

A. ADRIA FER

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 3.8 DEL PIR 2020
19 05/12/2019

In data 19/12/2019, presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana, a Trieste, si svolge l'incontro tra la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) e Adriafer, come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2019\0002552 del 05/12/2019).

L'incontro ha inizio alle ore 10:00.

Per RFI, sono presenti:

(presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana in via Flavio Gioia 4, Trieste (TS)):

- Carlo De Giuseppe – Responsabile Sviluppo e Commercializzazione Territoriale Nord-Est – Direzione Commerciale
- Alberto Olivieri – Responsabile Sviluppo Rete e Servizi – Sviluppo e Commercializzazione Territoriale Nord-Est

Per Adriafer, sono presenti:

(presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana in via Flavio Gioia 4, Trieste (TS)):

- Giuseppe Casini – Amministratore Unico – Adriafer

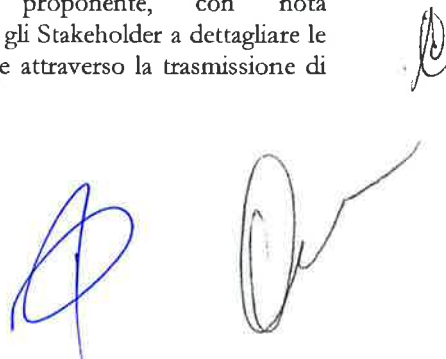
Allegati n. 1: Resoconto richieste e riscontri Adriafer.

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 2019 il tavolo tecnico è stato convocato da RFI con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2019\0000890 del 24 aprile 2019 e si è svolto in data 14 maggio 2019 presso via Palestro n. 24, Roma.

In tale incontro sono state rappresentate le risultanze dell'analisi svolta da RFI sulle richieste degli Stakeholder pervenute nel 2018 ed è stato avviato un primo momento di confronto in merito alla manifestazione di nuove esigenze.

Poiché le proposte avanzate nell'ambito del tavolo tecnico devono essere supportate da una analisi documentale sugli effettivi vantaggi dell'intervento, sulla sua economicità (costi/benefici) e sul miglioramento qualitativo dell'infrastruttura a cura del proponente, con nota RFI.DCO\PEC\P\2019\0001047 del 21 maggio 2019, RFI ha invitato gli Stakeholder a dettagliare le richieste pervenute nel 2018 e a comunicare eventuali ulteriori richieste attraverso la trasmissione di uno specifico format.



Obiettivo del presente documento è verbalizzare l'esito delle valutazioni di RFI in merito alle esigenze trasmesse da Adriafer con nota del 04/07/2019 e comunicate nel presente incontro svolto in data 19/12/2019, presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana, a Trieste come da nota di convocazione di RFI trasmessa con prot. n. RFI.DCO\PEC\P\2019\0002552 del 05/12/2019.

L'ing. Carlo De Giuseppe introduce l'incontro, comunicando che sono pervenute ad RFI n. 6 proposte da parte di Adriafer.

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 puntuale:** 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 raddoppio/quadruplicamento, nuove linee, elettrificazione linee)

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

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

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

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
AdSP MAO	6	1	4	1	-	2	3	1

Il dettaglio delle richieste ed il riscontro motivato delle proposte trasmesse da Adriafer sono riportate in allegato.




Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti RFI ritiene adeguate le informazioni contenute nelle richieste ricevute da Adriafer.

RFI richiede inoltre di segnalare quali tra le proposte avanzate assumono per lo Stakeholder particolare rilevanza. Adriafer segnala i seguenti interventi:

- Richiesta n. 4: Linea Trieste CM – Tarvisio (rimodulazione e riduzione delle IPO notturne)
- Richiesta n. 1: Cervignano Smistamento (adeguamento per consentire arrivi e partenze indistintamente dai Fasci Arrivi e Partenze)

N.B: entrambi gli interventi sono funzionali ed a supporto della gestione delle fasi dei lavori di PRG di Trieste Campo Marzio e del Porto di Trieste.

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 ha chiarito che i verbali nella versione definitiva saranno pubblicati sul sito di RFI e sarà discrezione di Adriafer comunicare preventivamente eventuali contenuti rispetto ai quali si chiede di mantenere la riservatezza delle informazioni.

L'incontro termina alle ore 12:00.

