

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. PROGETTAZIONE FUNZIONALE ED ESERCIZIO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA II° FASE

FERMATA AV FOGGIA

Verifica di fattibilità in presenza di esercizio ferroviario con indicazione delle soggezioni

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

IA8Q 01 R 16 RG ES0002 001 A

| Rev. | Descrizione | Redatto | Data | Verificato | Data | Approvato | Data | Autorizzato Data |
|------|---------------------|----------------------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------|---------------------------------|-------------------|--|
| A | EMISSIONE ESECUTIVA | A.Ferracci <i>A. Ferracci</i> | Settembre 2020 | A. Vitali <i>A. Vitali</i> | Settembre 2020 | F. Gernone <i>F. Gernone</i> | Settembre 2020 | P. Rivoli Settembre 2020  |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

File: IA8Q01R16RGES0002001A.docx

n. Elab.:



**FERMATA AV FOGGIA
PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA II°FASE**

VERIFICA DI FATTIBILITÀ IN PRESENZA DI ESERCIZIO
FERROVIARIO CON INDICAZIONE DELLE SOGGEZIONI

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|---------|
| IA8Q | 01 | R 16 RG | ES 00 01 002 | A | 2 di 10 |

Sommario

| | | |
|-----|---|---|
| 1 | INTRODUZIONE | 3 |
| 2 | CRITERI GENERALI PROGETTUALI E REALIZZATIVI | 4 |
| 3 | RISORSE DI ESERCIZIO DISPONIBILI..... | 6 |
| 3.1 | CONSIDERAZIONI GENERALI..... | 6 |
| 3.2 | RISORSE DI ESERCIZIO..... | 7 |
| 4 | MACROFASI REALIZZATIVE | 9 |



**FERMATA AV FOGGIA
PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA II°FASE**

VERIFICA DI FATTIBILITÀ IN PRESENZA DI ESERCIZIO
FERROVIARIO CON INDICAZIONE DELLE SOGGEZIONI

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|---------|
| IA8Q | 01 | R 16 RG | ES 00 01 002 | A | 3 di 10 |

1 INTRODUZIONE

La realizzazione fermata Foggia AV costituirà un'estensione del piazzale della stazione di Foggia; utilizzerà i 2 binari e sarà ubicata in prossimità del km 4+000 nel punto di confluenza tra la linea Foggia – Potenza e la linea Foggia – Napoli. Tale impianto verrà gestito dal PP/ACC di Foggia.

La realizzazione della fermata sarà corredata con la realizzazione del fabbricato viaggiatori e con il sottopasso ciclopeditone di collegamento delle due nuove banchine.

Il progetto si pone l'obiettivo di garantire e velocizzare i servizi sull'itinerario Bari – Roma attraverso la Bretella di Foggia e dare la possibilità al bacino di utenza della Provincia di Foggia di accedere ai nuovi collegamenti previsti dal Progetto Bari – Napoli con treni a lunga percorrenza AV, Servizio Universale e treni regionali da/per Napoli.

Il Progetto inoltre, è coerente con la vigente pianificazione territoriale in quanto è stato inserito nello scenario del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Foggia nel 2018 dove è anche previsto il sistema di adduzione e di accessibilità alla nuova fermata sia dal centro abitato di Foggia che dal bacino territoriale interregionale di riferimento.



**FERMATA AV FOGGIA
PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA II°FASE**

VERIFICA DI FATTIBILITÀ IN PRESENZA DI ESERCIZIO
FERROVIARIO CON INDICAZIONE DELLE SOGGEZIONI

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|---------|
| IA8Q | 01 | R 16 RG | ES 00 01 002 | A | 4 di 10 |

2 CRITERI GENERALI PROGETTUALI E REALIZZATIVI

Dal punto di vista realizzativo, per quanto concerne gli interventi sui binari di linea è possibile individuare le seguenti tipologie di lavorazioni principali:

- spostamento/riallineamento del binario esistente;
- posa dei nuovi binari e/o deviatori;
- posa dei cavidotti, compresa la scopertura e richiusura delle canalette porta cavi esistenti;
- posa dei cavi lungo linea del tipo armato, compreso la realizzazione di giunzioni, l'attestamento dei cavi nelle "cabine" dei vari impianti;
- trasporto sul luogo di posa delle apparecchiature e dei materiali sia di fornitura appaltatore che di RFI;
- posa e/o modifica segnali;
- realizzazioni di opere di sostegno del binario per realizzazione sottopasso.

