

B. AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 3.8 DEL PIR 2020
10 novembre 2020

In data 10 novembre 2020, in videoconferenza, si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) e **AdSP MAO**, come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2020\0001706 del 29/10/2020).

L'incontro ha inizio alle ore 15:10.

Per RFI, sono presenti:

- De Giuseppe Carlo
- Lanzetta Emilio
- Olivieri Alberto
- Manzoni Stefania
- Gregori Stefano

Per AdSP MAO sono presenti:

- Paolo Crescenzi
- Giovanni Grillo
- Mattia Secoli

Allegati n. 1

Il “tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura”, previsto nella sezione 3.8 del PIR 2020 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI), la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: MIT) e gli “Stakeholder” (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di efficientare le scelte nell’avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Nel 2020, considerate le misure restrittive in vigore per l'emergenza sanitaria nazionale, la seduta in plenaria del tavolo tecnico da effettuarsi entro il 30 di aprile non ha avuto luogo. Ad ogni modo, con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2020\0000557 del 30 aprile 2020 RFI ha comunque invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

Obiettivo del presente incontro è comunicare l'esito delle valutazioni preliminari svolte da RFI in merito alle esigenze trasmesse da AdSP MAO con nota del 15/07/2020 e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **156 proposte** da parte di **19 Stakeholder**.

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

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

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

- **Non recepitibile**: richieste non accolte per vincoli normativi/tecnici, fuori contesto o perché formulate in modo generico.
- **Oggetto di approfondimento**: richieste risultate meritevoli di approfondimenti tecnici per le quali è in corso la verifica da parte di RFI. Qualora tali richieste verranno accolte, potranno essere inserite nei piani di sviluppo ed efficientamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.
- **Già prevista**: richieste di interventi già programmati dal Gestore Infrastruttura.

Nella seguente tabella si rappresenta la sintesi della tipologia di richieste trasmesse da AdSP MAO e delle considerazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepitibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
AdSP MAO	14	2	11	1	/	3	6	5

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

Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti RFI e AdSP MAO registrano i seguenti commenti ed osservazioni:

N° Richiesta	Osservazioni di RFI	Osservazioni di AdSP MAO
3		AdSP MAO a seguito di evoluzioni verificatesi negli ultimi mesi ritira la richiesta di realizzare un terminal.

10	Si chiede a AdSP MAO di fornire uno studio trasportistico illustrante il trend di utilizzazione della linea Trieste C.M – Villa Opicina, per valutare i possibili benefici prodotti dall'intervento dell'aumento della portata a D4 e P/C 80/410, in relazione allo studio di fattibilità.	AdSP MAO dichiara prioritario, rispetto al requisito della sagoma, l'innalzamento del peso assiale a D4L (l'eventuale limitazione di velocità non rappresenterebbe un problema) in particolare per eliminare i vincoli per i locomotori. Tuttavia rimarca che l'attuale profilo C45 esclude a priori l'accesso al 50% del traffico generato dal PFN in quanto trasportante semirimorchi aventi sagoma P400.
13	RFI valuterà l'opportunità di avviare eventuali approfondimenti a valle degli sviluppi del progetto di raddoppio della linea	Tenuto conto del risultato della riunione e delle difficoltà ad identificare chiaramente i vincoli imposti per la categoria di linea (attualmente D4 con limitazioni), si richiede l'avvio di un'analisi, finalizzata ad individuare le cause di tale limitazione con l'obiettivo di quantificare l'entità degli interventi necessari a rimuoverla

RFI richiede inoltre di segnalare quali tra le proposte avanzate assumono per lo Stakeholder particolare rilevanza. AdSP MAO segnala i seguenti interventi (in ordine di importanza):

- 10) Linea Transalpina (Trieste Cm-Villa Op) – Rendere la tratta quantomeno conforme alla categoria di carico D4L (22.5t/asse) nonché all'adeguamento della codifica per le casse mobili a C80 e per i semirimorchi a P410
- 14) Trieste C.le – Bivio D'Aurisina – Creazione di un posto comunicazione in corrispondenza della ex LdS di Grignano.
- 7) Tarvisio BV – Creazione di un ulteriore fascio di binari secondari atti alle soste MP e soste treni merci in transito così da poter gestire i ritardi e le situazioni di emergenza.
- 13) Cervignano AG – Bivio Cargnacco – Eliminazione limitazioni di velocità al transito di treni di categoria D4.


Per le richieste classificate come oggetto di approfondimento, ivi comprese quelle per le quali è stata richiesta una integrazione documentale, proseguono le valutazioni ai fini dell'inserimento di dette proposte nella programmazione di RFI.