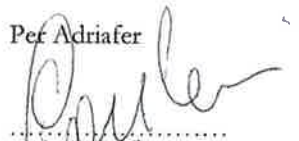
Il presente verbale, composto di n. 3 pagine, è redatto e sottoscritto in due esemplari originali.

Trieste, 19/12/2019.

Per RFI



Per Adriafer



Adriafer S.r.l.
con socio unico
Servizio Ferroviario Portuale
snc Mag. n.53 - Punto Franco Nuovo
34123 Trieste
P.I. 01033440320

ADRIA FER

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	BENEFICI/CONSIDERAZIONI suggeriti dagli stakeholders a supporto della richiesta di intervento	VALUTAZIONE	OSSERVAZIONI RFI (Non recepitile, oggetto di approfondimento, già prevista)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Friuli	1	Cervignano Smistamento	Fase 1: elettrificazione asta lato Udine Fase 2: riapertura del fascio vuoti ed elettrificazione	Fase 1: Autoproduzione manovre fascio arrivi/partenze Fase 2: Incremento della retroportualità per il porto di Trieste	Fase 1: Non rientra nell'intervento di Ultimo Miglio ma è in analisi un intervento per elettrificarla 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; Fase 2: Sono in fase di analisi le misure per ripristinare nel breve termine l'infrastruttura esistente rendendo disponibili un maggior numero di binari, tra cui il Fascio Vuoti. L'elettrificazione del fascio al momento non è prevista ma si potrà valutare nella fase di sviluppo che sarà implementata dopo l'attivazione dell'ACC.	oggetto di approfondimento		X		
Friuli	2	Villa Opicina	Assegnazion di 5 binari dedicati per l'interporto Fernetti	Aumento del traffico e mitigazione perturbazioni	L'assegnazione di binari ad uso esclusivo non è possibile stante l'attuale sistema regolatorio. Tuttavia con il PRG di Villa Opicina, le cui attività negoziali per l'appalto integrato saranno avviate entro il I trimestre 2020, i binari centralizzati aumenteranno da 11 a 15 + 4 tronchi. Inoltre sono stati ripristinati i binari dal 19 al 23 per ampliare le funzioni di sosta degli operatori logistici.	non recepitile	X			
Friuli	3	Trieste CM - Tarvisio	Incremento modulo 750 m	Incremento capacità	La linea è parzialmente a 750 con le seguenti località: Tarvisio, Carnia, Tarcento, Monfalcone. Nel 2020 si avrà a Gorizia. Il PRG a Trieste CM lo prevede nel 2023. E' in fase di studio l'ottenimento di un'altra località a mod 750 tra Udine e Gorizia.	già previsto		X		
Friuli	4	Trieste CM - Tarvisio	Riduzione IPO	Incremento capacità	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. E' in studio di fattibilità inoltre il ripristino di PC AUPA, tra Carnia e Pontebba, con cui si potrebbe avere ulteriore flessibilità. Di conseguenza anche le IPO avranno un minore impatto.	oggetto di approfondimento			X	
Friuli	5	Trieste CM - Villa Opicina	categoria D4 e sagoma PC80	Economicità nella gestione delle locomotive e flessibilità del servizio	La proposta va approfondita dal punto di vista tecnico ed economico ed inquadrata nell'ambito delle priorità di intervento relativi agli upgrade prestazionali per i corridoi della rete TEN-T, considerando anche gli sviluppi dei flussi che si avranno con la riapertura della linea. L'intervento risulterebbe impegnativo, dovendo revisionare le opere d'arte e l'armamento, e bisogna considerare che permarrebbero dei limiti legati alla pendenza del 25‰. Nel modello di esercizio ipotizzato questa linea, che sarà riattivata il 29/02/2019 in C3L e PC45, può fungere da supporto al traffico del sistema portuale anche con le caratteristiche attuali.	oggetto di approfondimento		X		
Friuli	6	Monfalcone	Elettrificazione binario di raccordo fino ai binari di presa e consegna	Sviluppo servizi	Intervento fuori dall'asset di RFI.	non recepitile		X		

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

***Scheda
Richiesta Intervento***

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.....	4
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	5
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	5
F. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	6
G. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	7
H. ACCORDI E INTESE.....	8
I. INVESTIMENTI COLLEGATI.....	8
J. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE	8
K. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA.....	9
L. ITER AUTORIZZATIVO	9
M. FINANZIAMENTI E FABBISOGNI	9
N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	10
O. INFORMAZIONI NECESSARIE PER LA VALUTAZIONE ECONOMICO SOCIALE DEL PROGETTO	10

A. ISTRUZIONI PRATICHE

Obiettivo della presente scheda è l'individuazione e la raccolta delle esigenze degli Stakeholder a seguito dell'incontro del **"tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura"** tenutosi il 14 maggio 2019. L'obiettivo del tavolo tecnico, istituito lo scorso anno secondo quanto previsto nella sezione 3.7 del PIR, che recepisce la prescrizione 3.3.3 della delibera ART 140/2017, 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 e G.

