

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
05/12/2019

In data 05/12/2019, presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana, a Venezia Mestre, si svolge l'incontro tra la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) e l'Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (di seguito: AdSP MAO), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2019\0002382 del 23/11/2019).

L'incontro ha inizio alle ore 11:00.

Per RFI, sono presenti:

(presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana in via Montepiana 55, Venezia Mestre (VE)):

- 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

(presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana in Piazza della Croce Rossa 1, Roma (RM) in videoconferenza)

- Paolo Palleschi – Responsabile Piani Funzionali Rete TEN-T - Pianificazione e Sviluppo Rete - Direzione Commerciale
- Michele Prete - Pianificazione e Sviluppo Rete - Direzione Commerciale

Per l'AdSP MAO, sono presenti:

(presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana in via Montepiana 55, Venezia Mestre (VE)):


- Paolo Crescenzi – Responsabile Direzione Infrastrutture – AdSP MAO

Allegati n. 1: Resoconto richieste e riscontri AdSP MAO.

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 AdSP MAO con nota prot. Gen. 0007286/P del 08/07/2019 e comunicate nel presente incontro svolto in data 05/12/2019, presso la sede di Rete Ferroviaria Italiana, a Venezia Mestre come da nota di convocazione di RFI trasmessa con prot. n. RFI.DCO\PEC\P\2019\0002382 del 23/11/2019.

L'ing. Carlo De Giuseppe introduce l'incontro, comunicando che sono pervenute ad RFI n. 9 proposte da parte di AdSP MAO.

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 AdSP MAO e delle considerazioni di RFI:

Il dettaglio delle richieste ed il riscontro motivato delle proposte trasmesse da AdSP MAO sono

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
AdSP MAO	9	2	6	1	-	2	6	1

riportate in allegato.

Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti RFI richiede a AdSP MAO di fornire le seguenti ulteriori informazioni:

N° Richiesta	Osservazioni di RFI
3 e 4	RFI richiede di definire tipologia e volumi dei traffici che insisteranno su Cervignano Smistamento. <i>AdSP MAO afferma che i volumi di traffico su Cervignano Smistamento sono in via di definizione. In questa fase, si possono ipotizzare treni intermodali (semirimorchi, casse mobili e container) con frequenza quotidiana (1 treno/g) su Cervignano Smistamento oltre a 3 coppie/settimana su Cervignano Interporto.</i>

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

- richiesta n. 7 linea Trieste CM – Tarvisio (rimodulazione e riduzione delle IPO notturne)
- richiesta n. 4 Cervignano Smistamento (adeguamento IS per consentire arrivi e partenze indistintamente dai Fasci Arrivi e Partenze)

entrambi gli interventi sono funzionali e a supporto alla gestione delle fasi dei lavori del PRG di Trieste CM 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 AdSP MAO comunicare preventivamente eventuali contenuti rispetto ai quali si chiede di mantenere la riservatezza delle informazioni.

L'incontro termina alle ore 13:00.

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

Venezia Mestre, 05/12/2019.

