

A. AdSP Mare Adriatico Orientale

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2023
19/10/2023

In data 19/10/2023, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI), **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (di seguito: MIT) e **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** (di seguito: AdSPMAO), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DSP\PEC\P\2023\0000241).

L'incontro ha inizio alle ore 11:00.

Per RFI, sono presenti:

- Olivieri Alberto
- Gregori Stefano
- Stievanin Davide
- Gerace Aurelio
- Prete Michele

Per AdSPMAO, sono presenti:

- Crescenzi Paolo
- Secoli Mattia
- Grillo Giovanni

Per MIT, è presente:

- Macioci Claudio – Assistente Geometra Div.2 Infrastrutture Ferroviarie Contratto di Programma

Allegati n. 1

Il “tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura”, previsto nella sezione 2.6 del PIR 2023 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra 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.

Con nota prot. RFI-NEMI.DCO/PEC/P/2023/0000817 del 24 aprile 2023, RFI ha 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 AdSPMAO mediante piattaforma *Sharepoint* e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **420 proposte** da parte di **24 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 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 AdSPMAO e delle valutazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
AdSPMAO	12	1	7	3	1	2	5	5

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

Con riferimento al suddetto allegato, per proseguire con i successivi approfondimenti, RFI condivide con AdSPMAO quanto di seguito.

ID osservazione	Elementi di discussione
3	<p>RFI chiarendo la criticità o in alcuni casi impossibilità a procedere in maniera diffusa alla mitigazione della velocità di rilascio, spiega che laddove AdSP MAO indicherà delle situazioni più specifiche si potranno valutare mitigazioni ad hoc.</p> <p><i>AdSP MAO comprendendo meglio il quadro di riferimento procederà a indicare i segnali più critici per la regolarità della marcia dei treni.</i></p> <p><i>Inoltre, specifica che la richiesta di attivazione del codice INFILL dovrebbe riguardare:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Binario di sinistra senso Pari per gli itinerari di arrivo/partenza/transito interessanti la località di servizio Ronchi Nord. L'INFILL dovrebbe essere posto in precedenza del segnale di protezione (binario pari) e del segnale di partenza (1° binario).</i> • <i>Itinerario di partenza senso Pari binario di sinistra all'interno della località di servizio di Redipuglia. L'INFILL dovrebbe essere posto in precedenza del segnale di partenza (1° binario).</i>
6	RFI comunica che eventuali anticipazioni saranno tenute in considerazione anche in funzione dell'eventuale "Asta Arvedi"
9	<p>La riattivazione dei binari ex circolazione locomotive, collegati alla richiesta di ripristino della comunicazione 250a/b, non è finanziabile in CdP poiché non strumentali all'esercizio ferroviario. D'altra parte, potrebbero essere ricompresi nel raccordo, definendo preliminarmente le modalità stante la normativa vigente.</p> <p><i>AdSP MAO specifica l'interesse da parte del comprensorio ferroviario all'eventuale gestione del tratto di binario all'interno del raccordo, in tal senso si chiede un successivo incontro per la quantificazione delle attività da mettere in campo per l'utilizzazione del tratto.</i></p>
Addendum	RFI comunica che verrà effettuata la realizzazione comunicazione fra il binario 1 e 2 del fascio Servola posta lato TSCM fascio Base rispetto all'attuale comunicazione 104 a/b a partire dal secondo semestre 2024.

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.

L'incontro termina alle ore 12:30.

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

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 19/10/2023.

Per RFI



Carlo De Giuseppe
RFI
01.12.2023
12:42:48
GMT+01:00

Per MIT

.....


Firmato digitalmente da

**PAOLO
CRESCENZI**

CN = CRESCENZI PAOLO
SerialNumber =
TINIT-CRSPLA70E07L483B

AdSP MAO

Stakeholder	PROPOSTE di intervento					BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento										Tipologia di richieste					
	REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	Linea / Località	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	Impatto sulla capacità	Impatto sulla regolarità/puntualità	Incremento della velocità	Incremento del livello/qualità dei servizi	Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri	Efficiamento dei movimenti di manovra	Incremento prestazionale	Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie	Riduzione dei costi	Altro	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	1	1	PM VAT - Cervignano Smistamento	Raddoppio della tratta Cervignano Smistamento - PM VAT	x	x	x							Nell'anno in corso è stato avviato il DocFAP che mette a confronto più scenari possibili per la tratta Cervignano Smistamento - PM Carnacco: il raddoppio integrale, selettivo o il potenziamento della linea attuale. In tutti i casi si consegnerà il modulo per i treni merci di 750 m, l'eliminazione della limitazione di velocità al D4 e l'incremento di capacità. L'intervento tra PM Carnacco e PM Vat rientra nel progetto in corso del "Nodo di Udine"	oggetto di approfondimento	NO				X
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	2	2	Villa Opicina	Centralizzazione dei deviatori del fascio Arsenale					x					E' già prevista la centralizzazione del Fascio Arsenale in concomitanza dell'attivazione dell'ACC nel 2025. Inoltre i seguenti binari secondari sono stati elettrificati nell'ambito del progetto Ultimo Miglio nell'aprile 2021: 1° Arsenale, 1° PMC, 2° PMC e 3° PMC.	già previsto	NO		X		
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	3	3	Trieste Centrale -Redipuglia	Attivazione INFILL		x	x							L'INFILL non è applicabile a tale contesto. L'intervento risolutivo sarà poi l'attivazione dell'ERTMS L2 previsto da piano accelerato di RFI al 2034. Sarà cura di questo Gestore lo studio e l'attuazione di alcune soluzioni mitigative durante il periodo transitorio.	oggetto di approfondimento	NO			X	
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	4	4	Monfalcone	PRG e centralizzazione fascio Lisert	x	x	x		x			x		Il Fascio Lisert è asset del raccordato, per cui non recepitibile in sede di TTA. Ad ogni modo, vista la strategicità degli interventi proposti, RFI si rende disponibile a valutare con il richiedente le proposte presentate. Si evidenzia fin da ora che l'eventuale inserimento del fascio nella stazione di RFI richiede il passaggio di proprietà preliminare. In caso contrario, si potrebbe ipotizzare una soluzione analoga a quanto in corso per Trieste CM dove il futuro GI realizzerà un apparato atto a gestire direttamente l'arrivo e la partenza dei treni dall'ambito portuale.	non recepitibile	SI (INTEGRAZIONE)		X		
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	5	5	Trieste Campo Marzio	Realizzazione di due binari di sosta in più nel fascio Parenzane		x	x							La realizzazione sarà possibile solo a seguito del completamento del PRG. I binari che si potrebbero realizzare avranno delle limitazioni di allaccio che ne consentiranno l'utilizzo solo da alcuni binari. Pertanto, bisognerà valutare l'effettiva utilità in base al modello di esercizio del richiedente.	oggetto di approfondimento	NO		X		
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	6	6	Trieste Campo Marzio	Elettrificazione fascio San Sabba	x					x				L'intervento in oggetto è già previsto all'interno della fase della 'Grande Servola', però la progettazione di dettaglio, con eventuali vincoli che emergeranno, sarà sviluppata nella progettazione che è in fase di avvio.	già previsto	NO		X		
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	6	7	Trieste Campo Marzio	centralizzazione enti del fascio San Sabba	x					x				L'intervento in oggetto è già previsto all'interno della fase della 'Grande Servola', però la progettazione di dettaglio, con eventuali vincoli che emergeranno, sarà sviluppata nella progettazione che è in fase di avvio.	già previsto	NO		X		
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	7	8	Cervignano Smistamento	adeguamento a modulo 750 m dell'asta di manovra d'impianto						x		x		L'intervento in oggetto è finanziato nell'ambito del progetto "Ultimo Miglio" con contestuale attivazione del nuovo ACC, prevista per dicembre 2024. L'asta verrà allungata fino a modulo 610m, per cui superiore anche al futuro modulo previsto per il Fascio Container, pari a 600 m, sempre con l'attivazione dell'apparato. Un modulo superiore dell'asta non avrebbe valenza funzionale.	già previsto	NO		X		
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	8	9	Cervignano Smistamento	ripristino comunicazione 250a/250b prima dell'avvio del PRG						x		x		Gli ex binari di circolazione locomotive sono attualmente dismessi e non ne è previsto il ripristino nel progetto dell'ACC, in quanto non sono più funzionali all'esercizio.	non recepitibile	NO		X		
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	9	10	Cervignano Smistamento	adeguamento orario d'apertura del fascio Arrivi dell'impianto a quello di fascio Partenze						x				E' previsto il potenziamento del preenziamento con l'inserimento dei turni giornalieri della domenica da gennaio 2024	già previsto	NO			X	
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	10	11	Cervignano Smistamento	gestione ottimizzata dei binari di stazione per sosat mute di carri	x									Il G.I. ha avviato degli approfondimenti tecnico-regolatori interni per la definizione di tali necessità.	oggetto di approfondimento	NO			X	