RFI infine ricorda che, in ottemperanza alla Delibera n. 151/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, entro il 30 gennaio sarà pubblicata sul proprio sito web una relazione conclusiva del procedimento di analisi e valutazione delle proposte avanzate dalle parti interessate unitamente ai contributi presentati, pertanto qualora AdSP MAO ravvisasse la presenza di contenuti sensibili nella documentazione già trasmessa dovrà inviare versione ostensibile entro e non oltre il 31 dicembre 2020 ai seguenti indirizzi di posta elettronica certificata: rfi-dce@pec.rfi.it, dg.tf@pec.mit.gov.it e per conoscenza pec@pec.autorità-trasporti.it.

L'incontro termina alle ore 16:00.

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

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 10/11/2020.

Per RFI

.....

Per AdSP MAO
.....

Firmato
digitalmente da

**PAOLO
CRESCENZI**

SerialNumber =
TINIT-CRSPLA70E07L483
B

AdSP MAO

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	Valutazioni		Tipologia di richieste				
				VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Friuli Venezia Giulia	1	Trieste CM fascio Servola - fascio Aquilinia	Adeguamento della tratta Trieste CM fascio Servola - fascio Aquilinia alla categoria carico D4 (22.5t/asse) e contestualmente l'aggiornamento profilo limite, visto il sempre maggior interesse degli operatori portuali ad inviare via ferrovia mega trailer e container da 45ft, alle codifiche C80/P410.	Aggiornamento già previsto con il ripristino del fascio Aquilinia che sarà inserito nell'ACC di Trieste CM, con le caratteristiche richieste.	già previsto	NO		x		
Friuli Venezia Giulia	2	Aquilinia	Nel modello d'esercizio di Aquilinia si prevede la creazione di un fascio con le funzioni di arrivo e partenza per la galleria di cintura, è auspicabile un fascio con modulo 750m e almeno 5 binari.	E' prevista l'attivazione di 4 binari (modulo 750 metri) con la centralizzazione del fascio Aquilinia. Quest'ultimo è predisposto per l'attivazione di un fascio secondario che potrà essere utilizzato in appoggio al raccordo FreeEste.	già previsto	NO		x		
Friuli Venezia Giulia	3	Trieste CM Fascio Aquilinia	Creazione di un terminal intermodale di tipo innovativo con un estensione approssimativa di 25.000mq	Il terminal è oggetto di verifica rispetto alle varie funzioni che dovrà soddisfare il fascio Aquilinia anche in considerazione della limitata disponibilità di spazio nel piazzale dell'impianto. Si rendono altresì necessari ulteriori approfondimenti al fine di definire l'impatto sul mercato ferroviario e la sostenibilità dell'intervento. A tal fine si richiede di fornire ogni informazione utile per gli approfondimenti necessari con particolare riferimento al modello di esercizio.	oggetto di approfondimento	NO	x			
Friuli Venezia Giulia	4	Cervignano Smistamento	Predisposizione di un fascio di binari dedicato alla gestione del traffico del sistema portuale, l'elettrificazione dell'asta di manovra lato Udine, l'attivazione dell'apparato centrale e la relativa banalizzazione dei rispettivi fasci. Sarebbe opportuna la riattivazione del fascio ex-vuoti.	Per il primo punto si richiede di presentare una manifestazione di interesse per un'area dell'impianto, che non deve essere funzionale all'esercizio ferroviario, in cui si potrà procedere a creare un'area attrezzata da assegnare tramite gara pubblica. E' oggetto di analisi l'elettrificazione dell'asta di manovra, lato Udine, nel breve termine. Questo tipo di intervento con l'attivazione dell'ACC diminuirà di importanza perché si avrà la banalizzazione dei fasci di Cervignano Sm. Nel medio termine sarà infatti realizzato l'ACC con cui si conseguiranno queste funzionalità. Con l'apparato attuale non è possibile procedere alle modifiche necessarie per la banalizzazione dei fasci. Sono in fase di analisi le misure per ripristinare l'infrastruttura esistente rendendo disponibili un maggior numero di binari, tra cui il Fascio Vuoti. Ulteriormente, sono in corso approfondimenti di carattere regolatorio in merito alla fornitura del servizio di sosta.	oggetto di approfondimento	SI		x		
Friuli Venezia Giulia	5	Trieste CM Fascio Servola	STESSA RICHIESTA DI ADRIAFER Per il fascio Servola di TSCM, vista la lunghezza dei convogli da e per Siderurgica Triestina, considerato l'allacciamento della PLT si richiede l'allungamento di almeno un binario al modulo di 600m.	Possibile binario a Servola per terminalizzazione (non per la sosta) nei tempi tecnici minimi necessari, nella fase tra l'attivazione della PLT e il ripristino di Aquilinia. A regime con il ripristino di Aquilinia il binario sarà disponibile in quest'ultimo impianto e non più a Servola, dove il modulo massimo sarà di 750 m.	già previsto	NO		x		