Per quanto concerne gli interventi in ambito stazione, si riporta di seguito una descrizione delle lavorazioni che hanno impatti sulla circolazione ferroviaria e una quantificazione preliminare delle relative soggezioni all'esercizio:

- tutte le attività propedeutiche al varo dei deviatori (spostamento dei cavi degli impianti di segnalamento, spostamento preventivo nella nuova posizione delle installazioni TE ed IS) si realizzano con interruzioni standard (circa 4 ore), il cui numero dipende dalla tipologia di deviatoio interessato;
- il varo dei deviatori avviene generalmente con interruzioni puntuali di 4÷5 ore, a seconda della tipologia di deviatoio. Se il deviatoio fa parte di una comunicazione, contestualmente all'interruzione di 240' per il secondo varo, è da prevedere anche una interruzione contemporanea sull'altro binario di 60' per consentire i lavori di congiunzioni delle due code dei deviatori comunicanti e di elettrificazione;



**FERMATA AV FOGGIA
PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA II°FASE**

VERIFICA DI FATTIBILITÀ IN PRESENZA DI ESERCIZIO
FERROVIARIO CON INDICAZIONE DELLE SOGGEZIONI

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|---------|
| IA8Q | 01 | R 16 RG | ES 00 01 002 | A | 5 di 10 |

- il riallineamento dei binari avviene con interruzioni programmate (circa 4 ore), in numero variabile in funzione della distanza di traslazione e dell'estesa del riallineamento;
- per gli allacci dei binari sono da prevedersi interruzioni puntuali prolungate di 10÷12 ore;
- per tutte le attività (come la ricalzatura e il livellamento della massicciata, la saldatura alluminotermica in sostituzione delle ganasce, la regolazione della lunga rotaia saldata) successive al varo di deviatori, traslazione di binari, costruzione di binari in adiacenza alla sede in esercizio e allacci, sono da prevedere interruzioni puntuali di 3÷4 ore in numero variabile (2÷4 interruzioni) da valutarsi caso per caso;
- per quanto riguarda il sostegno della linea di contatto, si intendono utilizzati pali a traliccio secondo quanto previsto dal progetto di TE o secondo le esigenze connesse con le fasi realizzative. Inoltre, gli interventi TE e IS relativi alle fasi esecutive si intendono sempre compresi nelle attività relative all'attivazione dei binari, anche se non esplicitamente descritte;
- per tutti gli interventi che prevedono la modifica del p.d.f. (ad es. demolizione e/o costruzione di un nuovo ente) è necessario applicare misure puntuali di restrizione della velocità nei giorni precedenti e successivi gli interventi sul piano del ferro.



**FERMATA AV FOGGIA
PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA II°FASE**

VERIFICA DI FATTIBILITÀ IN PRESENZA DI ESERCIZIO
FERROVIARIO CON INDICAZIONE DELLE SOGGEZIONI

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|---------|
| IA8Q | 01 | R 16 RG | ES 00 01 002 | A | 6 di 10 |

3 RISORSE DI ESERCIZIO DISPONIBILI

3.1 Considerazioni generali

Ai fini delle risorse di esercizio da utilizzare, è opportuno lasciare un margine adeguato, per consentire al gestore dell'infrastruttura di effettuare le attività manutentive programmate. Pertanto, si assumerà:

- per disponibilità di 4gg/settimana una disponibilità effettiva di 3 gg/settimana
- per disponibilità di 5gg/settimana una disponibilità effettiva di 4 gg/settimana
- per disponibilità di 6 o 7 gg/settimana una disponibilità effettiva di 5gg/settimana

Sui binari di linea (o di corsa p/d all'interno di un impianto) preferibilmente non dovranno essere presenti lavorazioni contemporanee sui binari pari/dispari tali da comportare l'interruzione contemporanea dei due binari, questo per consentire che eventuali corse programmate sul binario interrotto possano essere instradate su quello attiguo.