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 O, riportante gli elementi necessari al Gestore e al MIT per elaborare un'analisi costi/benefici della proposta.

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

Modalità di Trasmissione

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

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

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **19 luglio 2019**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	ADRIA FER s.r.l.
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Tecnica
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Bruno Caleo
Riferimenti (email, tel.)	bcaleo@adriafer.com

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO

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

- ☐ *Eliminazione abbattimenti codice/riduzioni di velocità*
- ☐ *Nuovo binario di incrocio/precedenza*
- ☒ *Elettificazione puntuale in impianto*
- ☐ *Nuovi servizi in stazione (D.lgs. 112/2015)*
- ☐ *Miglioramento dell'Informazione al Pubblico*
- ☐ *Velocizzazione itinerari*
- ☒ *Upgrading prestazionali per il trasporto delle merci (modulo, sagoma, peso assiale)*
- ☐ *Innalzamento e/o allungamento marciapiedi*
- ☐ *Raddoppio/quadruplicamento di linea*
- ☐ *Nuova linea*
- ☐ *Elettificazione di linea esistente*
- ☒ *Altro: Messa a disposizione binari dedicati*
- Rimodulazione IPO notturne linea Trieste Cm-Tarvisio

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

Impianto: Cervignano Smistamento

Impianto: Villa Opicina

Linea: Trieste Cm- Tarvisio

Linea: Trieste Cm-Villa Opicina (Transalpina)

Impianto: Monfalcone

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 migliorare la situazione.

Cervignano SM: Il fine perseguito è l'incremento della capacità dedicata al Porto di Trieste, che registra volumi di traffico ferroviario merci in notevole crescita, utilizzando l'impianto di Cervignano SM con funzione retroportuale. Oltre all'incremento dei volumi va evidenziato che per sua natura il traffico merci risulta essere soggetto a molteplici perturbazioni che necessariamente influiscono sull'andamento della circolazione e quindi sugli orari di arrivo e partenza. Solo grazie ad un adeguato sistema infrastrutturale complessivo costituito anche da binari dedicati presso l'impianto di Cervignano SM per attività di composizione e scomposizione convogli sarà possibile portare incremento di ulteriore traffico ferroviario di merci in arrivo e partenza dal Porto di Trieste.

In questo senso, anche l'avvio di opere finalizzate all'ammodernamento dell'impianto si rendono necessarie, in particolare in una prima fase, al fine di consentire una attività di manovra in autoproduzione, sarebbe importante l'elettificazione dell'asta lato Udine per i movimenti di traslazione dal fascio arrivi al fascio partenze.

In secondo luogo nell'ottica di una maggiore disponibilità di capacità e di efficienza del servizio è opportuna la riattivazione del fascio vuoti e la sua elettrificazione.

Villa Opicina: Analogamente a quanto affermato per Cervignano SM, l'obiettivo è quello di poter aumentare la capacità del terminal ferroviario di Ferneti, con l'assegnazione di 5 binari dedicati, per seguire l'aumento del traffico e la gestione di eventuali perturbazioni nella circolazione transfrontaliera

Trieste CM - Tarvisio: Visto lo sviluppo del traffico su rotaia e al fine di aumentare la capacità di trasporto dei singoli convogli, si richiede relativamente alla Linea Trieste CM - Tarvisio l'aumento del modulo treno a 750 metri.

Al fine di efficientare le attività portuali e ridurre la congestione dello scalo di Trieste CM, si chiede inoltre, la rimodulazione e riduzione delle IPO notturne, effettuando una sincronizzazione tra le singole tratte. Così facendo si consentirà un aumento della capacità rispetto allo stato attuale ed una maggiore flessibilità nella gestione delle tracce.