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	Valutazioni		Tipologia di richieste				
				VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Friuli Venezia Giulia	6	Trieste CM Fascio San Sabba	STESSA RICHIESTA DI ADRIAFER Rinnovo del Fascio San Sabba in modo da renderlo idoneo per gli stazionamenti di merce RID	Tale attività (già finanziata ma ancora da cantierizzare) è prevista con il finanziamento rientrante nel Programma "Ultimo Miglio" ed è da programmare temporalmente. L'attivazione dell'intervento è prevista a luglio 2021.	già previsto	NO		x		
Friuli Venezia Giulia	7	Tarvisio BV	Creazione di un ulteriore fascio di binari secondari atti alle soste MP e soste treni merci in transito così da poter gestire i ritardi e le situazioni di emergenza.	Considerata la necessità di creare un buffer di capacità per alcuni servizi, si rendono necessari anche approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-normativo.	oggetto di approfondimento	SI	x			
Friuli Venezia Giulia	8	Trieste CM – Tarvisio	STESSA RICHIESTA DI ADRIAFER l'anticipo dell'adeguamento del modulo a 750 m	La linea è parzialmente a 750 con le seguenti località: Tarvisio, Carnia, Tarcento, Monfalcone. Nel 2020 si avranno Gorizia e Pontebba. Il PRG a Trieste CM lo prevede nel 2023, data a partire dalla quale si potrà considerare di avere il modulo sulla linea Tarvisio - Trieste CM. E' previsto inoltre un progetto di investimento sulla linea Udine - Ronchi Nord con cui si avrà il 750 a San Giovanni al Natisone in 1ª fase, a Cormons e Redipuglia a regime.	già previsto	SI		x		
Friuli Venezia Giulia	9	Trieste CM – Tarvisio	STESSA RICHIESTA DI ADRIAFER Rimodulazione IPO	Con l'abolizione dell'art. 16 le IPO risultano ancor più importanti per l'effettuazione della manutenzione ordinaria. Attualmente gli spazi disponibili sono necessari per assicurare un tasso di guasto compatibile con il livello di regolarità che deve essere garantito sull'infrastruttura nazionale. Tuttavia con l'upgrade della linea Udine - Gorizia - Ronchi, che comporterà l'aumento del numero di sezioni di blocco e la banalizzazione della linea, si avrà una gestione molto più flessibile. Inoltre, è in fase avanzata la richiesta di finanziamento per il ripristino di PC AUPA, tra Carnia e Pontebba, con cui si avrà ulteriore flessibilità. Sono in fase di avvio degli approfondimenti per valutare il ripristino di PC Grignano tra Trieste e Bivio D'Aurisina. Di conseguenza anche le IPO avranno un minore impatto.	oggetto di approfondimento	SI				x

