			Tipologia di richieste				
REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	Linea / Località	VALUTAZIONI	VALUTAZIONE DI SINTESI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già previsto)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Friuli Venezia Giulia	5	14	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Udine; Linea udine - Venezia	L'impianto ricade nella programmazione del Piano Integrato Stazioni comprendente il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche con attivazione prevista nel 2027.	già previsto	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	15	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Cervignano-Aquileia-Grado; Venezia - Trieste	L'impianto ricade nella programmazione del Piano Integrato Stazioni comprendente il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche con attivazione prevista nel 2027. Attualmente l'intervento non è ancora finanziato.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	16	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Codroipo; Udine - Venezia	L'impianto ricade nella programmazione del Piano Integrato Stazioni comprendente il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche con attivazione prevista oltre il 2028	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	17	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Cormons; Udine - Monfalcone (via Gorizia)	L'impianto ricade nella programmazione del Piano Integrato Stazioni comprendente il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche con attivazione prevista oltre il 2028	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	18	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Gemona del Friuli; Tarvisio - Udine	L'impianto ricade nella programmazione del Piano Integrato Stazioni comprendente il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche con attivazione prevista oltre il 2028	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	19	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Latisana-Lignano-Bibione; Venezia - Trieste	L'impianto ricade nella programmazione del Piano Integrato Stazioni comprendente il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche con attivazione prevista nel 2028. Attualmente l'intervento non è ancora finanziato.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	20	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Maniago; Gemona Del Friuli - Pinzano - Sacile	L'intervento sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. Si rappresenta che, al momento, l'impianto non rientra tra quelli in programmazione ambito Piano Integrato Stazioni in linea con quanto indicato in Piano Commerciale.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	21	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Manzano; Udine - Monfalcone (via Gorizia)	L'intervento sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. Si rappresenta che, al momento, l'impianto non rientra tra quelli in programmazione ambito Piano Integrato Stazioni in linea con quanto indicato in Piano Commerciale.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	22	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Monfalcone; Venezia - Trieste	L'impianto ricade nella programmazione del Piano Integrato Stazioni comprendente il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche con attivazione prevista oltre il 2028. I lavori sugli ascensori saranno completati entro il 2024. Sono in corso dei lavori relativi alle aree esterne.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	23	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Palmanova ; Venezia - Villa Opicina/Trieste	L'intervento sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. Si rappresenta che, al momento, l'impianto non rientra tra quelli in programmazione ambito Piano Integrato Stazioni in linea con quanto indicato in Piano Commerciale.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	24	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Pontebba; Tarvisio - Udine	L'intervento sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. Si rappresenta che, al momento, l'impianto non rientra tra quelli in programmazione ambito Piano Integrato Stazioni in linea con quanto indicato in Piano Commerciale.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	25	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Sacile; Venezia - Udine (via Pordenone)	L'impianto ricade nella programmazione del Piano Integrato Stazioni comprendente il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche con attivazione prevista nel 2027.	oggetto di approfondimento	NO		X		

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

PROPOSTE di intervento					Valutazioni		Tipologia di richieste				
REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	Linea / Località	VALUTAZIONI	VALUTAZIONE DI SINTESI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già previsto)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Friuli Venezia Giulia	5	26	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	S.Giorgio di Nogaro; Venezia - Trieste	L'impianto ricade nella programmazione del Piano Integrato Stazioni comprendente il miglioramento dell'accessibilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche con attivazione prevista oltre il 2028	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	27	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	S.Vito al Tagliamento ; Casarsa - Portogruaro	L'intervento sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. Si rappresenta che, al momento, l'impianto non rientra tra quelli in programmazione ambito Piano Integrato Stazioni in linea con quanto indicato in Piano Commerciale.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	28	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Tarcento; Tarvisio - Udine	L'intervento sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. Si rappresenta che, al momento, l'impianto non rientra tra quelli in programmazione ambito Piano Integrato Stazioni in linea con quanto indicato in Piano Commerciale.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	29	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Tarvisio Boscoverde; Tarvisio Boscoverde - Udine	L'intervento sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. Si rappresenta che, al momento, l'impianto non rientra tra quelli in programmazione ambito Piano Integrato Stazioni in linea con quanto indicato in Piano Commerciale.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	5	30	Miglioramento accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.	Carnia; Tarvisio Boscoverde - Udine	L'intervento sarà oggetto di approfondimento da parte del G.I. Si rappresenta che, al momento, l'impianto non rientra tra quelli in programmazione ambito Piano Integrato Stazioni in linea con quanto indicato in Piano Commerciale.	oggetto di approfondimento	NO		X		
Friuli Venezia Giulia	6	31	Installazione provvisoria di paline luminose (in adiacenza ai gruppi scambi lato imbocco galleria San Pantaleone nonché il gruppo scambi lato Raccordo FreeEste) nell'attesa dell'installazione definitiva di torri faro.	Trieste Campo Marzio	Da un'analisi condotta, è emerso che il posizionamento temporaneo delle palline d'illuminazione non è attuabile per motivi gestionali, in quanto RFI non potrebbe prenderle in carico. Al contempo se l'organo di gestione del raccordo richiede il posizionamento, a propria cura e spese, RFI è disponibile ad effettuare un sopralluogo congiunto per verificare dove poterli posizionare per un periodo medio/breve. Per quanto riguarda la soluzione a regime è stata effettuata la progettazione per il posizionamento delle torri faro lungo tutto il fascio Servola e Aquilinia: l'ultimazione dei lavori è prevista nel 2026.	non recepitibile	NO			X	
Friuli Venezia Giulia	7	32	Riattivazione di 6 binari secondari sul Fascio Aquilinia	Trieste Campo Marzio	RFI avvierà la progettazione dell'ampliamento del Fascio Aquilinia tenendo conto di tutte le esigenze che si stanno palesando per procedere ad un'attivazione complessiva successiva al PRG di Trieste CM. A seguito della progettazione complessiva si studierà la possibilità di anticipare l'attivazione di 2 nuovi binari senza centralizzazione.	oggetto di approfondimento	SI		X		