Stakeholder	PROPOSTE di intervento					BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento										Tipologia di richieste					
	REGIONE	Rif. N°Scheda Stakeholder	ID osservazione	Linea / Località	DESCRIZIONE INTERVENTO (fornita dagli Stakeholder)	Impatto sulla capacità	Impatto sulla regolarità/puntualità	Incremento della velocità	Incremento del livello/qualità dei servizi	Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri	Efficientamento dei movimenti di manovra	Incremento prestazionale	Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie	Riduzione dei costi	Altro	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepitibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	11	12	Trieste Campo Marzio	installazione FD sullo scambio 152a/b centralizzato	X									Il deviatoio potrà essere ripristinato per accedere ai binari secondari di Aquilinia attualmente non in esercizio solo previo il rinnovo di tutti i binari oltre i quattro già presenti. E' comunque in fase di valutazione un'ampliamento della stazione di Aquilinia che ne aumenti il numero di binari.	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.01/2023

“Raddoppio tratta PM VAT – Cervignano”

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	15
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – Ufficio Gestione Circolazione
Nominativo operativo di riferimento	Mattia Secoli
Riferimenti (e – mail, tel.)	Mattia.secoli@porto.trieste.it Mobile: 3346184362 Tel: 0406732379

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

L'intervento ricade nella Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (di seguito anche RAFVG), sotto la DOIT di Trieste, di cui al FCL 65,
per la linea fra B. Cagnacco e P.M. Vat.

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.

La richiesta di raddoppio della tratta di linea, compresa fra B. Cagnacco e P.M. Vat, riguarda a offrire agli utenti del sistema ferroviario adeguata accessibilità impianto di Cervignano Smistamento.

Vista la collocazione dell'impianto di Cervignano Smistamento, la quale risulta centrale rispetto alla RAFVG, nonché intersecato dai RFCs (Rail Freight Corridor) Baltico Adriatico e Mediterraneo, tenuto conto degli investimenti messi in campo da RFI per la realizzazione del nuovo PRG di stazione, in considerazione delle continue richieste di incremento di traffico da parte degli operatori logistici, quali MTO, II.FF. e Interporto di Cervignano, si ritiene il raddoppio della tratta di cui alla sezione "D. Inquadramento territoriale" sia un intervento Correlato al PRG di stazione in quanto azione sinergica, il raddoppio, al conseguimento dei benefici di sistema Ferroviario-logistico.

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

Al 2022 i servizi, afferenti al solo interporto di Cervignano, interessanti la tratta oggetto di intervento, si diversificano in 5(cinque) destinazioni tutte di carattere internazionale. La tipologia di servizi spazia dall'Automotive, al convenzionale e al combinato-codificato. In aggiunta ai trasporti legati all'interporto di Cervignano verrebbero interessati anche i treni che provenienti da nord valico di Tarvisio e intersecanti Cervignano. Attualmente questo dato è già a disposizione di RFI. purtroppo l'ufficio richiedente non è al corrente del dato puntuale, pertanto richiede a RFI di reperire il dato all'interno dei propri sistemi.

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

Il progetto permetterebbe una maggiore accessibilità al nodo di Cervignano, contestualmente garantirebbe una stratta di backup rispetto alla via Gorizia per i servizi provenienti dal valico di Tarvisio e diretti verso Trieste, nonché per tutti i traffici provenienti/destinati dalla/alla tratta Venezia – Trieste e diretti/provenienti a/da Tarvisio BV. Il raddoppio della linea, inoltre consentirebbe di effettuare un'analisi dell'attuale tracciato con il rifacimento di manufatti e sedime ferroviario che permetterebbero inoltre l'attuale limitazione di peso assiale (D4L). In questo senso, oltre ad un aumento della capacità della linea intrinseco nel raddoppio si potrebbe raggiungere una maggiore fruibilità della stessa in termini di velocità di percorrenza riducendo eventuali interferenze con il traffico passeggeri.

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.).

All'atto della richiesta non risultano accordi o intese che prevedano l'intervento oggetto della presente richiesta.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

(Gli investimenti collegati da parte dell'Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A. sono identificabili in attrezzature per lo scarico e il carico dei convogli ferroviari, quali carri ponte per il trasporto intermodale. In aggiunta vi sono anche investimenti di natura gestionale, fra i quali si individuano l'ottenimento delle abilitazioni per il personale dell'organo di manovra per l'accesso sui binari di stazione nonché l'upgrade dei mezzi di trazione al fine di renderli conformi alla normativa vigente, sempre nell'ottica della movimentazione di convogli da Smistamento a interporto

La proposta risulta strettamente correlata al nuovo PRG di Cervignano perché ad esso aggiunge

l'adeguamento necessario della tratta volto a supportare il potenziale sviluppo di traffico afferente il nodo di Cervignano. Ne derivano notevoli benefici al sistema sia dal punto di vista funzionale che di qualità nella gestione dei volumi.

A questa proposta risulta collegata alle richieste di intervento ADSP MAO nr. 7, 8, 9 e 10 del 2023.

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:

- X Impatto sulla capacità*
- X Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- X Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- 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

Estesa (se intervento diffuso): da Cervignano Smistamento a ...PM VAT.

Località di servizio (se intervento puntuale) ...Cervignano Smistamento.....

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.

Relazione di traffico = daCervignano Smistamento..... aValico di Tarvisio.....

Numero treni giorno =.....20.... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri X Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....5.....[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

Il modello d'esercizio futuro risulterà strettamente legato al delineamento del nuovo PRG di stazione. A tal proposito l'AdSP MAO risulta sin da ora disponibile a collaborare con RFI per individuare le possibili sinergie volte all'ottimizzazione dell'impianto.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = daValico di Tarvisio aCervignano Smistamento.....

Incremento di puntualità atteso =...60min + 20%. [min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Il raddoppio del binario permetterà dal punto di vista della qualità del trasporto di sopperire alle attività di manutenzione programmate, nonché eventuali guasti in linea, offrendo continuità alla circolazione dei convogli. Il beneficio in termini di quantità è riconducibile al potenziale incremento dei volumi, supportato dalla posizione strategica

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.

Trattandosi di asset in gestione al Gestore Infrastruttura Nazionale i costi e i tempi di realizzazione risultano in capo allo stesso e per il richiedente difficilmente quantificabili. In ogni caso si manifesta come un'attività di questo tipo debba porti con sé la possibilità di ammodernare la linea anche con interventi che consentano di migliorare l'integrazione tra ferrovia e ambiente urbano (es. barriere antirumore, soppressione PL, etc)

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Il raddoppio della tratta consentirà in aggiunta alla maggior flessibilità nel raggiungimento dell'Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A., l'utilizzo di Cervignano Smistamento quale HUB logistico regionale integrato nel Sistema portuale, in tal senso sarà possibile dare seguito alle sinergie prospettate da RFI, FVG e AdSP MAO nell'ambito del TRI-HUB. Ne consegue un'integrazione a livello logistico organizzativo che consentirà il supporto necessario allo sviluppo dei traffici con standard di qualità adeguati all'andamento dei traffici di carattere internazionale.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 02/2023***

"PRG VOP - Centralizzazione arsenale VOP."

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	16
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	16

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)	
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – Ufficio Gestione Circolazione	
Nominativo operativo di riferimento	Mattia Secoli	
Riferimenti (e – mail, tel.)	Mattia.secoli@porto.trieste.it Mobile: 3346184362 Tel: 0406732379	

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

La richiesta si colloca nella RAFVG (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia) di cui alla provincia di Trieste, più precisamente sugli FCL 63 e 67 per l'impianto di 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.

La necessità della richiesta deriva dalla poca fluidità delle operazioni di accesso al fascio ARSENALE di cui alla LdS di Villa Opicina da parte delle II.FF. per la presa e stazionamento dei mezzi di trazione.

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

La tipologia varia dall'Automotive, all'intermodale nonché una prevalenza di trasporto convenzionale. In merito al numero di treni coinvolti si rimette a RFI la valutazione dei volumi, essendo essa a conoscenza delle operazioni di manovra e della loro incidenza per singola giornata operativa.