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	Valutazioni		Tipologia di richieste				
				VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Friuli Venezia Giulia	10	Linea Transalpina (Trieste Cm-Villa Op)	Rendere la tratta conforme alla categoria di carico D4 (22.5t/asse) nonché all'adeguamento della codifica per le casse mobili a C80 e per i semirimorchi a P410.	La proposta va approfondita dal punto di vista tecnico ed economico ed inquadrata nell'ambito delle priorità di intervento relative agli upgrade prestazionali per i corridoi della rete TEN-T. L'intervento risulterebbe impegnativo, dovendo revisionare le opere d'arte e l'armamento, e bisogna considerare che permarrebbero i limiti legati alla pendenza del 25%. La linea, riattivata in data 1 Marzo 2020 in C3L e PC45, può fungere da supporto al traffico del sistema portuale anche con le caratteristiche attuali. Per valutare un upgrade non si dispone ancora di uno storico sufficientemente lungo da cui evincere un trend. Si chiede in alternativa allo stakeholder di produrre uno studio trasportistico in cui si mostri il possibile incremento di traffico a livello di sistema conseguente a tale potenziamento.	oggetto di approfondimento	SI		x		
Friuli Venezia Giulia	11	Prosecco	Indispensabile prevedere la posa di almeno 2 binari con modulo da 750m. Binari da adibire a binari di precedenza, stazionamento, arrivi e partenze.	Attualmente non esiste alcun progetto che preveda il ripristino dell'ex stazione di Prosecco: una eventuale manifestazione di interesse dovrà in ogni caso prevedere una valutazione di fattibilità tecnico-economica.	non recepitile	NO		x		
Friuli Venezia Giulia	12	Prosecco – Villa Opicina	Collegamento diretto tra Prosecco e Villa Campagna tramite: o La linea esistente, con ripristino della funzione "raccordo in linea" o LdS ad hoc telecomandata; o La creazione di una bretella ad Hoc, fra Prosecco e Villa Opicina – Campagna.	Attualmente non esiste alcun progetto che preveda il ripristino della tratta Villa Opicina Campagna - Prosecco, considerando anche che lo scalo di Villa Opicina Campagna è in fase di vendita: una eventuale manifestazione di interesse a realizzare un collegamento con l'impianto di Campagna, gestito come raccordo, dovrà in ogni caso prevedere una valutazione di fattibilità tecnico-economica congiunta per il collegamento alla tratta di linea in oggetto.	non recepitile	NO		x		
Friuli Venezia Giulia	13	Cervignano AG - Bivio Cargnacco	Ammodernamento della tratta Cervignano AG-Bivio-Cargnacco in modo da poter far transitare treni merci in categoria D4 senza limitazioni	Tale intervento presuppone una completa analisi della linea sotto il profilo strutturale che richiede risorse attualmente non disponibili. Il beneficio derivante dall'eliminazione della limitazione si ritiene ad ogni modo trascurabile per il trasporto merci.	non recepitile	SI		x		
Friuli Venezia Giulia	14	Trieste C.le – Bivio D'Aurisina	Creazione di un posto comunicazione in corrispondenza della ex LdS di Grignano.	Esisteva un impianto presso Grignano ad oggi dismesso. Sono state avviate delle valutazioni tecniche per valutarne la riattivazione, considerandone la strategicità ai fini della gestione del traffico ferroviario e delle interruzioni.	oggetto di approfondimento	NO		x		

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 01/2020.***

***“Miglioramento e incremento dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale
afferente al Porto di Trieste”***

INDICE

INDICE	2
A. ISTRUZIONI PRATICHE	3
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	3
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE.....	3
RICHIESTE DI CHIARIMENTI	3
B. ANAGRAFICA	4
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	5
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	8
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	8
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	12
G. ACCORDI E INTESE	13
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	13
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	23
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	23

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder previste nell'ambito del **“tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura”**. L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito secondo quanto previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

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

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

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

Modalità di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata, **anche in formato word**, agli indirizzi PEC:

- [**rfi-dce@pec.rfi.it**](mailto:rfi-dce@pec.rfi.it),
- [**dq.tf@pec.mit.gov.it**](mailto:dq.tf@pec.mit.gov.it)
- per conoscenza: [**pec@pec.autorita-trasporti.it**](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **15 luglio 2020**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie – Il Direttore
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Paolo Crescenzi
Riferimenti (e – mail, tel.)	pec@cert.porto.trieste.it

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

Eliminazione limitazioni IS

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

Upgrade tecnologico di linea

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

Upgrade Apparato Centrale

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

Efficientamento di impianto

In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.

Piano Regolatore Generale

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

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

Elettrificazione

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

Raddoppio tratta di linea

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

European Rail Traffic Management System

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

Sviluppo nuova tratta

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

Potenziamento in stazione

In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.

Nuova stazione

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

Nuova fermata

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

Adeguamento del modulo

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

Potenziamento strutturale

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

Adeguamento sagoma

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

Potenziamento scali merci

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

Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

Velocizzazioni di linea

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

Servizi per imprese ferroviarie

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

Introduzione tornelli

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

Installazione barriere antirumore

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

Soppressione PL

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

Altro

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Gli interventi descritti fanno riferimento alla regione Friuli Venezia Giulia (FVG), nello specifico per le linee:

- Trieste Campo Marzio – Villa Opicina (Transalpina);
- Trieste Campo Marzio – Tarvisio B.
- Cervignano AG-Udine

Le località di Servizio interessate sono:

- Trieste Campo Marzio;
- Cervignano Smistamento;
- Villa Opicina.

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.