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 1/2024

***“POTENZIAMENTO STRUTTURALE DELLA LINEA CASARSA-
PORTOGRUARO”***

INDICE

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

A. ISTRUZIONI PRATICHE

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

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

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

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

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere mandata, **anche in formato word**, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **mettendo in copia conoscenze gli indirizzi dg.tf@pec.mit.gov.it e pec@pec.autorità-trasporti.it**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31/05/2024**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate a mezzo pec all'indirizzo: rfi-dsp-psr@pec.rfi.it.

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio trasporto pubblico regionale e locale
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;

quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

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

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

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

la posa in opera di pensiline e shelter;

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

altro.....

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Regione Friuli Venezia Giulia – Linea Casarsa-Portogruaro

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.

Nell'ambito del vigente Contratto di Servizio tra Regione e Trenitalia per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, ingenti investimenti sono stati dedicati al rinnovo del materiale rotabile, con l'obiettivo di migliorare le prestazioni e la qualità del servizio reso ai viaggiatori.

In questo contesto è stato avviato l'acquisto dei treni ibridi HTR412 *Blues*, che verranno utilizzati, tra l'altro, per sostituire i complessi Minuetto Ale501/502 e AIn501/502, che attualmente circolano sulle linee presenti sul territorio della nostra Regione. I primi treni Blues sono già stati consegnati e messi in esercizio e si prevede che la fornitura raggiunga l'80% entro dicembre 2024, per poi concludersi nel 2025.

Le verifiche di transitabilità recentemente svolte sui nuovi treni hanno confermato le limitazioni di velocità di cui alla tabella 2 del Testo normativo "Caratteristiche tecnico-funzionali dell'Infrastruttura ferroviaria Nazionale Gestita da RFI", edizione 2022, imponendo dunque alla circolazione del materiale Blues sulla linea Casarsa-Portogruaro un limite di velocità di 55 km/h. Tale soggezione, se non superata, comprometterebbe la possibilità di sfruttare pienamente le prestazioni dei nuovi treni e porterebbe addirittura ad un peggioramento del servizio, dal momento che la riduzione di velocità non risulta riassorbibile dalle tracce orarie attuali e genera, conseguentemente, un incremento del tempo di percorrenza.

Pertanto, fermo restando l'obiettivo di più lungo periodo di riclassificazione della linea in categoria D4 (già oggetto della schede n.3/5 e n.3/8, presentate rispettivamente nel 2021 e nel 2022 e qui confermate), in considerazione dell'approssimarsi del completamento della fornitura dei nuovi treni Blues, si chiede di voler definire e attivare nel più breve tempo possibile quantomeno gli interventi strettamente necessari al superamento dell'attuale soggezione di velocità, portando la linea dalla categoria C3L alla categoria C3.

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

L'offerta del trasporto regionale che insiste sulla linea corrisponde a 26 treni nel giorno medio feriale invernale.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

Adeguamento dell'infrastruttura alla categoria C3. 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 HTR412 Blues.

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

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 =13 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri X Merci

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

Relazione di traffico = da Portogruaro a Casarsa

Numero treni giorno =13 [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 =.....[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

La disponibilità di un maggior numero di canali orari renderebbe più flessibile la definizione del 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:

L'eliminazione della soggezione di velocità consentirebbe di sfruttare al meglio le prestazioni del materiale rotabile, con beneficio sulla puntualità e sulla 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:

Il limite di velocità attuale comporta un incremento del tempo di percorrenza, che non viene riassorbito dagli allungamenti delle tracce orarie attuali.

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

Il miglioramento di puntualità e regolarità si rifletterebbe in un miglioramento della qualità del servizio reso ai viaggiatori.

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.

La maggiore flessibilità del programma di esercizio e le migliori prestazioni in termini di regolarità e puntualità consentirebbero una più efficace gestione delle corrispondenze ai nodi (Casarsa e Portogruaro)

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.

Peso assiale

*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. 2/2024

***“POTENZIAMENTO STRUTTURALE DELLA TRATTA SACILE-
PINZANO”***

INDICE

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

A. ISTRUZIONI PRATICHE

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

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

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

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

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere mandata, **anche in formato word**, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **mettendo in copia conoscenze gli indirizzi dg.tf@pec.mit.gov.it e pec@pec.autorità-trasporti.it.**

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31/05/2024**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate a mezzo pec all'indirizzo: rfi-dsp-psr@pec.rfi.it.

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio trasporto pubblico regionale e locale
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;

quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

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

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

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

la posa in opera di pensiline e shelter;

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

altro.....

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Regione Friuli Venezia Giulia – Linea Sacile-Gemona – Tratta Sacile-Pinzano

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.

Nell'ambito del vigente Contratto di Servizio tra Regione e Trenitalia per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, ingenti investimenti sono stati dedicati al rinnovo del materiale rotabile, con l'obiettivo di migliorare le prestazioni e la qualità del servizio reso ai viaggiatori.