Trieste Cm-Villa Opicina (Transalpina): Al fine di omogeneizzare le caratteristiche tecniche delle linee afferenti al porto di Trieste consentendo un'economicità d'utilizzo dei locomotori e permettendo quindi una migliore flessibilità nella scelta dei percorsi più idonei, si richiede per la linea in esame, l'aumento della massa assiale alle 22.5 ton/asse e l'aumento della sagoma limite a P/C 80/410.

Impianto Monfalcone: per uno sviluppo importante di servizi ferroviari da e per il Porto di Monfalcone si ritiene indispensabile elettrificare il binario di raccordo che dalla stazione porta fino ai binari di presa e consegna del Porto.

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

Cervignano Sm: 6 coppie settimanali da e per Trieste CM per le relazioni tra Norimberga-Cervignano Sm-Trieste CM; Novara-Brescia-Cervignano Sm-Trieste CM; Bologna-Padova- Cervignano Sm-Trieste CM

Villa Opicina: 3 coppie settimanali da e per Trieste CM

La tipologia di treni interessata sarà di tipo intermodale (container e semirimorchi)

F. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

*In questa sezione specificare i principali **benefici commerciali** che si stima di ottenere con l'investimento in oggetto, in termini quantitativi, secondo il seguente elenco:*

☒ *Impatto sulla capacità*

☒ *Impatto sulla regolarità/puntualità*

- ☐ Incremento della velocità
- ☒ Incremento della qualità dei servizi
- ☐ Incremento sicurezza (ad esempio eliminazione Passaggio a Livello)
- ☒ Incremento dei servizi
- ☒ Riduzione dei costi
- ☐ Altro _____

Fornire i termini quantitativi

Con tali interventi si stima di poter avviare il seguente numero di servizi:

Cervignano SM: 6 coppie settimanali da e per Trieste CM (secondo quanto definito in accordo quadro RFI-AdSPMAO) e le relazioni in fase di acquisizione tra Norimberga-Cervignano Sm-Trieste Cm; Novara-Brescia-Cervignano Sm-Trieste Cm; Bologna-Padova- Cervignano Sm-Trieste Cm.

Villa Opicina: 3 coppie settimanali da e per Trieste Cm (secondo quanto definito in accordo quadro RFI-AdSPMAO)

G. 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.

Cervignano SM: Si chiede l'estensione del raccordo afferente alla zona dell'interporto con la assegnazione di n° 5 binari presso il fascio arrivi o se ciò non fosse possibile, al fascio partenze, per manovre di composizione e scomposizione di convogli da terminalizzare poi nei terminal merci del Porto di Trieste.

Elettrificazione completa per una lunghezza di circa 600 metri dell'asta di manovra lato Udine per i movimenti di manovra con trazione elettrica dal fascio arrivi al fascio partenze (attualmente il filo è presente per 40 metri)

Riattivazione del fascio vuoti ad oggi non in esercizio mediante interventi all'armamento ed elettrificazione degli stessi al fine di consentire le manovre con trazione elettrica.

Possibilità di partire come treno anche dal Fascio Arrivi.

Villa Opicina: Si chiede l'assegnazione ad uso dedicato, all'interporto di Ferneti, di n° 5 binari secondari presso la stazione di Villa Opicina

Trieste Cm- Tarvisio: Aumento del modulo treno a 750 metri, rimodulazione e riduzione delle IPO notturne

Trieste Cm-Villa Opicina (Transalpina): Aumento massa assiale a 22.5 ton/asse e incremento sagoma limite a PC 80/410

Monfalcone: realizzazione di linea TE sul binario di raccordo per una lunghezza di circa 2.500 metri tra la stazione ferroviaria ed i binari di presa e consegna in Porto.

H. 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.

Accordo di capacità attualmente in essere con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Accordo RFI- AdSP MAO relativa agli sviluppi della stazione di Trieste Cm firmata in data 10/06/19.

I. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

J. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

In questa sezione devono essere indicati i costi ed i tempi di realizzazione degli interventi.

Cervignano SM: si chiede che i binari dedicati possano essere assegnati entro settembre 2019.

L'elettificazione dell'asta lato Udine entro dicembre 2019

La riattivazione del fascio vuoti entro Giugno 2020

Villa Opicina: Assegnazione di binari dedicati entro dicembre 2019

Linea Trieste Cm- Tarvisio: Aumento del modulo entro primo trimestre 2020 e rimodulazione IPO entro Marzo 2020.