Intervento 1 (Potenziamento scali merci-Adeguamento sagoma-Adeguamento modulo)

Per quanto concerne la Lds TSCM fascio Aquilina, vi è la necessità di un fascio di appoggio per sopperire ai volumi di traffico generati dai poli logistici afferenti il Fascio Servola, che per natura morfologia, salvo grossi investimenti di sbancamento risulta impraticabile un allargamento di esso. I poli attualmente produttivi sono Siderurgica Triestina e Depositi Costieri Trieste (DCT). In visione dell'imminente attivazione della Piattaforma Logistica Trieste – Molo VIII fase 1 – nonché considerata l'esigenza di ripristinare i collegamenti ferroviari con Wärtsilä e l'ex-Aquila (futuro Adria Terminal) vista l'eterogeneità delle tipologie di trasporto, si chiede l'adeguamento della tratta Trieste CM fascio Servola - fascio Aquilina alla categoria carico D4 (22.5t/asse) e contestualmente l'aggiornamento profilo limite, visto il sempre maggior interesse degli operatori portuali ad inviare via ferrovia mega trailer e container da 45ft, alle codifiche C80/P410. Nel modello d'esercizio di Aquilina si prevede la creazione di un fascio con le funzioni di arrivo e partenza per la galleria di cintura, è auspicabile un fascio con modulo 750m e almeno 5 binari.

Come prospettato da RFI si richiede di dare seguito agli interventi interessanti in fascio Aquilina, con specifico riferimento alla creazione di un terminal intermodale di tipo innovativo. Quest'ultimo terminal avrà la funzione di raccogliatore nei confronti delle realtà locali che si affacciano all'intermodalità, con specifico riferimento al trasporto ferroviario. Di tale terminal si prevede affidare la gestione dell'operatività una società costituita da RFI e AdSP MAO.

Intervento 2 (Efficientamento Impianto-Adeguamento modulo-Eliminazioni limitazioni IS)

Relativamente al impianto di Cervignano Smistamento, vi è la necessità di evitare le perturbazioni alla circolazione dovute da l'obsolescenza dell'infrastruttura dell'impianto, nato per il traffico diffuso, oggi necessità di un aggiornamento funzionale. Tenuto conto della necessità di creare maggior coesione tra i nodi del di Sistema Portuale nonché incentivare il trasporto ferroviario tra essi. Si richiede la predisposizione di un fascio di binari dedicato alla gestione del traffico del sistema portuale, risulta inoltre fondamentale al fine di ridurre le tempistiche ed agevolare la connessione tra i nodi l'elettrificazione dell'asta di manovra lato Udine. Asta avente lo scopo di manovrare tra i fasci arrivi e partenze. Questo soluzione risulta funzionale, seppur temporanea, nella seconda fase infatti si attende l'attivazione dell'apparato centrale e la relativa banalizzazione dei rispettivi fasci.

In secondo luogo in funzione di meglio suddividere la capacità di stoccaggio tra le stazioni di Cervignano Sm e Trieste Cm, soprattutto nell'ottica retro-portuale, sarebbe opportuna la riattivazione del fascio ex-vuoti.

Per il fascio Servola di TSCM, vista la lunghezza dei convogli da e per Siderurgica Triestina, considerato l'allacciamento della PLT si richiede l'allungamento di almeno un binario al modulo di 600m, così da gestire la convogli con lunghezza congrua alle esigenze del mercato.

Intervento 3 (Potenziamento scali merci)

Il fascio San Sabba viene utilizzato per la gestione di convogli trasportanti esclusivamente MP, vista la ridotta capacità del raccordo DCT, di cui si riporta la tabella, si richiede il rinnovo del Fascio San Sabba in modo da renderlo idoneo per gli stazionamenti di merce RID.

Stato di fatto raccordo DCT:

Numero del binario	Funzione	Capacità (m)	Elettrificazione	Centralizzazione	Pendenza ‰
1 - Binario di carico	Carico e deposito carri cisterna	171	assente	assente	0‰
2 - Binario di stazionamento	Deposito carri cisterna	171	assente	assente	0‰
3 - Binario di stazionamento	Deposito carri cisterna	194	assente	assente	0‰
4 - Binario di carico-scarico	Carico/scarico e deposito carri cisterna	194	assente	assente	0‰

Intervento 4 (Efficientamento impianto)

Vista la congestione del valico, causa cambio mezzo di trazione e/o cambio AdC, vi è la necessità di rimuovere il collo di bottiglia derivante dal attuale modello d'esercizio. A tal fine, in attesa di spostare il punto di presa e consegna del materiale a confine (es. Villach), si richiede la creazione di un ulteriore fascio di binari secondari atti alle soste MP e soste treni merci in transito così da poter gestire i ritardi e le situazioni di emergenza.