In questo contesto è stato avviato l'acquisto dei treni ibridi HTR412 *Blues*, che verranno utilizzati, tra l'altro, per sostituire i complessi Minuetto Ale501/502 e AIn501/502, che attualmente circolano sulle linee presenti sul territorio della nostra Regione. I primi treni Blues sono già stati consegnati e messi in esercizio e si prevede che la fornitura raggiunga l'80% entro dicembre 2024, per poi concludersi nel 2025.

Le verifiche di transitabilità recentemente svolte sui nuovi treni hanno confermato le limitazioni di velocità di cui alla tabella 2 del Testo normativo "Caratteristiche tecnico-funzionali dell'Infrastruttura ferroviaria Nazionale Gestita da RFI", edizione 2022, imponendo dunque alla circolazione del materiale Blues sulla tratta Sacile-Pinzano un limite di velocità di 70 km/h. Tale soggezione, se non superata, comprometterebbe la possibilità di sfruttare pienamente le prestazioni dei nuovi treni e potrebbe addirittura portare ad un peggioramento del servizio svolto con il materiale Minuetto, nel caso in cui la riduzione di velocità non risultasse riassorbibile dalle tracce orarie associate al vecchio materiale e generasse, conseguentemente, un incremento del tempo di percorrenza.

Pertanto, fermo restando l'obiettivo di più lungo periodo di riclassificazione dell'intera linea Sacile - Gemona in categoria D4 (già oggetto della schede n.3/5 e n.3/8, presentate rispettivamente nel 2021 e nel 2022 e qui confermate), in considerazione dell'approssimarsi del completamento della fornitura dei nuovi treni Blues, si chiede di voler definire e attivare nel più breve tempo possibile quantomeno gli interventi strettamente necessari al superamento dell'attuale soggezione di velocità, portando la tratta Sacile-Pinzano dalla categoria

C3L alla categoria C3. La richiesta si rivolge sia alla tratta Sacile-Maniago oggi già attiva, sia alla tratta Maniago-Pinzano, la cui riattivazione, secondo Piano Commerciale RFI, è prevista nel corso del 2025.

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

L'offerta del trasporto regionale che insiste sulla tratta Sacile-Maniago corrisponde a 14 treni nel giorno medio feriale invernale, con prospettiva di una riorganizzazione e regolarizzazione in funzione della riapertura della tratta Maniago-Pinzano.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

Adeguamento dell'infrastruttura alla categoria C3. 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 HTR412 Blues.

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 Pinzano

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 Sacile a Maniago

Numero treni giorno =7 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da Maniago a Sacile

Numero treni giorno =7 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

La disponibilità di un maggior numero di canali orari renderebbe più flessibile la definizione del 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:

L'eliminazione della soggezione di velocità consentirebbe di sfruttare al meglio le prestazioni del materiale rotabile, con beneficio sulla puntualità e sulla 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:

Il limite di velocità attuale potrebbe comportare un incremento del tempo di percorrenza

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

Il miglioramento di puntualità e regolarità si rifletterebbe in un miglioramento della qualità del servizio reso ai viaggiatori.

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.

La maggiore flessibilità del programma di esercizio e le migliori prestazioni in termini di regolarità e puntualità consentirebbero una più efficace gestione delle corrispondenze a Sacile

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

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



Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

Peso assiale

*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. 3/2024

***“Linea Casarsa-Portogruaro - Soppressione P.L. al Km.
16+411 con realizzazione di opere sostitutive
in Comune di S. Vito al Tagliamento”***

INDICE

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

A. ISTRUZIONI PRATICHE

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

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

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

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

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere mandata, **anche in formato word**, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **mettendo in copia conoscenze gli indirizzi dg.tf@pec.mit.gov.it e pec@pec.autorità-trasporti.it.**

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31/05/2024**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate a mezzo pec all'indirizzo: rfi-dsp-psr@pec.rfi.it.

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio trasporto pubblico regionale e locale
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;

quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

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

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

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

la posa in opera di pensiline e shelter;

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

altro.....

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Linea Casarsa-Portogruaro – Passaggio a Livello al km 16+411 in Comune di San Vito al Tagliamento. Il Passaggio a Livello oggetto della richiesta di intervento è situato in area fortemente urbanizzata ed insiste sulla S.R. PN1, denominata Viale Del Tramonto, che risulta essere il principale accesso da ovest al centro abitato di S. Vito al Tagliamento (con collegamenti alla viabilità principale della zona, in particolare alla S.R. PN21 e alla S.R.463var). Sul P.L. in oggetto insistono linee di trasporto pubblico locale su gomma a servizio anche degli istituti scolastici situati nel Comune di San Vito. Inoltre il P.L. è attraversato dai mezzi di soccorso che raggiungono l'Ospedale di San Vito al Tagliamento "S. Maria dei Battuti", situato ad est della ferrovia a 750m lineari dal P.L. stesso, in quanto rappresenta l'accesso principale e più diretto per attraversare la ferrovia e non esistendo itinerari diversi sull'attuale viabilità che bypassano con un sottopasso o un sovrappasso l'infrastruttura 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.