Monfalcone: si chiede l'elettificazione entro il 2022

K. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA

In questa sezione devono essere precisati il livello di progettazione oggi disponibile ed eventuali autorizzazioni già acquisite

L. ITER AUTORIZZATIVO

In questa sezione devono essere indicate le autorizzazioni necessarie

M. FINANZIAMENTI E FABBISOGNI

In questa sezione devono essere indicati i finanziamenti disponibili (esclusi quelli del Gestore) e quelli necessari per l'avvio della progettazione e per la realizzazione (con indicazione dell'eventuale articolazione in fasi funzionali)

N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Gli interventi richiesti daranno concretezza alla sempre maggiore richiesta di traffico merci gravitante sul sistema portuale di Trieste fornendo un servizio ferroviario di qualità e ad alta efficienza.

I lavori di ammodernamento richiesti nell'ambito dell'impianto di Cervignano Sm consentirebbero una manovra in autoproduzione con trazione elettrica riducendo i costi per i clienti finali.

Le richieste relative alle linee Trieste CM-Tarvisio e Trieste CM-Villa Op. (Transalpina) permetterebbero:

- un aumento della capacità ferroviaria.
- una più agevole gestione del traffico.
- una riduzione della congestione dello scalo di Trieste CM, ad oggi presente specialmente nelle ore notturne ed a ridosso delle interruzioni programmate.

La richiesta relativa al raccordo della stazione di Monfalcone va nella direzione di una autoproduzione delle attività di manovra che consente una maggiore efficienza dei servizi e minori costi.

O. INFORMAZIONI NECESSARIE PER LA VALUTAZIONE ECONOMICO SOCIALE DEL PROGETTO

1. Obiettivi e finalità
2. Descrizione dell'intervento
3. Inquadramento socioeconomico e territoriale
4. Costi di investimento: Pianificazione annuale della spesa per investimenti e relativa suddivisione voce di costo e categorie tipologiche dalla data di inizio lavori alla data di attivazione secondo le due disaggregazioni riportate di seguito:

	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	...	Anno n	TOTALE
Opere civili							
Sovrastruttura ferroviaria							
Impianti							
Aree							
Elettrificazioni							

Altro							
-------	--	--	--	--	--	--	--

Tabella 1 - Esempio di piano della spesa per categorie tipologiche

	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	...	Anno n	TOTALE
Manodopera							
Materiali							
Trasporto							
Acquisizione aree							

Tabella 2 - Esempio di piano investimenti per natura di costo

5. Costi annuali di manutenzione ordinaria e straordinaria: elenco dettagliato degli oggetti di manutenzione dismessi e nuovi (es: deviatoio, CDB, Binari, sede, ecc.) legati al progetto

6. Analisi della domanda

A. Scenario di riferimento (business as usual)

a. Traffico ferroviario

i. Segmento passeggeri

1. Passeggeri.km/anno
2. Passeggeri.h/anno (ai fini del calcolo del risparmio di tempo)
3. Treni.km/anno

ii. Segmento merci

1. Tonnellate.km/anno
2. Treni.km/anno

b. Traffico stradale

i. Segmento passeggeri

1. Passeggeri.km/anno
2. Veicoli.km/anno

ii. Segmento merci

1. Tonnellate.km/anno
2. Veicoli.km/anno

B. Scenario di progetto

a. Traffico ferroviario

- i. Segmento passeggeri
 - 1. Passeggeri.km/anno
 - 2. Passeggeri.h/anno (ai fini del calcolo del risparmio di tempo)
 - 3. Treni.km/anno
- ii. Segmento merci
 - 1. Tonnellate.km/anno
 - 2. Treni.km/anno
- b. Traffico stradale
 - i. Segmento passeggeri
 - 1. Passeggeri.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno
 - ii. Segmento merci
 - 1. Tonnellate.km/anno
 - 2. Veicoli.km/anno

Gli indicatori sopra riportati sono calcolati per specifici orizzonti temporali a seconda della progressiva entrata in esercizio dell'investimento oggetto di analisi. Le differenze tra gli indicatori nello scenario di progetto e quelli nello scenario di riferimento forniscono gli input per la valutazione economico-sociale.

	Anno1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno attivazione	Anno	Anno n
Indicatori di domanda scenario di riferimento							
Indicatori di domanda scenario di progetto							

Tabella 3 – Struttura dei dati di evoluzione della domanda

- 7. Ricavi da pedaggio (per tipologia di servizio: passeggeri e merci)
- 8. Costi unitari di esercizio trasporto stradale e ferroviario