Intervento 5 (Altro-Adeguamento modulo)

Per la tratta Trieste Cm – Tarvisio, visto l'accrescimento del traffico su rotaia, al fine di poter concentrare le unità di carico, si richiede l'anticipo dell'adeguamento del modulo a 750 m. Ciò consentirebbe alla scrivente di avviare una campagna di sensibilizzazione con gli MTO al fine di impostare i trasporti, con una percentuale di riempimento quanto più prossima al 100%. Questo porterebbe a creare una condizione in cui a parità di volumi trasportati, il numero di treni necessari all'effettuazione si ridurrebbe rispetto all'attuale. In questo modo sarebbe possibile l'esecuzione delle IPO notturne nel rispetto della produzione.

Per dare seguito alla continua richiesta di traffico si suggerisce una rimodulazione delle IPO notturne, cercando di sincronizzare gli interventi sulle singole tratte. Così facendo si consentirà un aumento della capacità rispetto allo stato attuale ed una maggiore flessibilità nella gestione del traffico.

Intervento 6 (Potenziamento strutturale-Adeguamento sagoma)

In relazione alla recente riattivazione della linea "Transalpina" tra Trieste Cm e Villa Opicina. Considerati i lavori infrastrutturali che interesseranno a partire dal 2021 l'impianto di TSCM, visto il costante aumento del traffico di unità intermodali (container) risulterà essenziale per garantire almeno gli attuali volumi di traffico, pertanto si prevede di poter usufruire della bretella dedicata TSCM-VOP per lo spostamento dei convogli trasportanti megatrailer e container da 45ft. Si chiede di rendere la tratta conforme alla categoria di carico D4 (22.5t/asse) nonché all'adeguamento della codifica per le casse mobili a C80 e per i semirimorchi a P410. Questi efficientamenti offriranno maggiore flessibilità nella scelta dei percorsi più idonei, nonché un maggior bacino d'utenza potendo utilizzare anche locomotori che allo stato attuale non hanno la circolabilità. Questo intervento consentirebbe di avere una linea, dedicata al traffico merci, e fungere da alternativa per la durata i lavori sulla tratta costiera, tra Trieste Campo Marzio e Bivio d'Aurisina.

Intervento 7 (Sviluppo di nuova tratta)

Prosecco – Villa Opicina (Nodo di Trieste)

Allo stato attuale risultano presenti in loco i soli 2 binari passanti. Tutti i binari secondari e relativi scambi risultano essere stati rimossi.

Al fine di rendere funzionale il collegamento fra Prosecco e Villa Opicina, è indispensabile prevedere la posa di almeno 2 binari con modulo da 750m. Binari da adibire a binari di precedenza, stazionamento, arrivi e partenze. La LdS di Prosecco necessita di collegamento alla stazione di Villa Opicina. Il tratto effettivamente dismesso si estende per circa 4,0 km, iniziando 1,1 km dopo la stazione di Prosecco e 0,8 km dopo la stazione di Poggioreale Campagna. L'intervento prevede il ripristino di ca. 4 km di binario e possibilmente la relativa elettrificazione dell'intera tratta.

Stato attuale:

Da Prosecco a Opicina Campagna le tracce della vecchia linea sono ridotte a pochi accenni della massicciata frequentemente sommersi dalla vegetazione. Dallo scalo di Opicina Campagna fino al punto in cui la vecchia linea si ricongiunge con la variante, invece, la sede ferroviaria è ancora armata.

Si ipotizzano i seguenti collegamenti:

- Tramite la linea esistente, con ripristino della funzione "raccordo in linea".

- Con la creazione di una bretella ad Hoc, fra Prosecco e Villa Opicina – Campagna.

Intervento 8 (Potenziamento strutturale)

Linea Cervignano AG - Udine

Tenuto conto di quanto esposto nell'intervento 2, in relazione al traffico afferente allo scalo di Cervignano, alla necessità di ridurre i vincoli derivanti dall'utilizzo di una linea a semplice binario e alla sua funzione retroportuale, si richiede l'ammodernamento della tratta Cervignano AG-Bivio-Cagnacco in modo da poter far transitare treni merci in categoria D4 senza limitazioni. Tale potenziamento, consentirebbe l'eliminazione dei limiti di velocità imposti, un aumento della capacità delle linee e di fatto minori vincoli relativamente all'utilizzo promiscuo merci-passeggeri della linea.