La stazione di S. Vito al Tagliamento è utilizzata come stazione di incrocio. Sul P.L. in oggetto (posizionato a 420m dalla stazione), sono stati segnalati in più occasioni tempi di attesa elevati e accodamenti lungo la viabilità, sia dal Comune di S. Vito al Tagliamento sia dal gestore del Trasporto Pubblico Locale (la società TPL FVG s.c.a r.l.) che con i propri mezzi transita attraverso il P.L. L'intervento di soppressione del P.L. 16+411 con conseguente realizzazione di opera sostitutiva (sottopasso), eliminando il conflitto tra traffico veicolare e ferroviario, potrà garantire una maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario consentendo contestualmente una accessibilità continua tra le aree urbane separate dalla ferrovia, in particolar modo per i mezzi di soccorso che in condizioni di urgenza devono poter raggiungere l'Ospedale con il minore perditempo.

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

Sulla linea ferroviaria Casarsa-Portogruaro, e quindi anche sul P.L. di cui trattasi, sono in esercizio nel giorno medio feriale 13 coppie di treni regionali.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

In coerenza con l'obiettivo condiviso tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Rete Ferroviaria Italiana di individuare le priorità di intervento al fine di ridurre il numero di passaggi a livello sulla rete ferroviaria in Friuli Venezia Giulia, viste le criticità riportate nei punti precedenti, si propone la soppressione del P.L. al Km. 16+411 della linea ferroviaria Casarsa-Portogruaro con la contestuale realizzazione di un'opera d'arte sostitutiva (sottopasso) che mantenga il collegamento viario eliminando il punto di conflitto tra la rete viaria e la linea ferroviaria.

La valutazione di fattibilità dell'opera sostitutiva e delle viabilità di servizio da realizzare al fine di mantenere l'accessibilità agli edifici adiacenti al P.L., potrà essere utilmente estesa anche all'adiacente P.L. (P.L. 16+214) ubicato a 197m. dal P.L. oggetto della proposta di intervento (P.L. 16+411). Infatti, anche sul P.L. 16+214 sono state segnalate diverse criticità, in particolare accodamenti (anche da parte di TPL FVG) e n. 2 tallonamenti nel 2023 (il 50% dei tallonamenti totali avvenuti nell'anno sull'intera linea Casarsa-Portogruaro).

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.).

Non sono attualmente in corso Accordi e/o Intese con soggetti diversi da RFI per il finanziamento dell'intervento di soppressione del P.L.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

L'intervento consente di migliorare la qualità del servizio in termini di regolarità su una linea ferroviaria su cui sono state investite ingenti risorse da parte della Regione per il rinnovo del materiale rotabile, già richiamate nella scheda n. 5/2024.

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 il servizio ferroviario e il traffico veicolare sulla S.R. PN1 (Viale del Tramonto) nel comune di San Vito al Tagliamento, con conseguente beneficio sui livelli di servizio e di sicurezza di 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): P.L. al km 16+411 della linea Casarsa-Portogruaro in Comune di S. Vito al Tagliamento

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 = 13 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = da Portogruaro a Casarsa

Numero treni giorno = 13 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =[treni/gg]

Incremento atteso del numero di treni di interesse dello stakeholder conseguente la realizzazione della proposta. Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi quadro con il Gestore dell'Infrastruttura

Descrizione modello di esercizio

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Casarsa a Portogruaro

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:

La soppressione del P.L. al Km. 16+411, con la conseguente realizzazione di un'opera sostitutiva, elimina totalmente l'interferenza tra il servizio ferroviario e il traffico veicolare/ciclabile/pedonale di attraversamento della linea, con significativi benefici per la regolarità della circolazione ferroviaria.



Incremento della velocità

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

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

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

Descrizione modello di esercizio

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

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



Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:



Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

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

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 4/2024

“Intervento di miglioramento qualitativo degli spazi, degli arredi e degli impianti della fermata di Trieste Airport”

INDICE

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

A. ISTRUZIONI PRATICHE

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

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

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

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

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere mandata, **anche in formato word**, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **mettendo in copia conoscenze gli indirizzi dg.tf@pec.mit.gov.it e pec@pec.autorità-trasporti.it**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31/05/2024**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate a mezzo pec all'indirizzo: rfi-dsp-psr@pec.rfi.it.

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio Servizio Trasporto Pubblico Regionale e Locale
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

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 Miglioramento degli spazi di attesa per i viaggiatori

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Comune di Ronchi dei Legionari – fermata di Trieste Airport lungo la linea ferroviaria Trieste Centrale-Portogruaro-Venezia.

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 fermata di Trieste Airport è ricompresa nell'omonimo Centro di interscambio modale regionale di primo livello così qualificato nel Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della Logistica nonché all'interno del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale ed è collegata direttamente, tramite un percorso sopraelevato, con l'omonimo terminal aeroportuale e quello afferente il TPL automobilistico. La fermata ferroviaria di Trieste Airport si presenta come uno spazio aperto che garantisce, solo parzialmente, la protezione dagli agenti atmosferici dei passeggeri e degli impianti (scale mobili) a servizio degli stessi. Considerato che Trieste Airport è sede di fermata per tutti i treni regionali e a lunga percorrenza e visto il costante incremento degli utenti dell'aeroporto che utilizzano il mezzo ferroviario, spesso con bagagli voluminosi al seguito, si rende necessario migliorare la qualità e la funzionalità degli spazi della fermata ferroviaria, degli impianti a servizio della stessa e delle informazioni rese ai viaggiatori, dotandole di adeguati spazi di attesa, climatizzati e riparati dagli agenti atmosferici nonché di adeguati supporti informativi.

Si forniscono di seguito alcuni dati significativi che testimoniano l'incremento del numero dei passeggeri del trasporto regionale presso la fermata ferroviaria di Trieste Airport.