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

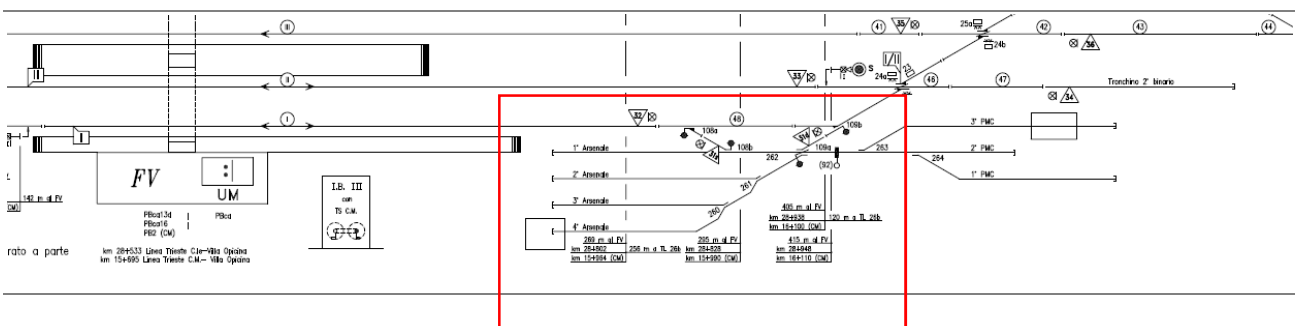
In questa sezione, riportare nel dettaglio le caratteristiche **tecniche e funzionali del progetto**.

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La richiesta di intervento prevede la centralizzazione dei deviatori di cui al fascio ARSENALE al fine di rendere indipendenti i movimenti dei locomotori rispetto all'azione del deviatore di RFI.

In rosso viene evidenziata l'area oggetto dell'intervento.



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.).

Allo stato della richiesta, stante la circoscrizione dell'intervento, non risultano accordi o intese di alcun genere,

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Gli investimenti collegati sono riconducibili all'Interporto di Trieste "Giacomo Borruso", raccordato alla LdS di Villa Opicina, il quale opera costantemente per lo sviluppo del traffico ferroviario e ne promuove l'utilizzo. In seconda analisi va tenuto conto degli investimenti delle II.FF. le quali mettono in campo mezzi di trazione all'avanguardia.

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*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- X Efficiamento dei movimenti di manovra***
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- 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

Località di servizio (se intervento puntuale): Villa Opicina

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.

Relazione di traffico = da Slovenia atraffico nazionale.....

Numero treni giorno =.....10.... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....10...[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....20.....[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:

La realizzazione della proposta permetterebbe, per mezzo del segnalamento maggiore fluidità nelle operazioni di manovre relative al ricovero dei mezzi di trazione nonché all'abilitazione degli stessi per l'aggancio al materiale rotabile. Allo stato attuale la manovra dei deviatori di cui al fascio ARSENALE è in giurisdizione al deviatore di VOP. Qualora i deviatori fossero centralizzati e dotati di opportuno segnalamento basso risulterebbe possibile ridurre le tempistiche nell'ordine del 50%. In termini di costi per l'esercizio non si rileva una riduzione diretta.

Incremento prestazionale

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

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

Numero treni coinvolti atteso =.....[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:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [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.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

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.

I tempi di realizzazione si attestano attorno ai 30 giorni di lavoro.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

La centralizzazione degli enti permetterebbe una gestione puntuale della movimentazione dei locomotori aumentando il livello di sicurezza delle operazioni. In secondo luogo le II.FF. potrebbero ottimizzare i tempi di manovra riducendo così l'impegno del deviatore per l'entrata e uscita dei mezzi di trazione dal fascio. Ne deriverebbe una riduzione in termini di tempo di impegno dei binari di stazione da parte dei locomotori delle II.FF., questa riduzione delle tempistiche permette una maggiore fluidità nello scambio del materiale con le II.FF. estere sia in arrivo che in partenza da VOP.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n.03/2023***

“Attivazione INFILL linea Trieste C.le – Monfalcone – Redipuglia”

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	10
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	11
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	12
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	14
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	14

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali
Nominativo operativo di riferimento	Giovanni Grillo
Riferimenti (e – mail, tel.)	giovanni.grillo@porto.trieste.it Mobile: 3316474595 Tel: 0406732257

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

L'intervento ricade nella Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (di seguito anche RAFVG), sotto la DOIT di Trieste, di cui al FCL 64, per la linea fra Trieste Centrale - Redipuglia.

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.

La necessità scaturisce dall'esigenza di rendere più fluido e rapido il transito di un treno in presenza di velocità di approccio ridotta con apertura intempestiva del segnale. In questo senso nelle località di servizio oggetto della presente restrizione in caso di segnale di avviso incontrato ad "avviso di via impedita" la velocità del treno all'approcciarsi al successivo segnale non deve essere superiore ai 10 km/h al almeno 200 metri dal successivo segnale. In queste condizioni per i treni merci e soprattutto per quelli dotati di frenatura "tipo merci" (es. treni superiori alle 1.600 ton), i tempi per riprendere la corsa sono tutt'altro che trascurabili. La presenza del codice INFILL invece, in caso di apertura intempestiva del segnale, consentirebbe la ripresa dalla corsa in anticipo rispetto alla boa del segnale stesso, riducendo i tempi di occupazione della sezione. Inoltre, consentirebbe al treno di non ridurre troppo la velocità con vantaggi in termini anche economici dovuti alla minore energia utilizzata per accelerare nuovamente. In condizioni di traffico intenso questo garantirebbe una maggiore fluidità dei transiti.

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

I traffici interessati dall'investimento sarebbero tutti i treni circolanti sul tratto di linea interessato.

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

In termini tecnici, si richiede dove normativamente applicabile, l'attivazione del codice INFILL in precedenza di tutti quei segnali su binari di corsa che richiedano una velocità di approccio ridotta (10 km/h).

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.).

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

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*
 - Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
 - Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- 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

Estesa (se intervento diffuso): da Trieste Centrale Gr.Sc. Barcola a ...Redipuglia.

Località di servizio (se intervento puntuale):

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.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Nel caso vi siano più relazioni, riportare le informazioni per ognuna di esse.

Relazione di traffico = da a

Numero treni giorno =.....[treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....[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

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Trieste Centrale - Gr.Sc. Barcola a ...Redipuglia e viceversa

Incremento di puntualità atteso =...10min + 10%.[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Tenuto conto che a 10 km/h si percorrono 2,7 metri al secondo e che si possa ipotizzare che una sezione di blocco sia lunga 1200 metri. Se normalmente la velocità media fosse di 60 km/h, per percorrere la sezione + lunghezza treno (600 metri) sarebbero necessari 112 secondi (circa 16 metri/sec), Tenuto conto della frenatura (abbassamento velocità media) e la necessità di percorrere 200 metri a 10 km/h (74 secondi) si potrebbe ipotizzare che per superare e liberare il tratto di linea ci si impieghi 274 secondi (ipotizzato 30 km/h media per 1600 metri). Applicando l'INFILL si potrebbe pensare di ridurre leggermente la velocità media a 50 km/h con

un tempo di percorrenza pari a circa 130 secondi, risparmiando quindi 144 (circa 2 minuti e mezzo) secondi per treno, a sezione interessata in condizioni di traffico intenso. Se, come nel caso di Ronchi Nord e Redipuglia, il segnale proteggesse anche un PL i benefici in termini di tempi di chiusura del Passaggio a Livello sarebbero sicuramente ancora più avvertiti.

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.

I benefici, come anticipato riguarderebbero sia la regolarità della corsa, che le tempistiche di chiusura PL (vedi Ronchi Nord e Redipuglia). I costi di realizzazione non sono quantificabili dalla scrivente in quanto riferiti a impianti IS.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 4/2023..

**“Potenziamento Scalo Merci
di
Monfalcone”**

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	12
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)	
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – Ufficio Gestione Circolazione	
Nominativo operativo di riferimento	Mattia Secoli	
Riferimenti (e – mail, tel.)	Mattia.secoli@porto.trieste.it Mobile: 3346184362 Tel: 0406732379	

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

L'intervento descritto fa riferimento alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (RAFVG), di cui al FL 63, nello specifico per la LdS di 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 portare dei miglioramenti.

Se possibile, allegare eventuali schemi o planimetrie a supporto della descrizione.

La richiesta di intervento riguarda a soddisfare il mercato che richiede un costante aumento della prestazione dei convogli ferroviari sia in termini di massa rimorchiata sia in termini di modulo. L'impianto di Monfalcone, per quanto riguarda l'accesso al Raccordo, è in grado di gestire convogli di lunghezza pari o inferiore ai 500m. Allo stato attuale i raccordati, manifestano puntualmente l'interesse nel gestire convogli con modulo almeno 575m.

Altra necessità di potenziamento dell'impianto si individua nella riduzione dei tempi di introduzione del convoglio dalla stazione al fascio Lisert. Oggi le operazioni di manovra, eseguite tramite asta che incide comunque sul binario di circolazione, necessitano di un tempo variabile e difficilmente definibile anche in relazione alla promiscuità del' utilizzo del binario di circolazione, il quale durante le fasce di punta dei treni passeggeri, viene correttamente a questi dedicato, rimandando le operazioni di terminalizzazione di treni merci.

La riduzione dell'impegno, in termini di tempo del personale e dei mezzi delle II.FF. oggi coinvolte nelle operazioni di manovra, ovvero dai binari di stazione al fascio "Lisert", renderebbe l'impianto di Monfalcone in grado di attrarre maggiori volumi di traffico, essendoci grande interesse nelle II.FF. ad ottimizzare i mezzi di trazione ed equipaggio.