Per le attività di breve durata (es. trasferimento treni materiale ecc.) si consiglia di far riferimento anche alle IPO/Intervalli di orario diurni se disponibili e compatibili con l'attività.

Per le interruzioni dei binari di stazione si assume che le interruzioni siano le stesse dei binari di linea pertanto, in funzione della collocazione della lavorazione verranno considerate le risorse di esercizio della linea afferente al binario oggetto di lavorazioni (per grandi impianti possono esserci più linee che convergono).

Per i binari non di corsa all'interno degli impianti si assume che le lavorazioni vengano svolte per coppia di binari.

In ogni caso, le risorse di esercizio assunte dovranno essere oggetto di conferma da parte del gestore dell'infrastruttura al fine di poter recepire la consistenza di tali necessità coerentemente con la programmazione del complesso delle attività previste nell'area oggetto di intervento da parte dello stesso.



**FERMATA AV FOGGIA
PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA II°FASE**

VERIFICA DI FATTIBILITÀ IN PRESENZA DI ESERCIZIO
FERROVIARIO CON INDICAZIONE DELLE SOGGEZIONI

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|---------|
| IA8Q | 01 | R 16 RG | ES 00 01 002 | A | 7 di 10 |

3.2 Risorse di esercizio

Linea FOGGIA – POTENZA.

Tratta: PM Cervaro (e) – Foggia (e)

Le interruzioni programmate in orario disponibili sono le seguenti:

- B.D. – 1h 25' diurne, frequenza 5 gg/settimana
- B.D. – 3h 00' notturne, frequenza 4 gg/settimana
- B.P. – 1h 00' diurne frequenza 5gg/settimana
- B.D. – 3h 00' notturne, frequenza 4 gg/settimana

Per consentire attività di manutenzione sulla linea si raccomanda pertanto di considerare una disponibilità di 3 gg/settimana per le interruzioni programmate in orario notturne. Le interruzioni sono da intendersi e da utilizzare in maniera non contemporanee su Binario Pari/Dispari fatte salve le eccezioni specifiche da concordare comunque col gestore dell'infrastruttura.

INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO

| FL 134 Linea: FOGGIA - POTENZA C.le | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------|---|------------------------|-----------------------------------|------------------|
| SENSO DISPARI | | | | | |
| N. | TRATTO | Treni od ore delimitanti l'interruzione | TRATTA NON BANALIZZATA | Treni da sostituire con autocorse | n° gg/ settimana |
| 1 | PM Cervaro (e) Foggia (e) | 08.25 09.50 | pm | | 5 |

INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO NOTTURNE

| FL 134 Linea: FOGGIA - POTENZA C.le | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------|---|------------------------|-----------------------------------|------------------|
| SENSO DISPARI | | | | | |
| N. | TRATTO | Treni od ore delimitanti l'interruzione | TRATTA NON BANALIZZATA | Treni da sostituire con autocorse | n° gg/ settimana |
| 41 | PM Cervaro (e) Foggia (e) | 00.15 03.15 | pm | | 4 |

INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO

| FL 134 Linea: FOGGIA - POTENZA C.le | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------|---|------------------------|-----------------------------------|------------------|
| SENSO PARI | | | | | |
| N. | TRATTO | Treni od ore delimitanti l'interruzione | TRATTA NON BANALIZZATA | Treni da sostituire con autocorse | n° gg/ settimana |
| 2 | Foggia (e) PM Cervaro (e) | 11.00 12.00 | pm | | 5 |

INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO NOTTURNE

| FL 134 Linea: FOGGIA - POTENZA C.le | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------|---|------------------------|-----------------------------------|------------------|
| SENSO PARI | | | | | |
| N. | TRATTO | Treni od ore delimitanti l'interruzione | TRATTA NON BANALIZZATA | Treni da sostituire con autocorse | n° gg/ settimana |
| 42 | Foggia (e) PM Cervaro (e) | 23.35 02.35 | pm | | 4 |

4 MACROFASI REALIZZATIVE

Di seguito si riporta la descrizione delle macrofasi realizzative per l'esecuzione degli interventi previsti per la realizzazione della fermata Foggia AV.

In particolare è prevista la realizzazione delle due banchine per il servizio viaggiatori e del sottopasso ciclopedonale, entrambe le opere generano soggezioni all'esercizio ferroviario.

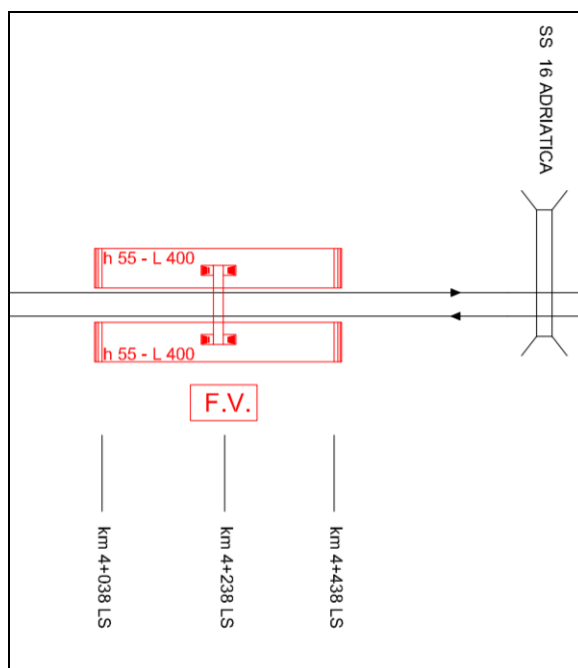


Figura 1 – Layout fase funzionale 1

Realizzazione del sottopasso. Per tale opera si renderà necessaria l'installazione del ponte di tipo Essen, pertanto si renderà necessario l'impiego di:

- alcune IPO per attività propedeutiche relative ad opere civili TE ed IS
- 4 IPO notturne per il montaggio e lo smontaggio del ponte Essen, attività questa che prevede la disalimentazione della linea di contatto;
- 2 IPO per rinalzata della massicciata;



**FERMATA AV FOGGIA
PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA II°FASE**

VERIFICA DI FATTIBILITÀ IN PRESENZA DI ESERCIZIO
FERROVIARIO CON INDICAZIONE DELLE SOGGEZIONI

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO | REV. | FOGLIO |
|----------|-------|----------|--------------|------|----------|
| IA8Q | 01 | R 16 RG | ES 00 01 002 | A | 10 di 10 |

Sarà inoltre necessaria l'istituzione di un rallentamento ad 80 km/h dal momento del varo del ponte Essen, per la durata della spinta del monolite e per lo smontaggio del Ponte Essen;

Al termine delle lavorazioni dovrà essere attuato un rallentamento a 40 km/h fino al raggiungimento del tonnellaggio per assestamento della sede (per un estensione di 100 m prima e dopo il punto di intervento più la lunghezza treno);

Realizzazione Banchine. Per la lavorazione di ogni singola banchina si renderà necessario il ricorso ad:

- alcune IPO per attività propedeutiche relative ad opere civili TE ed IS
- circa 20 IPO per posa elementi prefabbricati e cigli;
- circa 20 IPO varo della parte alta della pensilina