Anno	Passeggeri
2019	240.000
2023	340.000 (+42% vs 2019)
2024 (al 13/5)	132.000 (+50% vs 2019, +6% vs 2023)

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

La fermata di Trieste Airport è interessata, nel giorno medio feriale invernale, da n. 64 treni (regionali), n. 2 treni internazionali transfrontalieri e 16 treni nazionali a lunga percorrenza.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

Al fine di garantire una migliore protezione dagli agenti atmosferici e da condizioni climatiche sfavorevoli ai passeggeri in attesa, si propone la realizzazione di una sala d'attesa climatizzata, l'allungamento delle pensiline che attualmente hanno uno sviluppo molto limitato se rapportato alla lunghezza dei treni, una migliore protezione dagli agenti atmosferici degli impianti (in particolare delle scale mobili) e dei vari dispositivi presenti (ad es. delle emettitrici automatiche dei biglietti). Si richiede inoltre di prevedere l'installazione di monitor che in tempo reale riportino, a beneficio dei passeggeri in attesa presso i binari, gli orari di arrivo/partenza dei treni e gli eventuali ritardi.

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.).

La fermata di Trieste Airport è ricompresa nell'omonimo Centro di interscambio modale regionale di primo livello così qualificato nel Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della Logistica nonché all'interno del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale (unitamente alle stazioni di Trieste Centrale, Udine, Gorizia e Pordenone).

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): Trieste Airport

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 =82 [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).

I passeggeri potranno disporre di adeguati spazi di attesa, requisito necessario e qualificante per una fermata ferroviaria frequentata soprattutto dagli utilizzatori del mezzo aereo. Gli spazi di stazione e in particolare i marciapiedi di accesso ai treni potranno essere maggiormente protetti con l'allungamento delle pensiline. La funzionalità degli impianti, in particolare delle scale mobili, particolarmente utili per l'utenza del mezzo aereo, potrà essere garantita con continuità anche attraverso una protezione laterale (che risulta al momento assente), riducendo così la frequenza di guasti agli impianti (che, come già accaduto, richiedono tempi lunghi di ripristino e un decadimento del livello di servizio stante l'accessibilità limitata garantita dagli ascensori). Infine, in caso di anomalie alla circolazione, risulta particolarmente utile per i passeggeri in attesa poter disporre, presso i binari, dei monitor che riportano in tempo reale le informazioni di tutti gli arrivi/partenze dei treni e dei relativi eventuali ritardi.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

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



Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:



Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

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

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 5/2024

***“Interventi di miglioramento dell'accessibilità delle
stazioni comprese nei Centri di Interscambio Modale
Regionale”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
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 quanto previsto nella sezione 2.6 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

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

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

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

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere mandata, **anche in formato word**, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **mettendo in copia conoscenze gli indirizzi dg.tf@pec.mit.gov.it e pec@pec.autorità-trasporti.it.**

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31/05/2024**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate a mezzo pec all'indirizzo: rfi-dsp-psr@pec.rfi.it.

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio trasporto pubblico regionale e locale
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;

quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

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

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

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

la posa in opera di pensiline e shelter;

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

altro.....

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Stazioni sede di CIMR di cui all'Allegato C del Protocollo di Intesa sottoscritto tra Regione e RFI nel 2016

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 regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, approvato nel 2011, ha qualificato un insieme di località, sedi di stazione ferroviaria, quali Centri di Interscambio modale Regionale (CIMR), ovvero i principali luoghi funzionali a favorire l'interscambio tra diverse modalità di trasporto pubblico tra loro e il trasporto privato. Gli stessi CIMR sono stati recepiti e pianificati dal Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (approvato nel 2013), con la specificazione del Livello (1° e 2° livello), dei servizi di trasporto pubblico ad essi afferenti, dei relativi requisiti funzionali e prestazionali. Ciò premesso, si richiede che siano programmati e realizzati quanto prima i lavori in tutte le stazioni ferroviarie sedi di CIMR, completando o realizzando gli interventi già in corso o programmati, e prevedendo e realizzando gli interventi nelle stazioni ferroviarie sedi di CIMR non già comprese nella programmazione di RFI. Ciò al fine di garantire quanto prima l'accessibilità in autonomia agli spazi e ai marciapiedi di stazione per i soggetti a ridotta mobilità e per i ciclisti con bici al seguito, compresa la realizzazione di ascensori, rampe e adeguamento a standard H55 dei marciapiedi. In tale contesto, assume particolare urgenza il completamento degli interventi per l'accessibilità alla stazione di Udine, unico Centro di Interscambio modale di primo livello in Regione non ancora completamente accessibile alle persone a ridotta mobilità o per il quale non sono in atto i relativi interventi.

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

Si rinvia al dettaglio del n. di treni per ciascuna stazione riportato nel successivo punto J)

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

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

Per la stazione di Udine si richiede di provvedere quanto prima alla realizzazione degli ascensori per l'accesso ai binari n. 3-4 e n. 7-8 in modo da estendere all'intera stazione l'accessibilità in autonomia ai binari. Considerato inoltre che gli ascensori esistenti a servizio del binario 1 e dei binari 5-6 sono stati oggetto di interventi manutentivi in diverse occasioni e per periodi prolungati, risultando pertanto non fruibili con continuità, si richiede di installare due ascensori per ciascun marciapiede di accesso ai treni. Parallelamente, si chiede che tutte le stazioni ferroviarie sedi di CIMR, oggetto della presente scheda, siano inserite nella programmazione di RFI e via via realizzati gli interventi per garantire l'accessibilità in autonomia ai servizi ferroviari e l'abbattimento delle barriere architettoniche.