Aumentando la lunghezza del modulo gestibile sarà possibile, a parità di capacità allocata, trasportare un maggior numero di tonnellate e quindi di merce. Con il vantaggio per RFI di alleggerire la saturazione delle linee nonché un vantaggio diretto in termini di tempo per la consegna delle merci da e per il Raccordo.

La modifica dell'armamento di stazione come da planimetria allegata, nonché ove necessario della TE e degli IS consentirebbe l'arrivo e la partenza di convogli, con modulo 650m, direttamente dai binari dell'attuale "fascio Lisert". Questo intervento eliminerebbe i tempi legati all'introduzione sul fascio e parimenti aumenterebbe la ricettività dei binari di circolazione.

La nuova conformazione della stazione con le apposite modifiche all'ACCM consentirà la creazione di zone di manovra indipendenti dalle operazioni di incrocio e precedenza.

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

Allo stato della richiesta, prendendo come riferimento i treni effettuati durante il corso del 2022, i convogli immediatamente interessati si attestano a circa 1500 treni/anno. I treni previsti sono di tipo convenzionale, essi si suddividono fra trasporto automobili, furgoni e motrici, per il quale non appena sarà disponibile un modulo maggiore verranno allungate le composizioni dei convogli. La restante quota di traffico si suddivide fra, bramme, bricchette, materiali siderurgici in generale, caolino, cellulosa, legname e coils.

Stante le migliori prospettate nella presente richiesta e in considerazione della riduzione dell'impegno dell'infrastruttura, sia portuale sia di stazione risulterà facilmente attuabile da parte dei generatori di traffico l'incremento dei volumi di cui ai alle relazioni sopra esposte.

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La richiesta è stata presentata in un'altra forma.

Il progetto, come da planimetria allegata, vedrebbe l'inserimento del fascio lisert fra i binari centralizzati. Questa modifica assieme alle modifiche di armamento, TE e IS consentirebbe l'arrivo e la partenza dei treni direttamente dall' ex-fascio Lisert. Inoltre si è previsto anche l'inserimento di una comunicazione che permetta il passaggio dal binario 2 al binario 1.

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.).

Allo stato attuale è già stato approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale .- del porto di Monfalcone che individua l'allungamento dei binari e la razionalizzazione delle aree di concessione al fine di incrementare l'efficienza del sistema logistico integrato porto-rete ferroviaria nazionale.

Il Protocollo di intesa per la gestione dell'intervento di cui alla presente richiesta è già stato realizzato in bozza, attualmente si trova nella fase di perfezionamento.

Sarà cura dell'AdSP MAO condividere quanto prima la bozza dell'accordo con le parti interessate, ovvero Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Rete Ferroviaria italiana, Consorzio di Sviluppo economico della Venezia Giulia e Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

E' stata deliberata L'approvazione da parte della RAFVG di un impegno di spesa di 6 mio euro per il triennio 2022-2023-2024.

L'impegno di spesa da parte di AdSP MAO per la razionalizzazione delle aree di concessione e relative modifiche all'infrastruttura ferroviaria in esse ricadente ammonta a 8 mio euro.

Altro investimento messo in campo dalla RAFVG risulta il potenziamento del fascio Intermodale, del quale si allega lo stralcio planimetrico, che consta nella razionalizzazione dei binari incrementando la lunghezza del modulo gestibile compreso fra i 500 e i 750m in funzione di una riduzione del numero di binari attuali.

Investimenti da parte de GCU per il mantenimento in esercizio dell'infrastruttura ferroviaria di dorsale che interconnette i vari raccordati con il Fascio Lisert.

Investimenti da parte dei Raccordati in attrezzature e formazione del personale specializzato che viene impiegato nelle operazioni di carico e scarico dei convogli. Piani di investimento per i quali, se del caso si dispone di ulteriore dettaglio.

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**
- Impatto sulla regolarità/puntualità**
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi**
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra**
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- 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

Località di servizio (se intervento puntuale): ...LdS di Monfalcone.....

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.

Relazione di traffico = da Direttici VENEZIA e TARVISIO a Monfalcone (nonché un coinvolgimento intrinseco dei treni transitanti per Monfalcone)

Numero treni giorno =...5 . [treni/gg]

Tipologia di traffico = X Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =...23.....[treni/gg] al 2060

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

L'arrivo e partenza dei convogli direttamente dall' ex-fascio Lisert consente la riduzione delle tempistiche legate alla terminalizzazione nell'ordine dei 60 minuti. Ovvero l'operazione che oggi prevede dall'arrivo del convoglio mediamente un'ora per l'introduzione al fascio lisert, verrebbe ridotta al solo percorso dell'itinerario di arrivo o di partenza del treno, aumentando esponenzialmente la capacità teorica disponibile. Capacità che una volta messe in atto le sinergie fra i vari attori logistici, si potrebbe attestare nell'ordine dei 8.500 treni anno.

Tenuto conto dell'incremento dei treni giorno atteso, corrispondente a 23, risulterebbe pari al 75% della capacità commerciale dell'impianto.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Direttici VENEZIA e TARVISIO a Monfalcone (nonché un coinvolgimento intrinseco dei treni transitanti per Monfalcone)

Incremento di puntualità atteso =...50 minuti .[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

La regolarità attesa si individua nell'eliminazione delle interferenze fra le operazioni di manovra dei treni merci e la gestione dei treni viaggiatori. Possibile grazie all'eliminazione delle manovre per l'accesso al ex-fascio Lisert.

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamento dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Nella redazione del nuovo modello orario, conseguentemente nella predisposizione del M53 di stazione integrato le operazioni di manovra avranno un'incidenza minima nella ricettività dei treni in stazione. Il modello di esercizio prevede l'utilizzo di due squadre di manovra per la medesima fascia oraria, così da consentire la traslazione dei convogli fra l'ex fascio Lisert e il fascio intermodale con la prima squadra, mentre la seconda si occuperà della terminalizzazione degli stessi verso i raccordi particolari.

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....oggi 1500 treni/anno in futuro fino a 6.500 treni/anno

Numero dei movimenti di manovra =.....Oggi sono necessarie 4.500 manovre/anno in futuro saranno necessarie 6.500 manovre/anno per la gestione di 6.500 treni. Ovvero 1 treno 1 manovra, oggi il rapporto fra treni e manovre è di 3 a 1, ovvero 3 manovre per terminalizzare un treno.

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:

In termini di tempo il miglioramento è individuabile in una riduzione di tempistiche del 80%. Compatibilmente con le economie di scala derivanti dalla crescita dei volumi i costi per l'esercizio potrebbero essere individuati in un -20%, impostato con un sistema premiante che tenga in considerazione la puntualità dei convogli nonché la tipologia di operazioni richieste. Verrà così definito il treno "virtuoso" ovvero quel convoglio che per organizzazione del traffico necessita della sola introduzione nel raccordo particolare senza ulteriori scomposizioni o movimentazioni accessorie.

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

La riduzione dei costi di esercizio è intesa sulla completezza della catena logistica, ovvero l'utente finale potrà godere dei benefici derivanti dalle economie di scala nonché dall'incremento della qualità delle singole relazioni. In tal senso all'aumento della qualità tendenzialmente anche la puntualità tende a migliorare permettendo, in un sistema efficiente, di porre in valutazione al GCU una riduzione del costo unitario nell'ordine del 20% rispetto all'attuale offerta.

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.

A supporto della presente richiesta di intervento si ricorda il nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Monfalcone, già approvato, che prevede la realizzazione del modulo 750m sul fascio Lisert. La proposta dispone già di una bozza di progetto dell'armamento che ne consente una comprensione funzionale. Quest'ultima deve essere integrata necessariamente per i settori IS e TE. L'iter Autorizzativo, in visione della prossima sottoscrizione del protocollo d'intesa, risulta formalmente da avviare; tuttavia si sono già registrate le volontà a procedere per il potenziamento dell'impianto. Da una prima analisi, i fabbisogni economici per la realizzazione della proposta si attestano all'interno dei 5 Mio Euro, in merito alle forme di finanziamento, si rimanda al protocollo d'intesa già citato.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

La realizzazione della presente richiesta risulta propedeutica alla realizzazione di una serie di interventi ad essa subordinati quali:

- Razionalizzazione del fascio Intermodale;
- Razionalizzazione delle concessioni in ambito portuale e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria;
- Potenziamento della dorsale di collegamento.