Per RFI



Per AdSP MAO

Direzione Infrastrutture Ferroviarie
Il Dirigente
ing. Paolo Crescenzi

ADSPMAO

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	BENEFICI/CONSIDERAZIONI suggeriti dagli stakeholders a supporto della richiesta di intervento	VALUTAZIONI	OSSERVAZIONI RFI (Non recepite, oggetto di approfondimento, già prevista)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
FRIULI	1	Cervignano Smistamento	Assegnazione di 5 binari del Fascio Arrivi (o del Fascio Partenze) ad uso dedicato dell'interporto	Migliore gestione dei ritardi	L'assegnazione di binari ad uso esclusivo non è possibile stante l'attuale sistema regolatorio. Tuttavia sono in avvio gli interventi per allungare l'asta a servizio dell'interporto a 570 m. Inoltre sono in fase di analisi nel breve termine le misure per ripristinare l'infrastruttura esistente rendendo disponibili i binari del Fascio Partenze da XI a XV. 5 binari del Fascio Vuoti e gli interventi di Ultimo Miglio. Nel medio termine sarà realizzato l'ACC con cui si potrà disporre a pieno delle funzionalità dell'impianto attuale. L'attivazione del nuovo apparato inoltre è condizione necessaria per qualsiasi successivo intervento di sviluppo, attualmente in fase di studio con tutti gli stakeholders. Tali contenuti sono stati comunicati nel dettaglio con nota RFI.DCO.PECC(P)2019/0001692 del 5/8/19.	non recepite	X			
FRIULI	2	Cervignano Smistamento	Elettificazione dell'intera asta di manovra lato Udine per movimenti tra i Fasci Arrivi e Partenze	Attività di manovra più agevoli	Non rientra nell'intervento di Ultimo Miglio ma è in analisi un intervento per elettrificarla nel breve termine. Questo tipo di intervento comunque con l'attivazione dell'ACC diminuirà di importanza perché si avrà la banalizzazione (possibilità di Arrivi e Partenze su ogni binario) dei fasci di Cervignano SM.	oggetto di approfondimento		X		
FRIULI	3	Cervignano Smistamento	Riattivazione del Fascio Vuoti	Migliore suddivisione della capacità di stoccaggio tra Trieste CM e Cervignano SM	Sono in fase di analisi le misure per ripristinare nel breve termine l'infrastruttura esistente rendendo disponibili un maggior numero di binari nel breve termine, tra cui 5 binari del Fascio Vuoti.	oggetto di approfondimento		X		
FRIULI	4	Cervignano Smistamento	Adeguamento IS per consentire arrivi e partenze indistintamente dai Fasci Arrivi e Partenze	Maggiore flessibilità d'impianto	Nel medio termine sarà 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.	oggetto di approfondimento		X		
FRIULI	5	Villa Opicina	Assegnazione di 5 binari ad uso dedicato del terminal ferroviario di Trenetti	Aumento del traffico e migliore gestione dei ritardi nella circolazione transfrontaliera	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, come comunicato con nota prot. n° 10001301/2019/0001585 inviata il 28/11/2019 all'interporto di Trieste, sono stati ripristinati i binari dal 19 al 23 per ampliare le funzioni di sosta degli operatori logistici.	non recepite	X			
FRIULI	6	Linea Trieste CM - Tarvisio	Adeguamento a modulo 750 metri	Aumento della capacità di trasporto dei singoli convogli	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	7	Linea Trieste CM - Tarvisio	Rimodulazione e riduzione delle IPO notturne	Aumento della capacità della linea e maggiore flessibilità nella gestione del traffico	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 servizi 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	8	Linea Trieste CM - Villa Opicina (Transalpina)	Aumento della massa assiale consentita fino a 22,5 t/asse	L'omogeneizzazione delle caratteristiche tecniche tra le linee afferenti al porto di Trieste consente un'economicità d'utilizzo dei locomotori premettendo maggiore flessibilità nella scelta dei percorsi più idonei	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 permerebbero dei limiti legati alla pendenza del 25%. Nel modello di esercizio ipotizzato questa linea, che sarà riattivata il 29/02/2020 in PCS, può fungere da supporto al traffico del sistema portuale anche con le caratteristiche attuali.	oggetto di approfondimento		X		
FRIULI	9	Linea Trieste CM - Villa Opicina (Transalpina)	Incremento della sagoma limite fino a P/C 80/410	L'omogeneizzazione delle caratteristiche tecniche tra le linee afferenti al porto di Trieste consente un'economicità d'utilizzo dei locomotori premettendo maggiore flessibilità nella scelta dei percorsi più idonei	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 permerebbero dei limiti legati alla pendenza del 25%. Nel modello di esercizio ipotizzato questa linea, che sarà riattivata il 29/02/2020 in PCS, può fungere da supporto al traffico del sistema portuale anche con le caratteristiche attuali.	oggetto di approfondimento		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	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Ferroviaria
Nominativo operativo di riferimento	Ing. Paolo Crescenzi
Riferimenti (email, tel.)	pcrescenzi@porto.trieste.it

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*
 - Eletrificazione 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*
 - Eletrificazione 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)

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'ampliamento della capacità dedicata alla zona afferente all'interporto di Cervignano. Per sua natura il traffico merci risulta essere soggetto a molteplici perturbazioni che necessariamente influiscono sull'andamento della circolazione e quindi sui tempi di arrivo e partenza. Solo grazie ad un adeguato numero di binari dedicati (5) sarà possibile instaurare un traffico commerciale stabile, dando la possibilità all'impresa ferroviaria portuale e all'interporto stesso di gestire al meglio eventuali ritardi.

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

In secondo luogo nell'ottica 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 vuoti.

Infine si ritiene opportuno sottolineare la necessità di rendere maggiormente flessibile l'impianto, predisponendo i sistemi di sicurezza al fine di consentire l'arrivo/partenza indistintamente dal Fascio Arrivi/Partenze.

Villa Opicina: Analogamente con 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 consentire un l'aumento del traffico e la gestione di eventuali ritardi 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 si l'aumento del modulo a 750 metri.

Al fine di migliorare le attività portuali e ridurre la congestione dello scalo di Trieste Cm, si richiede 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 del traffico.

Trieste Cm-Villa Opicina (Transalpina): Per 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.

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 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

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 richiede quindi 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.

Eletrificazione completa dell'asta di manovra lato Udine per i movimenti dal fascio arrivi al fascio partenze (attualmente il filo è presente per 40 metri)

Riattivazione del fascio vuoti ad oggi non in esercizio

Possibilità di arrivi e partenze sia dal fascio Arrivi che dal fascio Partenze

Villa Opicina: Si richiede quindi 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 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 P/c 80/410

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: Relativamente ai tempi, si richiede che i binari possano essere assegnati entro settembre 2019.

L'elettrificazione dell'asta lato Udine entro dicembre 2019

La riattivazione del fascio vuoti entro Giugno 2020

Modifica impianti di sicurezza al fine di rendere possibile l'arrivo e la partenza dei treni indistintamente dal fascio arrivi e fascio partenze: entro 2021

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.

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, riguarderanno la possibilità per l'interporto di Cervignano e di Ferneti di avere a disposizione capacità di stoccaggio aggiuntive. Peraltro, i binari oggetto della richiesta, si nel caso di Cervignano SM che Villa Opicina, sono già presenti ed in esercizio. Si sottolinea che l'accettazione di tale richiesta consentirebbe una programmazione mirata dei servizi e la possibilità di una gestione operativa migliore, permettendo l'acquisizione di nuovi servizi in entrambi gli impianti.

Inoltre i lavori di aggiornamento richiesti nell'ambito della località di Cervignano Sm agevolerebbero di molto le attività ferroviarie evitando, ad esempio, l'utilizzo di locomotori diesel.

Infine, 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.

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