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.).

Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica (2011) - Piano del Trasporto Pubblico Regionale e Locale della Regione (2013) – Protocollo di Intesa per lo sviluppo delle infrastrutture, dell'accessibilità ai servizi ferroviari di interesse regionale, compreso il trasporto transfrontaliero sottoscritto tra le Regione e Rete Ferroviaria Italiana il 22/11/2016

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

E' in corso nel triennio 2023-2026 il completamento del programma di rinnovo del materiale rotabile, avviato con un primo investimento della Regione di oltre 80 Meuro per l'acquisto di 12 treni regionali, con la previsione di un'ulteriore investimento di circa 270Meuro per la fornitura di 23 nuovi treni completamente accessibili a passeggeri a ridotta mobilità e attrezzati per il trasporto di bici al seguito. I nuovi treni servono tutte le stazioni ferroviarie sedi di CIMR.

La Regione ha concesso al Comune di Maniago un contributo per il completamento del Centro di Interscambio modale regionale (con la previsione della realizzazione di un sottopasso ciclo-pedonale).

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):

Località sedi di CIMR di cui all'Allegato C del Protocollo di Intesa sottoscritto tra Regione e RFI nel 2016.

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.

L'intervento risulta a favore di tutti i treni passeggeri che servono le stazioni ferroviarie sede di CIMR di cui al punto precedente. Si riportano di seguito, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i treni passeggeri del trasporto regionale che servono le stazioni non già ricomprese nella programmazione RFI nonché la stazione di Udine.

Stazione di Carnia:

Numero treni giorno = 26 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Stazione di Maniago:

Numero treni giorno = 14 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Stazione di Manzano:

Numero treni giorno = 27 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Stazione di Palmanova:

Numero treni giorno = 25 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Stazione di Pontebba:

Numero treni giorno = 10 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Stazione di S. Vito al Tagliamento:

Numero treni giorno = 26 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Stazione di Tarcento:

Numero treni giorno = 19 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Stazione di Tarvisio Boscoverde:

Numero treni giorno = 10 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Stazione di Udine:

Relazione di traffico = da Udine a Casarsa (e ritorno)

Numero treni giorno = 64 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Udine a Gorizia C.le (e ritorno)

Numero treni giorno = 45 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Udine a Gemona (e ritorno)

Numero treni giorno = 22 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Udine a Cervignano (e ritorno)

Numero treni giorno = 25 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Relazione di traffico = da Udine a Cividale (e ritorno)

Numero treni giorno = 30 [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).

Con la realizzazione degli interventi proposti, da declinare caso per caso, potrà essere garantita alle persone a ridotta mobilità l'accessibilità in autonomia ai binari di stazione e ai treni, valorizzando, anche sotto questo profilo, gli investimenti della Regione nel rinnovo del materiale rotabile e assicurando una condizione di base, oggi, per i servizi ferroviari, ovvero l'accessibilità agli stessi da parte delle persone a ridotta mobilità, conseguendo altresì, in generale, una maggiore attrattività dei servizi ferroviari per tutti i viaggiatori, compresi quelli con bici al seguito.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.



Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....[manovre/gg]

Indicare il numero dei treni di interesse dello stakeholder per l'intervento proposto determina un efficientamento delle manovre.

Barrare una o più delle caselle sottostanti:

- Aumento della flessibilità delle manovre (ampliamento orario di abilitazione)
- Riduzione del numero delle manovre
- Aumento del modulo dei binari di arrivo/partenza e/o di presa/consegna
- Velocizzazione dei tempi di manovra
- Altro:

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



Incremento prestazionale

Indicare se l'intervento proposto impatta sulla categoria di traffico combinato o sulla categoria di peso assiale o sul modulo della linea.

*Nel caso di **nuovo PRG** indicare se è previsto l'adeguamento a modulo 650/750 m.*

Numero treni coinvolti atteso =.....[treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che trarrebbero beneficio dall'upgrade prestazionale.

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto e l'eventuale nuovo modello di esercizio:



Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [treni/gg]

Indicare il numero di treni di interesse dello stakeholder che fruirebbe del nuovo servizio per le IF.

Dettagliare nel seguito il piano di utilizzo di nuove platee di lavaggio, binari di sosta / ricovero ecc.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

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

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 06/2024

“Adeguamento illuminazione fascio Aquilinia”

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

A. ISTRUZIONI PRATICHE

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

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

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

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

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere mandata, **anche in formato word**, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **mettendo in copia conoscenze gli indirizzi dg.tf@pec.mit.gov.it e pec@pec.autorità-trasporti.it**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31/05/2024**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate a mezzo pec all'indirizzo: rfi-dsp-psr@pec.rfi.it.

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione/ufficio responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio portualità e logistica integrata
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;

quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

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

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

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

la posa in opera di pensiline e shelter;

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

altro.....

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento proposto è localizzato presso la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, città di Trieste e nello specifico presso l'impianto di Trieste Campo Marzio, Fascio Aquilinia.

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 d'intervento nasce dal limite operativo che, stante l'attuale configurazione infrastrutturale e normativa, le attività di manovra sul Fascio Aquilinia sono limitate all'arco temporale coperto da luce naturale. Questo vincolo deriva dall'assenza di un'illuminazione artificiale del fascio pertanto l'installazione dell'illuminazione consentirebbe un'operatività della manovra nell'intero arco della giornata, realizzando di fatto una finestra di operatività potenzialmente a ciclo continuo. Allargando le finestre orarie di operatività anche alla fascia serale e notturna risulta evidente il potenziale incremento di traffico. Allo stato attuale nel periodo compreso fra settembre e marzo, le attività di manovra sono condensate esclusivamente nella prima parte della giornata.