Risulta propedeutica in termini di efficienza del sistema logistico, ovvero l'incremento del modulo gestibile, la riduzione delle tempistiche di manovra derivanti dalla modifica all'impianto di Monfalcone tali da consentire l'inserimento degli interventi sopra descritti, che senza di essa risulterebbero quantomeno poco valorizzanti per il miglioramento del Sistema ferroviario portuale.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 05/2023***

“Trieste Campo Marzio – Area ex-Parenzane – binari secondari”

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	9
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	20
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	20

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)	
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – Ufficio Gestione Circolazione	
Nominativo operativo di riferimento	Mattia Secoli	
Riferimenti (e – mail, tel.)	Mattia.secoli@porto.trieste.it Mobile: 3346184362 Tel: 0406732379	

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

L'intervento descritto fa riferimento alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (RAFVG) nello specifico per L'Impianto di Trieste Campo Marzio quale stazione di testa e capo tronco del Fascio Base di cui al FL 67.

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.

L'intervento nasce dalla necessità intrinseca delle relazioni ferroviarie di far sostare per brevi periodi di tempo (24/48h) mute di carri. Questa necessità è tanto più maggiore quando un trasporto si trova nelle prime fasi di avvio, situazione nella quale spesso risulta non perfettamente bilanciabile fra arrivi e partenze nel corso della medesima settimana. Tenuto conto del nuovo PRG di stazione in corso di realizzazione, nonché degli studi di traffico eseguiti di concerto con l'Università di Trieste, PRG il quale consentirà uno sviluppo sostanziale del traffico, troverebbe miglioramenti legati all'esercizio in particolare con il mantenimento/realizzazione, nell'area dell'attuale fascio Parenzane di binari secondari da dedicare anche promiscuamente allo stazionamento delle mute. In questo modo si riuscirà ad evitare il congestionamento della stazione dovuto dall'impossibilità di ricevimento di convogli per sosta di mute sui binari di arrivo e partenza.

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

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì **No**

Funzionalmente il “fascio Parenzane” risulterebbe un polmone necessario alla gestione dei picchi dei volumi di traffico, anche in relazione all’allargamento del confine di Punto Franco alle aree RFI, come già chiaramente individuato nei documenti di Intesa fra AdSP MAO, RAFVG e RFI che, permetterà anche il piazzamento anticipato di convogli pronti alla partenza o lo stazionamento delle composizioni vuote in attesa della successiva circolazione caricazione e ripartenza, senza dover adempiere alle attuali formalità doganali. Queste ultime verranno espletate atto partenza. [Visto l’articolato sistema di pre-controlli e processi gestiti dal PCS (Port Community System) si resta a disposizione per una condivisione delle procedure di dettaglio al fine di individuare e, se necessario, superare eventuali criticità.

A livello tecnico l’area potrebbe essere gestita per mezzo di unità bloccabile e relativa “zona di manovra” in modo da rendere le movimentazioni interne al fascio indipendenti dal resto delle operazioni gestite dall’apparato.

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.).

Piano Regolatore Portuale approvato.

Protocollo di Intesa 2016 e 2019 fra AdSP MAO, RFI e RAFVG.

Inoltre vi sono tutti i documenti relativi alla progettazione dell’opera del nuovo PRG, in essi sono facilmente individuabili le aree di cui alla presente proposta. Al fine di semplificare la presa visione dei documenti si allega un’evidenza dell’area oggetto della proposta.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Gli investimenti collegati sono in primo luogo in capo alla richiedente, che si è impegnata per la realizzazione del nuovo layout portuale il quale a completamento dell'ultima fase si attesta nell'ordine di spesa di 70 mio euro.

Investimento rilevante, il quale per offrire agli utenti la massima accessibilità all'infrastruttura, necessità di una sinergia nella progettazione dell'interno nodo di Trieste, comprese le aree RFI alle quali è confinante. Nell'attuale configurazione della LdS di Trieste Campo Marzio, questo polmone già esiste, necessita tuttavia di un adeguamento funzionale.

Agli investimenti infrastrutturali messi in campi dall'AdSP MAO sono da tenere in considerazione gli investimenti delle II.FF. in relazione all'attuazione del nuovo PRG di stazione.

Parimenti anche i terminal raccordati all'infrastruttura AdSP MAO stanno mettendo in campo investimenti di carattere infrastrutturale i quali prevedono: l'allungamento di 200m del terminal molo VII nonché la razionalizzazione delle aree interne al PFN date in concessione ai vari terminalisti.

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*
- Impatto sulla regolarità/puntualità***
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi***
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- 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

Località di servizio (se intervento puntuale): Trieste Campo Marzio – FCL 67

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.

Relazione di traffico = da ...TSCM (base e Servola)... a[Direttrice Venezia (AT – traffico interno), Direttrice Tarvisio (AT) e Direttrice Villa Opicina(SLO)].....

Numero treni giorno =.....28..... [treni/gg]

Tipologia di traffico X Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....[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

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = TSCM (base e Servola)... a[Direttrice Venezia (AT – traffico interno), Direttrice Tarvisio (AT) e Direttrice Villa Opicina(SLO)]

Incremento di puntualità atteso =...+25%....[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Qualitativamente le relazioni coinvolte ne beneficeranno in quanto vi sarà la possibilità di mantenere in sosta le mute in attesa di successivo riutilizzo, questo inciderebbe positivamente sulla regolarità delle relazioni. In assenza di questa soluzione resterebbe il trasferimento delle composizioni dal nodo di Trieste verso Cervignano, con tutte le complicazioni gestionali che si porta dietro. Oltre a saturare inutilmente capacità della tratta Trieste Cervignano, quale già tendente alla saturazione sul bivio d'Aurisina, incrementa notevolmente i costi di gestione, sia in termini di risorse sia economici.

Riducendo gli inoltri fra una LdS e l'altra, la puntualità incrementerà anche al variare della programmazione, in quanto le composizioni risulterebbero immediatamente disponibili già nella LdS di origine.

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = [min]

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

I nuovi servizi o comunque i servizi che per loro organizzazione non risultano bilanciabili nel 100% dei casi, avrebbero la possibilità di consolidarsi e una volta tali, sarebbero in grado di superare le criticità organizzative/gestionali che ne impediscono un bilanciamento puntuale. La qualità del servizio sarebbe in grado di crescere proprio in relazione alla piena disponibilità del materiale rotabile, la quale ne permette una maggiore flessibilità in termini organizzativi e di re-pianificazione in caso di differimenti dalla programmazione.

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

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

Numero dei movimenti di manovra =.....[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:

Incremento prestazionale

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

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

Numero treni coinvolti atteso =.....[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:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [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.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

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.

I documenti a supporto della presente richiesta sono i verbali dei tavoli che si svolgono su base bisettimanale fra AdSP MAO, Operatori portuali (Terminalisti), RFI e Agenzia Dogana e Monopoli nonché GdF.

Questi verbali, già in possesso di RFI nella struttura di Circolazione Trieste, riportano la costante esigenza degli operatori nel sostare temporaneamente le composizioni. In merito alla documentazione progettuale L'AdSP MAO si è fatta promotrice della pratica già nei confronti di RFI, con la nota P095/2022, di cui allegato 2 alla presente richiesta,

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Risulterebbe estremamente penalizzante perdere Km di binario, e trovarsi a dover valutare, solo a completamento del PRG, in uno scenario in cui i volumi di traffico risulterebbero già incrementati, inserire una programmazione dei lavori per la realizzazione del fascio di binari di cui alla richiesta. Questo genererebbe ulteriori indisponibilità, oltre a quelle messe in campo dal PRG, situazione che potrebbe portare a frenare la crescita di nuovi volumi proprio per un'inconsistenza d'infrastruttura.

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

Scheda

Richiesta Intervento n.06/2023

*“Trieste Campo Marzio –Fascio Servola – Elettificazione
San Sabba e nuova comunicazione”*

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	21
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	21

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)	
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – Ufficio Gestione Circolazione	
Nominativo operativo di riferimento	Mattia Secoli	
Riferimenti (e – mail, tel.)	Mattia.secoli@porto.trieste.it Mobile: 3346184362 Tel: 0406732379	

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

La richiesta di intervento si colloca nella RAFVG (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia) di cui al FCL 67, impianto di Trieste Campo Marzio, ai fasci Servola e S. Sabba.

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.

L'intervento proposto deriva dalla necessità di decongestionare il fascio Servola, oggi ritenuto, dalla scrivente al limite della saturazione. L'intervento migliorerà l'attuale modello di esercizio in quanto ne consentirà uno sviluppo, ora impraticabile, per vincoli di carattere infrastrutturale. Nel dettaglio la richiesta prevede due sotto interventi, questi se realizzati consentiranno di:

- Ridurre le tempistiche di stazionamento del materiale rotabile sul binario di partenza di cui al fascio Servola;
 - Incrementare la capacità di impianto in termini di numero di treni gestibili nell'arco della giornata.
 - Ridurre i ritardi generati da modifiche alla composizione seguito Prova del freno non regolare, o che comunque richieda una modifica, quantomeno alla sequenza dei veicoli in composizione.
 - Riduzione tempi di manovra fra il fascio S. Sabba e il Fascio Servola, oggi da e per il Raccordato Seastock, con i mezzi a trazione termica sono necessari due colpi di manovra, con l'elettrificazione del fascio e del segmento di binario che li collega, previo utilizzo di mezzo a trazione elettrico la manovra sarebbe gestibile in un'unica soluzione.
 - Consentire movimenti fra il fascio Servola e il fascio Aquilinia durante una manovra di estrazione da HHA-PLT, in alternativa da Siderurgica Triestina, o Seastock sul binario 2 di Servola.
-
-
-
-

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

I servizi interessati da questo tipo di intervento si identificano, allo stato attuale, in 10 treni giorno sino a 50 treni giorno al 2060. La tipologia dei convogli si suddivide principalmente fra traffico combinato e intermodale, ovvero trasporto di Container e Semi rimorchi. Resta una percentuale, seppur minoritaria, di traffico convenzionale, quale Olio Combustibile e Gasolio effettuato per mezzo di ferrocisterne.