Intervento 9 (Nuova Stazione)

Linea Trieste C.le – Tarvisio BV

L'attuale tratta tra le LdS Trieste C.le e Bivio D'Aurisina, alla luce dei recenti fatti (vedi frana 22/06/2020) potrebbe essere soggetta nel prossimo futuro ad altri interventi che influenzerebbero la sua capacità. Per tali ragioni, sarebbe opportuno che si rivalutasse la possibilità di riattivare un posto di comunicazione nella ex località di Grignano. Tale intervento, consentirebbe di suddividere un tratto, ad oggi di circa 14 km, in due tronconi da 7 km. Le eventuali limitazioni derivanti dall'utilizzo di un binario unico, sarebbero così mitigate e le ripercussioni sul traffico merci afferente al porto di Trieste potrebbero essere quantomeno ulteriormente mitigate.

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

Di seguito si riportano il numero di coppie di treni attese a seguito degli interventi proposti. La tipologia di treni sarà prevalentemente di tipo intermodale (container e semirimorchi) mentre per quanto riguarda Siderurgica Triestina, DCT e Interporto di Trieste operano rispettivamente: Convenzionale, Carburanti (gasolio e olio combustibile) nonché carri chiusi e contenitori.

Interporto di Cervignano:

- 6 coppie settimanali da e per Trieste Cm e le relazioni in fase di acquisizione da parte di AdSPMAO/Alpe Adria/Interporto.

Interporto di Trieste riaccolto a Villa Opicina:

- 6 coppie settimanali da e per Trieste Cm e relazioni in fase di acquisizione da parte di AdSPMAO/Alpe Adria/Interporto.

Interporto di Trieste/FreeEste riaccolto al fascio Aquilina:

- 5 coppie settimanali in fase di acquisizione da parte dell'Interporto di Trieste;
- 5 coppie settimanali in fase di acquisizione da parte del Concessionario del Terminal Ex Aquila.

PLTS (Piattaforma Logistica Trieste) riaccolto al fascio Servola:

- 10 coppie settimanali in fase di acquisizione da parte del concessionario del Terminal.

Raccordo Siderurgica riaccolto al fascio Servola:

- 10 coppie settimanali operate da Siderurgica Triestina.

Raccordo Depositi Costieri Trieste raccordato al fascio Servola:

- 12 coppie settimanali operate da Depositi Costieri Trieste.

La fonte dei dati di traffico è frutto di un'attenta analisi eseguita dal Gestore Unico della manovra.

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.

Intervento 1

- Tratta Trieste CM fascio Servola – fascio Aquilinia adeguamento alla categoria carico D4 (22.5t/asse);
- Tratta Trieste CM fascio Servola – fascio Aquilinia adeguamento alle codifiche C80/P410;
- LdS Aquilinia creazione di 5 binari da 750 m;
- Creazione di un terminal intermodale di tipo innovativo con un'estensione approssimativa di 25.000mq.

Intervento 2

- LdS Cervignano Sm – elettrificazione dell'Asta di manovra lato Udine;
- Fascio Servola – si richiede l'allungamento di almeno un binario al modulo di 600 m;
- LdS Cervignano Sm – Banalizzazione fasci.

Intervento 3

- Adeguamento fascio San Sabba allo stazionamento di convogli trasportanti MP.

Intervento 4

- LdS Tarvisio BV – Creazione di un ulteriore fascio di binari secondari atti alle soste MP e soste treni merci.

Intervento 5

- Trieste Cm – Tarvisio – Anticipo adeguamento modulo 750 m;
- Trieste Cm – Tarvisio – Rimodulazione IPO.

Intervento 6

- Linea Transalpina (Trieste Cm-Villa Op) – adeguamento sagoma C80/P410;
- Linea Transalpina (Trieste Cm-Villa Op) – potenziamento linea fino alla categoria D4.

Intervento 7

- LdS Prosecco – Posa di almeno 2 binari modulo 750 m
- Collegamento diretto tra Prosecco e Villa Campagna tramite:
 - La linea esistente, con ripristino della funzione “raccordo in linea” o LdS ad hoc telecomandata;
 - La creazione di una bretella ad Hoc, fra Prosecco e Villa Opicina – Campagna.

Intervento 8

- Tratta Cervignano AG- Bivio Cargnacco – Potenziamento strutturale alla categoria D4.

Intervento 9

- Tratta Trieste C.le – Bivio D’Aurisina – Creazione di un posto comunicazione in corrispondenza della ex LdS di Grignano.

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.).

Per memoria.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Per memoria.

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 – Interventi: 2, 4, 5, 7, 9

Impatto sulla regolarità/puntualità

Incremento della velocità

Incremento del livello/qualità dei servizi

- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra – Interventi:2, 3*
- Incremento prestazionale – Interventi:1, 6, 7, 8*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie – Interventi:1, 5, 6, 8*
- 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

Intervento 1:

Estesa (se intervento diffuso): da Trieste Cm-fascio Servola a Aquilina.