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

I servizi interessati da questo tipo di intervento si identificano, allo stato attuale, in 6 treni giorno sino a 50 treni giorno al 2060. La tipologia dei convogli si suddivide principalmente fra traffico combinato e intermodale, costituito quindi da trasporto di container e semi rimorchi. Resta una percentuale, seppur minoritaria, di traffico convenzionale, quale Olio Combustibile e Gasolio effettuato per mezzo di ferrocisterne.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

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

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

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: No X

L'intervento prevede l'installazione provvisoria di paline luminose (in adiacenza ai gruppi scambi lato imbocco galleria San Pantaleone nonché il gruppo scambi lato Raccordo FreeEste) nell'attesa dell'installazione definitiva di torri faro.

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'intervento proposto si inquadra nell'ambito di un rapporto ormai consolidato tra Regione FVG, RFI e AdSP MAO, sia per quanto riguarda gli interventi di pianificazione sia per la realizzazione di interventi infrastrutturali. Si ricorda, infatti, che nell'ambito della redazione del documento di pianificazione strategica di sistema portuale (DPSS) vi è una stretta interlocuzione tra gli uffici dell'amministrazione regionale e AdSP MAO. Si ricorda, inoltre che la Regione sostiene lo sviluppo del sistema logistico portuale con un contributo annuale e che ha stanziato i contributi straordinari per la realizzazione del ripristino del binario di collegamento tra il comprensorio interportuale di Bagnoli della Rosandra con Trieste Aquilinia.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

L'intervento proposto risulta complementare con gli interventi presentati all'interno della scheda di richiesta intervento n. 7/2024, andando così a formare un gruppo di azioni necessarie all'ottimizzazione dell'utilizzo del Fascio Aquilinia. Attraverso la loro realizzazione si faciliterebbe lo svolgimento delle attività di investimento



che si stanno sviluppando nell'area in prossimità portuale e interportuale, collegate al suddetto Fascio, oltre a garantire una migliore funzionalità dei flussi ferroviari che riguardano questo ambito di interesse.

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:

X *Impatto sulla capacità*

- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*

X *Efficientamento dei movimenti di manovra*

- 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.



J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO

Inquadramento territoriale dell'intervento proposto

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): Trieste Campo Marzio – Fascio Aquilinia

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 Direttrice Tarvisio a TSCM – Fasci Servola e Aquilinia

Numero treni giorno =.....3..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = daDirettrice Venezia a ...TSCM – Fasci Servola e Aquilinia.....

Numero treni giorno =.....2.....[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'aggiornamento dell'Accordo Quadro.*

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

Descrizione modello di esercizio

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....5.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....8.....[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: **Riduzione dei costi per l'utenza**

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

L'attività di terminalizzazione in modalità manovra troverà giovamento da una estensione dell'orario d'utilizzo del fascio nonché l'incremento, in particolare nel periodo invernale, delle ore di accessibilità al fascio e conseguentemente ai Raccordi attuati e futuri.



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:

Le possibili riduzioni dei costi per l'esercizio sono individuabili nelle ottimizzazioni da parte dell'intera catena logistica, la maggiore flessibilità risulterà la base di partenza per l'ottimizzazione delle risorse.

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.

I volumi di traffico afferenti all'area di Trieste, compresi i Raccordi dei fasci Servola e Aquilina, risultano in crescita. Il traffico, in particolar modo quello intermodale, necessita di flessibilità per risultare competitivo e sostenibile dal punto di vista commerciale. L'estensione oraria dell'accesso al fascio Aquilina risulta fattore determinante per lo sviluppo delle relazioni ferroviarie esistenti e future.

In particolare la maggiore accessibilità al fascio Aquilina, potenzialmente anche 24h al giorno, consente il coordinamento delle attività di terminalizzazione in funzione anche a ritardi dei convogli in arrivo e stazionamento tecnico dei convogli in partenza (< due ore).

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 07/2024

*“Fascio Aquilinia – Ripristino binari a supporto dello
sviluppo del traffico”*

INDICE

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

A. ISTRUZIONI PRATICHE

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

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

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

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

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere mandata, **anche in formato word**, a mezzo pec all'indirizzo rfi-dsp-psr@pec.rfi.it, **mettendo in copia conoscenze gli indirizzi dg.tf@pec.mit.gov.it e pec@pec.autorità-trasporti.it**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31/05/2024**.

Richieste di Chiarimenti

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inviate a mezzo pec all'indirizzo: rfi-dsp-psr@pec.rfi.it.

B. ANAGRAFICA

Proponente	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Direzione/ufficio responsabile	Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio portualità e logistica integrata
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

Eliminazione limitazioni IS

In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.

Upgrade tecnologico di linea

In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.

Upgrade Apparato Centrale

In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparati Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su:

- effettuazione di movimenti contemporanei;
- velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Aumento della capacità di una tratta di linea

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

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;

quadruplicamento della tratta.

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

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

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

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

la posa in opera di pensiline e shelter;

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

altro.....

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

Nuova stazione

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

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

Nuova fermata

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

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

L'intervento proposto è localizzato presso la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, città di Trieste e nello specifico presso l'impianto di Trieste Campo Marzio, Fascio Aquilina.