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì **No**

Linea TE 3000v CC, centralizzazione degli enti del fascio S. Sabba nel ACCM.

Le caratteristiche funzionali riguardano a una maggiore flessibilità nella gestione del fascio dove risulti possibile già con il locomotore di linea, a trazione elettrica, effettuare le attività propedeutiche alla partenza. In questo scenario l'impegno del binari di stazione, in termini di tempo per il singolo convoglio proveniente dal fascio S. Sabba si ridurrebbe al movimento in manovra e successiva partenza come treno, senza la necessità di cambiare mezzo di trazione.

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.).

In questa fase, non risultano, accordi o intese. Si resta comunque disponibili, sin da subito per fornire ulteriori dati e approfondire l'iter progettuale.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Gli investimenti collegati sono riconducibili ai raccordati di cui al fascio Servola e Fascio Aquilinia. Che sono riconducibili all'acquisto di attrezzature per la movimentazione della merce dal treno al Raccordo e v.v. nonché a modifiche infrastrutturali dei layout interni ai vari raccordati. In ultimo l'assunzione di personale qualificato per la gestione delle operazioni logistiche legate al cambio modale e per la pianificazione delle stesse.

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:

X Impatto sulla capacità

- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*

X Efficientamento dei movimenti di manovra

- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- 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

Località di servizio (se intervento puntuale): **Trieste Campo Marzio – Fascio Servola**.....

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.

Relazione di traffico = daTSCM – Fascio Servola..... a Direttrici Venezia, traffico interno e Valico di Tarvisio.....

Numero treni giorno = ...da 10 a 50 treni giorno nel 2060. [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = ...15.....[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

Gli interventi proposti congiuntamente alla realizzazione dell'ACCM consentiranno di mettere in campo un modello orario efficiente che traguardi a soddisfare la richiesta dell'utenza.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =.....[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = [min]

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

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

Numero dei movimenti di manovra =.....[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:

Incremento prestazionale

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

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

Numero treni coinvolti atteso =.....[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:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [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.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

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.

La documentazione a supporto della presente richiesta si riconduce alla nota AdSP MAO P228/2022 dd 26/10/2022 con la quale si era richiesto a RFI di valutare la modifica all'impianto. La nota p228/2022 viene allegata come allegato 1, gli allegati alla nota seguiranno con i progressivi 2, 3 e 4.

Per quanto concerne la progettazione, l'AdSP MAO si rende disponibile a fornire ulteriori dati nonché a supportare lo sviluppo della stessa.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

L'impianto di TSCM fascio base attualmente è oggetto di attuazione del nuovo PRG, intervento il quale genererà per le sue dimensioni delle indisponibilità importanti di infrastruttura, questo contribuirà a ridurre la qualità e puntualità dei treni afferenti il fascio base.

Il fascio Servola, seppure indipendente dal fascio base risulta insistere sulla medesima tratta di linea, quindi al fine di supportare la crescita del traffico, risulta funzionale investire quantomeno sull'anticipo della comunicazione sul binario 2 del fascio Servola così da garantire flessibilità gestionale da parte dell'RdC di RFI e parallelamente mitigare l'attuale stato di saturazione del fascio che risulta impossibilitato a sviluppare ulteriore traffico nel breve periodo.

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 07/2023

***“Cervignano Smistamento – Potenziamento scalo merci – Adeguamento Asta interporto al
modulo 750m”***

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	19
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	19

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)	
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – Ufficio Gestione Circolazione	
Nominativo operativo di riferimento	Mattia Secoli	
Riferimenti (e – mail, tel.)	Mattia.secoli@porto.trieste.it Mobile: 3346184362 Tel: 0406732379	

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

La richiesta si colloca nella RAFVG(Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia) di cui alla provincia di Udine, sul FCL 65 per l'impianto di Cervignano Smistamento.

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.

La necessità della presente richiesta nasce dalla volontà da parte dei generatori di traffico di attingere al massimo modulo supportato dalle loro infrastrutture, quali terminal, interporti e retroporti. Nella fattispecie l'interporto di Cervignano del Friuli è costituito nell'area dedicata all'intermodalità da tre fasci costituiti ciascuno da due binari. Il modulo dei binari corrisponde a 750m. L'interporto se avesse la possibilità di far arrivare e introdurre treni da 750 sarebbe in grado di gestirli. Oltre alla lunghezza del modulo altra necessità è individuata nella riduzione delle tempistiche e numero di operazioni di manovra per movimentare gruppi di carri fra il fascio Arrivi e il fascio Partenze di Cervignano smistamento.

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

Per sopperire alla mancanza di una massa critica da Cervignano, è stato ideato un modello operativo che prevede uno stop a Cervignano dei treni in direzione sud, sgancio di gruppo di carri per introduzione al terminal Interporto di Cervignano, e prosecuzione della rimanente sezione fino a Trieste.

Le operazioni di carico e scarico avvengono in contemporanea nei terminal di Cervignano e Trieste.

In direzione opposta le operazioni avvengono in modo speculare: partenza della sezione da Trieste, aggancio a Cervignano del gruppo di carri sganciati in discesa, e prosecuzione verso la destinazione estera.

Allo stato della richiesta l'Interporto di Cervignano del Friuli gestisce 700 treni all'anno. La tipologia varia dall'Automotive, all'intermodale nonché una parte di trasporto convenzionale. Il progetto coinvolgerebbe anche i volumi addizionali attualmente gestiti sulle seguenti relazioni:

-
- Trieste – Duisburg – con stop a Cervignano in direzione sud, per due rotazioni a settimana, attualmente in fase di lavorazione per il raddoppio da 2 a 4.

 - In aggiunta, stanno per attivare anche un servizio Trieste-Cervignano-Slawkow con 3 rotazioni a settimana;

 - Sempre in programma si prevede di aggiungere una fermata a Cervignano anche per il servizio Trieste-Melzo di recente attivazione che vedere anche qui 3 rotazioni a settimana.
-

Questi collegamenti finalmente inseriscono Cervignano all'interno del sistema logistico integrato del Porto di Trieste.

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì **No** **X**

La proposta si individua nell'adeguamento, conformemente alle tempistiche del nuovo PRG, dell'asta di manovra per l'introduzione dei convogli, aventi modulo 750m, all'interporto di Cervignano con un'unica operazione di manovra.

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.).

Attualmente vi sono accordi commerciali fra MTO, Interporto di Cervignano e operatori logistici di Trieste per accrescere lo sviluppo dei volumi sul nodo.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Per quanto concerne la componente terminalistica, gli investimenti collegati sono relativi all'attrezzaggio messo in campo da interporto di Cervignano del Friuli per la gestione dello scarico e carico di unità intermodali, quali container e Semirimorchi che si individuano in due gru a ponte.

Parimenti l'interporto di Cervignano sta avviando l'iter per l'ottenimento delle abilitazioni ferroviarie per la gestione della manovra in ambito stazione. Oltre alla formazione del personale sono in fase di valutazione gli interventi necessari all'adeguamento dei mezzi di trazione per la circolazione, sull'IFN. La presente richiesta

di intervento è collegata alle richieste AdSP MAO: 08_AdSP_MAO_2023, 09_AdSP_MAO_2023 e 10_AdSP_MAO_2023 in quanto in quanto risultano efficaci se attuate nella loro totalità.

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*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- X Efficientamento dei movimenti di manovra***
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- X 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

Località di servizio (se intervento puntuale): ...Cervignano Smistamento...

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.

Relazione di traffico = daCervignano Smistamento in direzione Venezia e Tarvisio

Numero treni giorno =2 treni giorno..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....[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

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =.....[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = [min]

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....2.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....4.....[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:

L'adeguamento dell'Asta a metri 750 congiuntamente alla rimessa in servizio del binario "Circolazione locomotive 2" assieme alla posa di un deviatoio semplice volto al ripristino della ex-comunicazione 250°-250b permetterebbe, previa l'attuazione delle sinergie di cui agli investimenti dell'Interporto di Cervignano del Friuli in merito al personale e ai mezzi di trazione, consentirebbe di ridurre le operazioni di manovra sia in termini di "colpi di manovra" sia in termini di percorrenza della manovra, il che si traduce in un efficientamento dell'impianto che per ritorno rende l'interporto di Cervignano del Friuli un polo maggiormente attrattivo.