Intervento 2:

Località di servizio 1 (se intervento puntuale): Cervignano Sm;

Località di servizio 2 (se intervento puntuale): Trieste Cm-fascio Servola.

Intervento 3:

Località di servizio (se intervento puntuale): Trieste Cm-fascio San Sabba.

Intervento 4:

Località di servizio (se intervento puntuale): Tarvisio Bv.

Intervento 5:

Estesa (se intervento diffuso): da Trieste Cm a Tarvisio Bv.

Intervento 6:

Estesa (se intervento diffuso): da Trieste Cm a Villa Op (linea Transalpina).

Intervento 7:

Località di servizio (se intervento puntuale): Prosecco.

Intervento 8:

Estesa (se intervento diffuso): da Cervignano AG a Bivio Cargnacco.

Intervento 9:

Località di servizio (se intervento puntuale): Grignano.

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.

Intervento 1:

Relazione di traffico = da Trieste Cm-fascio Servola a Aquilinia.

Numero treni giorno = 0 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 2:

Numero treni giorno = 0 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 3:

Numero treni giorno = 1 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 4:

Numero treni giorno = vedi attuali volumi

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 5:

Relazione di traffico = da Trieste Cm a Tarvisio Bv

Numero treni = vedi traffico attuale

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 6:

Relazione di traffico = da Trieste Cm a Villa Opicina (via Transalpina)

Numero treni giorno = 0 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 7:

Relazione di traffico = da Prosecco a Villa Opicina

Numero treni giorno = 0 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 8:

Relazione di traffico = da Cervignano AG a Bivio Cagnacco

Numero treni giorno = vedi traffico attuale

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 9:

Numero treni giorno = -40% rispetto al programmato in caso di interruzione di un binario

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Intervento 2:

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

Vedi sopra.

Intervento 4:

Incremento numero treni giorno atteso = +30 % rispetto all'attuale [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

Vedi sopra.

Intervento 5:

Incremento numero treni giorno atteso = +10 % capacità linea [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

Vedi sopra

Intervento 7:

Incremento numero treni giorno atteso = 4 [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

Vedi sopra.

Intervento 9:

Incremento numero treni giorno atteso = +35 % in caso interruzione di un binario [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

Vedi sopra.

Intervento 2:

Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra = 6 [treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra = 6 [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:

Intervento 3:

Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra = 1 [treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra = 2 [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:

Possibilità di utilizzo del fascio San Sabba per lo stazionamento del materiale in attesa di lavorazione da parte di DCT oppure in attesa di essere consegnato alle Il.FF che operano il trasporto sulla linea. In questo modo si sgrava il fascio Servola dalla parziale occupazione dei binari. Con ottenimento di un miglior impiego della capacità d'impianto.

Intervento 1:

Incremento prestazionale

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

Impatta sia sulla sagoma che sulla categoria di peso assiale.

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

Si è previsto il modulo da 750 m.

Numero treni coinvolti atteso = 12 [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:

Vedi sopra.

Intervento 6:

Incremento prestazionale

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

L'intervento impatta sia sulla sagoma che sulla categoria di peso assiale.

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

p.m.

Numero treni coinvolti atteso = 8 [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:

Vedi sopra.

Intervento 8:

Incremento prestazionale

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

Impatta sulla categoria di peso assiale.

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

p.m.

Numero treni coinvolti atteso = vedi traffico attuale.

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:

Vedi sopra.

Intervento 1:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = 12 [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.:

Vedi sopra.

Intervento 5:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = +30 % rispetto alla capacità attuale.

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.:

Vedi sopra.

Intervento 6:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = 8 [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.:

Vedi sopra.

Intervento 8:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = +10% rispetto alla capacità attuale.

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.:

Vedi sopra.

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.

Per memoria.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Gli interventi in oggetto, concorrono ognuno nel proprio ambito e misura alla creazione delle condizioni necessarie per la concretizzazione del Sistema portuale. L'interconnessione ferroviaria tra i porti ed i retroporti del Sistema è condizione indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi di capacità e traffico di medio e lungo periodo. Tra gli obiettivi si richiama il nodo di Trieste, il quale con il nuovo PRG prevede l'incremento della capacità commerciale teorica nell'ordine di 25.000 treni/anno, obiettivo ambizioso considerati gli attuali vincoli di natura infrastrutturale e gestionale, tuttavia la fusione del PRG con gli interventi succitati darà luogo ad una rete ferroviaria in linea con le esigenze del mercato logistico.