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 d'intervento nasce dalla necessità di offrire al Sistema logistico-portuale adeguati spazi per lo scambio di materiali fra i Raccordati e il GU (Gestore Unico della manovra) e pertanto si avanza la proposta di riattivazione di 6 binari secondari (ulteriori rispetto ai 4 binari oggi in uso).

Infatti, al fine di motivare questa proposta, si evidenzia che allo stato attuale i raccordati attivi afferenti ai fasci di Servola e Aquilina sono quattro e contestualmente sono in fase di riattivazione ulteriori due raccordi afferenti al fascio Aquilina. Pertanto, a regime i fasci Servola e Aquilina saranno collegati rispettivamente a 3 raccordi ciascuno; in considerazione della limitata disponibilità d'infrastruttura sul fascio Servola (1 binario di A/P) e 1 binario secondario, nonché dei soli 4 binari del fascio Aquilina (dei quali uno è da considerarsi sempre libero per il giro dei mezzi di trazione) è evidente che 5 binari per la gestione dei volumi afferenti a 6 raccordati definiscono un sottodimensionamento dell'impianto. Questa situazione di criticità troverebbe una risoluzione attraverso l'intervento proposto.

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

Il progetto, se realizzato, vedrebbe interessati sia treni del traffico codificato/intermodale sia traffico convenzionale. Allo stato attuale la programmazione interessa 10 treni al giorno. Nel breve periodo è previsto un incremento di altri 6 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.

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

I binari, in base ad una prima analisi degli spazi disponibili sul fascio Aquilinia, avrebbero un modulo di lunghezza pari circa a 600 metri.

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'intervento proposto si inquadra nell'ambito di un rapporto ormai consolidato tra Regione FVG, RFI e AdSP MAO, sia per quanto riguarda gli interventi di pianificazione sia per la realizzazione di interventi infrastrutturali. Si ricorda, infatti, che nell'ambito della redazione del documento di pianificazione strategica di sistema portuale (DPSS) vi è una stretta interlocuzione tra gli uffici dell'amministrazione regionale e AdSP MAO. Si ricorda, inoltre che la Regione sostiene lo sviluppo del sistema logistico portuale con un contributo annuale e che ha stanziato i contributi straordinari per la realizzazione del ripristino del binario di collegamento tra il comprensorio interportuale di Bagnoli della Rosandra con Trieste Aquilinia.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

L'intervento proposto risulta complementare con gli interventi presentati all'interno della scheda di richiesta di intervento n. 6/2024, andando così a formare un gruppo di azioni necessarie all'ottimizzazione dell'utilizzo del Fascio Aquilinia. Attraverso la loro realizzazione si faciliterebbe lo svolgimento delle attività di investimento che si stanno sviluppando nell'area in prossimità portuale e interportuale, collegate al suddetto Fascio, oltre a garantire una migliore funzionalità dei flussi ferroviari che riguardano questo ambito di interesse.

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):Trieste CM – Fascio Servola, Aquilinia e Base.....

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 = daDirettrici Tarvisio e Venezia..... a
TSCM.....

Numero treni giorno =.....33..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Relazione di traffico = daVOP..... aTSCM.....

Numero treni giorno =.....2 .[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =6.....[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

Nello scenario in cui il fascio Aquilinia fosse dotato degli ulteriori 6 binari di cui è richiesta la riattivazione, questi funzionerebbero come binari a supporto del traffico e conseguentemente atti a essere occupati da convogli che effettuano servizio commerciale, sia per i convogli in arrivo sia per i convogli in partenza. Il posizionamento dei convogli su detti binari è immaginato per consentire la liberazione del binario del fascio Servola da altre attività e a seconda del verso da terminalizzare o far partire il convoglio.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = daDirettici tutte..... aTSCM Fasci Servola e Aquilinia.....

Incremento di puntualità atteso =+25%.....[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:

La maggiore regolarità dei servizi verrà ottenuta sotto il profilo quantitativo con la riduzione dei ritardi rispetto all'attuale situazione. A livello qualitativo, i servizi beneficeranno della maggiore disponibilità d'infrastruttura, oltre alla conseguente flessibilità di pianificazione e organizzazione dei movimenti di convogli in funzione del rispetto del programma orario.

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'aggiornamento dell'Accordo Quadro.*

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

Descrizione modello di esercizio

Per altri interventi, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

È previsto l'incremento di ulteriori 6 treni/giorno.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....10.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....20.....[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 (vicinanza materiali rispetto ai Raccordati che utilizzano le rispettive mute)**
- Altro:

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

Ad intervento realizzato, è ragionevole considerare l'ottenimento di una notevole riduzione dei tempi di manovra, soprattutto in relazione alla vicinanza dei materiali (mute di carri) rispetto ai Raccordati ai fasci Servola e Aquilinia. Attualmente, in assenza dei binari aggiuntivi, i convogli che risultano "in eccesso" rispetto alla capacità infrastrutturale vengono movimentati da e per TSCM fascio BASE.



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:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

Potenziale riduzione dei costi a fronte del minor numero di manovre necessarie, nonché riduzione della traslazione dei convogli dal fascio Servola al fascio Base di TSCM,

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.

I fasci Servola e Aquilinia necessitano di un adeguamento dell'infrastruttura in termine di numeri di binari per la gestione contestuale delle attività di terminalizzazione nonché di messa in partenza dei convogli. Allo stato attuale risulta estremamente limitativo dover movimentare composizioni dalla LdS di TSCM ad altra LdS per indisponibilità di binari nella prima per supportare lo sviluppo del traffico.