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

I costi dell'esercizio si vedrebbero ridotti in funzione alla riduzione dell'impegno delle squadre di manovra nonché in relazione alla riduzione dei tempi di gestione per la movimentazione dei convogli.

I volumi interessati in una prima fase si attesterebbero nell'ordine di 14 treni completi a settimana e in aggiunta ulteriori 7 circolazioni per la gestione dei gruppi di carri dedicati all'Interporto di Cervignano del Friuli. I costi della singola manovra potrebbero, previo verifica di sostenibilità da parte del GU, ridursi nell'ordine del 7% rispetto all'attuale tariffario.

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.

I tempi di realizzazione, ritenuti adeguati a supportare la crescita dei volumi attualmente in corso di consolidamento si attestano entro l'anno 2024. La proposta è già stata analizzata dall'interporto di Cervignano e dagli MTO coinvolti nei volumi afferenti all'interporto, da questi soggetti è stato manifestato grande interesse a procedere per la realizzazione della proposta. Anche la RAFVG è stata coinvolta circa l'opportunità di valorizzare l'Interporto di Cervignano del Friuli e si è dimostrata interessata a promuovere la proposta.

Circa i fabbisogni, in termini economici si attestano dell'ordine di 1 mio euro, per i quali all'atto della presentazione della richiesta, non si è in grado di indicare la forma di finanziamento.

Lo sviluppo dell'Interporto di Cervignano del Friuli fungerà da volando anche per l'incremento del cambio modale strada-rotaia con un possibile impatto positivo sui volumi di camion immessi sulla viabilità stradale.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

L'interporto di Cervignano del Friuli risulta per il sistema logistico-ferroviario Regionale un possibile fulcro di sviluppo per sinergie volte all'efficientamento dei flussi di traffico e allo sviluppo delle relazioni esistenti. Nell'interesse comune dello sviluppo del traffico, soprattutto per un impianto come Cervignano Smistamento che non ha mai visto un periodo fiorente, risulta sensato instaurare le opportune Sinergie fra gli enti competente al fine di avviare il volano per lo sviluppo dei volumi anche di carattere locale che, risulterebbero gestibili grazie al supporto dell'Interporto di Cervignano del Friuli.

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 08/2023

“Cervignano Smistamento – Potenziamento scalo merci – Riattivazione binario circolazione 2 locomotive”

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	16
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	16

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)	
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – Ufficio Gestione Circolazione	
Nominativo operativo di riferimento	Mattia Secoli	
Riferimenti (e – mail, tel.)	Mattia.secoli@porto.trieste.it Mobile: 3346184362 Tel: 0406732379	

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

La richiesta si colloca nella RAFVG(Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia) di cui alla provincia di Udine, sul FCL 65 per l'impianto di Cervignano Smistamento.

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.

La necessità è individuata nella riduzione delle tempistiche e numero di operazioni di manovra per movimentare gruppi di carri fra il fascio Arrivi e il fascio Partenze di Cervignano smistamento.

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

Per sopperire alla mancanza di una massa critica da Cervignano, è stato ideato un modello operativo che prevede uno stop a Cervignano dei treni in direzione sud, sgancio di gruppo di carri per introduzione al terminal Interporto di Cervignano, e prosecuzione della rimanente sezione fino a Trieste.

Le operazioni di carico e scarico avvengono in contemporanea nei terminal di Cervignano e Trieste.

In direzione opposta le operazioni avvengono in modo speculare: partenza della sezione da Trieste, aggancio a Cervignano del gruppo di carri sganciati in discesa, e prosecuzione verso la destinazione estera.

Allo stato della richiesta l'Interporto di Cervignano del Friuli gestisce 700 treni all'anno. La tipologia varia dall'Automotive, all'intermodale nonché una parte di trasporto convenzionale. Il progetto coinvolgerebbe anche i volumi addizionali attualmente gestiti sulle seguenti relazioni:

-
- Trieste – Duisburg – con stop a Cervignano in direzione sud, per due rotazioni a settimana, attualmente in fase di lavorazione per il raddoppio da 2 a 4.

 - In aggiunta, stanno per attivare anche un servizio Trieste-Cervignano-Slawkow con 3 rotazioni a settimana;

 - Sempre in programma si prevede di aggiungere una fermata a Cervignano anche per il servizio Trieste-Melzo di recente attivazione che vedere anche qui 3 rotazioni a settimana.
-

Questi collegamenti finalmente inseriscono Cervignano all'interno del sistema logistico integrato del Porto di Trieste.

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì **No**

La proposta si individua nel ripristino, anticipatamente rispetto alle tempistiche del nuovo PRG, della comunicazione 250a/250b che insiste sull'attuale asta dell'interporto di Cervignano del Friuli, comunicazione con la quale sarebbe possibile effettuare la traslazione di gruppi di cari fra l'interporto e il fascio Partenze per mezzo della riattivazione del binario 2 circolazione locomotive.

Vedasi allegato 1.

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.).

Attualmente vi sono accordi commerciali fra MTO, Interporto di Cervignano e operatori logistici di Trieste per accrescere lo sviluppo dei volumi sul nodo. Nonché interlocuzioni con la RAFVG per la pianificazione degli interventi.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Per quanto concerne la componente terminalistica, gli investimenti collegati sono relativi all'attrezzaggio messo in campo da interporto di Cervignano del Friuli per la gestione dello scarico e carico di unità intermodali, quali container e Semirimorchi che si individuano in due gru a ponte.

Parimenti l'interporto di Cervignano sta avviando l'iter per l'ottenimento delle abilitazioni ferroviarie per la gestione della manovra in ambito stazione. Oltre alla formazione del personale sono in fase di valutazione gli interventi necessari all'adeguamento dei mezzi di trazione per la circolazione, sull'IFN.

La presente proposta è collegata alle proposte 07_AdSP_MAO_2023, 09_AdSP_MAO_2023 e 10_AdSP_MAO_2023 in quanto risultano efficaci se attuate nella loro totalità.

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*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra***
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- 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

Località di servizio (se intervento puntuale): ...Cervignano Smistamento...

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.

Relazione di traffico = daCervignano Smistamento in direzione Venezia e Tarvisio

Numero treni giorno =2 treni giorno..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

- Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....2.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....4.....[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:

L'adeguamento dell'Asta a metri 750 congiuntamente alla rimessa in servizio del binario "Circolazione locomotive 2" assieme alla posa di un deviatoio semplice volto al ripristino della ex-comunicazione 250°-250b permetterebbe, previa l'attuazione delle sinergie di cui agli investimenti dell'Interporto di Cervignano del Friuli in merito al personale e ai mezzi di trazione, consentirebbe di ridurre le operazioni di manovra sia in termini di "colpi di manovra" sia in termini di percorrenza della manovra, il che si traduce in un efficientamento dell'impianto che per ritorno rende l'interporto di Cervignano del Friuli un polo maggiormente attrattivo.

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

I costi dell'esercizio si vedrebbero ridotti in funzione alla riduzione dell'impegno delle squadre di manovra nonché in relazione alla riduzione dei tempi di gestione per la movimentazione dei convogli.

I volumi interessati in una prima fase si attesterebbero nell'ordine di 14 treni completi a settimana e in aggiunta ulteriori 7 circolazioni per la gestione dei gruppi di carri dedicati all'Interporto di Cervignano del Friuli. I costi della singola manovra potrebbero, previo verifica di sostenibilità da parte del GU, ridursi nell'ordine del 7% rispetto all'attuale tariffario.

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.

I tempi di realizzazione, ritenuti adeguati a supportare la crescita dei volumi attualmente in corso di consolidamento si attestano entro l'anno 2024. La proposta è già stata analizzata dall'interporto di Cervignano e dagli MTO coinvolti nei volumi afferenti all'interporto, da questi soggetti è stato manifestato grande interesse a procedere per la realizzazione della proposta. Anche la RAFVG è stata coinvolta circa l'opportunità di valorizzare l'Interporto di Cervignano del Friuli e si è dimostrata interessata a promuovere la proposta.

Circa i fabbisogni, in termini economici si attestano dell'ordine di 1 mio euro, per i quali all'atto della presentazione della richiesta, non si è in grado di indicare la forma di finanziamento.

Lo sviluppo dell'Interporto di Cervignano del Friuli fungerà da volando anche per l'incremento del cambio modale strada-rotaia con un possibile impatto positivo sui volumi di camion immessi sulla viabilità stradale.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

L'interporto di Cervignano del Friuli risulta per il sistema logistico-ferroviario Regionale un possibile fulcro di sviluppo per sinergie volte all'efficientamento dei flussi di traffico e allo sviluppo delle relazioni esistenti. Nell'interesse comune dello sviluppo del traffico, soprattutto per un impianto come Cervignano Smistamento che non ha mai visto un periodo fiorente, risulta sensato instaurare le opportune Sinergie fra gli enti competente al fine di avviare il volano per lo sviluppo dei volumi anche di carattere locale che, risulterebbero gestibili grazie al supporto dell'Interporto di Cervignano del Friuli.

