

R. TRIESTE MARINE TERMINAL

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 Trieste Marine Terminal (di seguito: TMT), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2019\0002379 del 22/11/2019).

L'incontro ha inizio alle ore 14:30.

Per RFI, sono presenti:

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

- De Giuseppe – Responsabile Sviluppo e Commercializzazione Territoriale Nord-Est – Direzione Commerciale
- 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)

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

Per TMT, sono presenti:

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

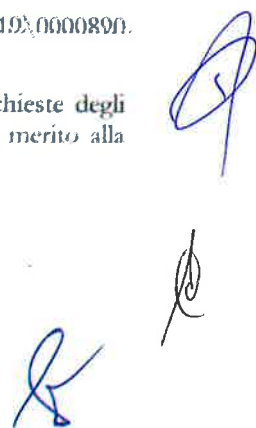
- Galloni – Trieste Marine Terminal

Allegati n. 1: Resoconto richieste e riscontri TMT.

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\0000800 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\PA\2019\0001047 del 24 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 TMT con pec (P/149/07) del 11/07/2019 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 proe. n. RFI.DCO\PEC\PA\2019\0002379 del 22/11/2019.

L'ing. Carlo De Giuseppe introduce l'incontro, comunicando che sono pervenute ad RFI n. 4 proposte da parte di TMT.

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 PI., 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 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 TMT 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
TMT	4	1	3	-	-	2	1	1

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

Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti TMT ha aggiunto che le previsioni per i prossimi anni sono di una crescita annua tra il 15 e il 20% fino al 2023.

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

- richiesta n.1 – Possibilità di movimenti di manovra contemporanei; riattivazione Transalpina)
- richiesta n.2 – Aumento dei binari di servizio a Villa Opicina
- richiesta n.3 – Aumento dei binari di servizio a Cervignano SM. Per dare supporto alla gestione delle fasi dei lavori di PRG di TSCM e del Porto di Trieste, nonché del nuovo collegamento del Molo VII con l'IFN.

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 TMT comunicare preventivamente eventuali contenuti rispetto ai quali si chiede di mantenere la riservatezza delle informazioni.

L'incontro termina alle ore 15:39.

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

Luogo e data dell'incontro.

Per RFI



Per TMT

Gilberto Galloni



TRIESTE MARINE TERMINAL

REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	BENEFICI/CONSIDERAZIONI suggeriti dagli stakeholders a supporto della richiesta di intervento	VALUTAZIONI	OSSERVAZIONI RFI (Non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Friuli	1	Trieste Campo Marzio	Indipendenza treno-manovra per ingresso/uscita varchi 3 e 4; abbattimento muro con creazione unico varco doganale, riapertura Transalpina con portata 22,5 t/asse e profilo P/C 80/400	Incremento capacità, regolarità e qualità servizi, riduzione dei costi operativi	La possibilità di movimenti contemporanei in porto sarà garantita con i lavori di PRG nell'impianto di TS CM. L'abbattimento del muro inoltre è in fase di studio a seguito di un protocollo firmato tra RFI e AdSP MAO nel 2019. La proposta di upgrade della Transalpina 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	2	Villa Opicina	Incremento binari disponibili per sosta treni in transito	Incremento regolarità e qualità servizi, riduzione dei costi operativi	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.	già previsto		x		
Friuli	3	Cervignano	Disponibilità di almento 5 binari da 600 metri per i porti di Trieste e Monfalcone; operatività impianto 7/7 giorni e 24/24 h	Incremento capacità, regolarità e qualità servizi, riduzione dei costi operativi	L'assegnazione di binari ad uso esclusivo non è possibile stante l'attuale sistema regolatorio. Tuttavia 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. Rispetto alla richiesta di operare 7/7 giorni e 24/24h bisogna ampliare il bacino di risorse ad oggi disponibile, pertanto si potrà procedere non prima dell'orario di servizio 2020-21. La realizzazione del suddetto ACC contribuirà al recupero di personale addetto alla circolazione.	non recepitibile	x			
Friuli	4	Monfalcone	Elettrificazione del collegamento tra la stazione e il Fascio in via Terza Armata	Trasferimento con locomotori elettrici in autoproduzione IF	Intervento fuori dall'asset di RFI.	non recepitibile		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	6
H. ACCORDI E INTESE	7
I. INVESTIMENTI COLLEGATI	7
J. COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE	7
K. GRADO DI MATURITÀ DELLA PROPOSTA	7
L. ITER AUTORIZZATIVO	8
M. FINANZIAMENTI E FABBISOGNI	8
N. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	8
O. INFORMAZIONI NECESSARIE PER LA VALUTAZIONE ECONOMICO SOCIALE DEL PROGETTO	8

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 **28 giugno 2019**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	TRIESTE MARINE TERMINAL Spa
Direzione / Ufficio Responsabile	Intermodal Department
Nominativo operativo di riferimento	Roberto Rocchetti
Riferimenti (email, tel.)	roberto.rocchetti@trieste-marine-terminal.com Tel. 0403186417 – Cell. 3455757478

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*
- Elettrificazione 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*
- Elettrificazione di linea esistente*

X Altro: _DISPONIBILITA' BINARI CERVIGNANO, TRIESTE CM, MONFALCONE – MIGLIORAMENTO COLLEGAMENTO VILLA OPICINA

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 TRIESTE CAMPO MARZIO

IMPIANTO VILLA OPICINA

IMPIANTO CERVIGNANO

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.

TRIESTE CAMPO MARZIO: indipendenza movimenti treni e manovre per ingresso ed uscita Porto dai varchi doganali 3 e 4; superamento dei due varchi doganali, abbattimento del "muro" e creazione di un unico varco doganale per arrivo e partenza treni da TRIESTE CM. Riapertura Transalpina per un migliore ed alternativo collegamento con Villa Opicina con portata 22,5 ton/asse e profilo PC 400/80

VILLA OPICINA: incremento binari disponibili per la gestione della sosta dei treni in transito

CERVIGNANO: binari disponibili per il Porto di Trieste e Monfalcone, almeno 5 da 600 mt. Organizzazione del servizio a Cervignano Smistamento 7 giorni su sette ed H24.

MONFALCONE: definire nell'ambito del contratto di raccordo col Consorzio, l'elettificazione del collegamento di 4 km tra la stazione e fascio binari in via terza armata, per consentire il trasferimento con Locomotori elettrici e l'autoproduzione da parte delle Imprese Ferroviarie.

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

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

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.

VEDI PUNTO E PRECEDENTE

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 CAPACITA' FIRMATO IN DATA 07.03.2019 FRA RETE FERROVIARIA ITALIANA e TMT SPA

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.

I PIU' SOLLECITI POSSIBILI

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 PROPOSTI HANNO L'OBIETTIVO DI GARANTIRE LO SVILUPPO DEL TRAFFICO MARITTIMO NEL PORTO DI TRIESTE.

SVILUPPO POSSIBILE SOLO CON UN INCREMENTO DI PRODUTTIVITA' DEL SISTEMA FERROVIARIO SUL NODO DI TRIESTE CHE CONSENTA LA RIDUZIONE DEI COSTI DELL'INTERO CICLO DI TRASPORTO INTERMODALE

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 attivazion	Anno	Anno n
--	-------	--------	--------	--------	-----------------	------------	--------

					e		
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