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

Scheda
Richiesta Intervento n. 09/2023

“Cervignano Smistamento – Potenziamento scalo merci – Adeguamento dell’apertura oraria del fascio Arrivi rispetto al fascio Partenze”

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	15
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)	
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – Ufficio Gestione Circolazione	
Nominativo operativo di riferimento	Mattia Secoli	
Riferimenti (e – mail, tel.)	Mattia.secoli@porto.trieste.it Mobile: 3346184362 Tel: 0406732379	

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

La richiesta si colloca nella RAFVG (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia) di cui alla provincia di Udine, sul FCL 65 per l'impianto di Cervignano Smistamento.

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.

La necessità degli operatori logistici afferenti all'Interporto di Cervignano del Friuli si riconduce ad una maggiore accessibilità, in termini di fasce orarie, all'infrastruttura così da permettere di ottimizzare le relazioni già esistenti nonché la loro pianificazione internazionale. Siamo assolutamente confidenti che questo consentirà di aprire a nuovi scenari operativi e commerciali, che genereranno ulteriori ricadute positive sull'intero Comprensorio.

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

Per sopperire alla mancanza di una massa critica da Cervignano, è stato ideato un modello operativo che prevede uno stop a Cervignano dei treni in direzione sud, sgancio di gruppo di carri per introduzione al terminal Interporto di Cervignano, e prosecuzione della rimanente sezione fino a Trieste.

Le operazioni di carico e scarico avvengono in contemporanea nei terminal di Cervignano e Trieste.

In direzione opposta le operazioni avvengono in modo speculare: partenza della sezione da Trieste, aggancio a Cervignano del gruppo di carri sganciati in discesa, e prosecuzione verso la destinazione estera.

Allo stato della richiesta l'Interporto di Cervignano del Friuli gestisce 700 treni all'anno. La tipologia varia dall'Automotive, all'intermodale nonché una parte di trasporto convenzionale. Il progetto coinvolgerebbe anche i volumi addizionali attualmente gestiti sulle seguenti relazioni:

-
- Trieste – Duisburg – con stop a Cervignano in direzione sud, per due rotazioni a settimana, attualmente in fase di lavorazione per il raddoppio da 2 a 4.

 - In aggiunta, stanno per attivare anche un servizio Trieste-Cervignano-Slawkow con 3 rotazioni a settimana;

 - Sempre in programma si prevede di aggiungere una fermata a Cervignano anche per il servizio Trieste-Melzo di recente attivazione che vedere anche qui 3 rotazioni a settimana.
-

Questi collegamenti finalmente inseriscono Cervignano all'interno del sistema logistico integrato del Porto di Trieste.

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì **No**

La proposta si individua nell'adeguamento dell'orario di presenziamento (apertura) del fascio ARRIVI alla stregua del fascio Partenze. La chiusura del Fascio ARRIVI dalle **22 del sabato** fino alle **6 del lunedì** non consente di attivare servizi che rispondano alle esigenze del mercato (frequenza stabile) e operative (evitando soste di mute di carri a Trieste).

È quindi necessario che anche Cervignano Smistamento (Fascio Arrivi/Container) sia aperto secondo le medesime fasce orarie del Fascio Partenze.

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.).

Attualmente vi sono accordi commerciali fra MTO, Interporto di Cervignano e operatori logistici di Trieste per accrescere lo sviluppo dei volumi sul nodo.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Per quanto concerne la componente terminalistica, gli investimenti collegati sono relativi all'attrezzaggio messo in campo da interporto di Cervignano del Friuli per la gestione dello scarico e carico di unità intermodali, quali container e Semirimorchi che si individuano in due gru a ponte. Parimenti l'interporto di Cervignano sta avviando l'iter per l'ottenimento delle abilitazioni ferroviarie per la gestione della manovra in ambito stazione.

Oltre alla formazione del personale sono in fase di valutazione gli interventi necessari all'adeguamento dei mezzi di trazione per la circolazione, sull'IFN.

La presente proposta è collegata alle proposte 07_AdSP_MAO_2023, 08_AdSP_MAO_2023 e 10_AdSP_MAO_2023 in quanto risultano efficaci se attuate nella loro totalità

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*
- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra***
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- 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

Località di servizio (se intervento puntuale): ...Cervignano Smistamento...

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.

Relazione di traffico = daCervignano Smistamento in direzione Venezia e Tarvisio

Numero treni giorno =2 treni giorno..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

- Efficiamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra =.....2.....[treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra =.....4.....[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:

La proposta se attuata, consentirebbe di valorizzare le attuali relazioni esistenti. In caso contrario i carri debbono restare in composizione fino a Trieste, perdendo di fatto la possibilità di realizzare l'ottimizzazione degli spazi sul treno con un maggior costo per l'inoltro della singola unità intermodale.

L'applicazione della proposta, essendo di carattere gestionale, permetterebbe una immediata fruibilità da parte delle II.FF. coinvolte nel traffico nonché da parte di Interporto di Cervignano del Friuli, soggetti i quali sono in attesa dell'adeguamento dell'orario di stazione per dare seguito all'incremento degli stop programmati su Cervignano.

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.

I tempi di realizzazione, ritenuti adeguati a supportare la crescita dei volumi attualmente in corso di consolidamento si attestano entro l'anno 2024. La proposta è già stata analizzata dall'interporto di Cervignano e dagli MTO coinvolti nei volumi afferenti all'interporto, da questi soggetti è stato manifestato grande interesse a procedere per la realizzazione della proposta. Anche la RAFVG è stata coinvolta circa l'opportunità di valorizzare l'Interporto di Cervignano del Friuli e si è dimostrata interessata a promuovere la proposta.

Circa i fabbisogni, in termini economici, si ritiene verranno valutati da parte di RFI, in quanto trattasi di organizzazione della turnazione e delle unità da dedicare alla LdS.

Lo sviluppo dell'Interporto di Cervignano del Friuli fungerà da volando anche per l'incremento del cambio modale strada-rotaia con un possibile impatto positivo sui volumi di camion immessi sulla viabilità stradale.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

L'interporto di Cervignano del Friuli risulta per il sistema logistico-ferroviario Regionale un possibile fulcro di sviluppo per sinergie volte all'efficientamento dei flussi di traffico e allo sviluppo delle relazioni esistenti. Nell'interesse comune dello sviluppo del traffico, soprattutto per un impianto come Cervignano Smistamento che non ha mai visto un periodo fiorente, risulta sensato instaurare le opportune Sinergie fra gli enti competenti al fine di avviare il volano per lo sviluppo dei volumi anche di carattere locale che, risulterebbero gestibili grazie al supporto dell'Interporto di Cervignano del Friuli.

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 09/2023***

***“Cervignano Smistamento – Razionalizzazione utilizzo
binari di Stazione”***

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	10
G. ACCORDI E INTESE	10
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	12
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	13
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	15
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	15

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)	
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – Ufficio Gestione Circolazione	
Nominativo operativo di riferimento	Mattia Secoli	
Riferimenti (e – mail, tel.)	Mattia.secoli@porto.trieste.it Mobile: 3346184362 Tel: 0406732379	

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

Razionalizzazione utilizzo operativo dei binari di stazione.

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

La richiesta si colloca nella RAFVG (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia) di cui alla provincia di Udine, sul FCL 65 per l'impianto di Cervignano Smistamento.

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.

La necessità deriva dalle lavorazioni attualmente in atto presso la LdS di TSCM fascio BASE, le future previste con la "Nuova Stazione di Servola" nonché le lavorazioni per l'attuazione del PRG a VOP. Lavorazioni le quali per loro natura comportano importanti indisponibilità d'infrastruttura sugli impianti coinvolti, motivo per il quale, nell'ottica dell'attuazione del Sistema Portuale, ma in generale nell'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, la possibilità di far sostare mute che effettuano servizio commerciale in stazione a Cervignano risulterebbe di grande aiuto nei momenti in cui, per attività di manutenzione non vi fossero binari a sufficienza negli impianti già oggetto di potenziamento.

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

La tipologia dei servizi interessati è la più ampia, varia dall'intermodale (container e semirimorchi) all'convenzionale nonché al automotive. In merito al numero di servizi coinvolti sarebbe opportuno tenere in considerazione, a livello potenziale, tutti i treni merci transitanti per Cervignano, nonché i treni del Sistema Portuale e Regionale ferroviario che potrebbero trarre beneficio da una ottimizzazione degli spazi di stazione. I volumi interessati da questo miglioramento potrebbero attestarsi, a livello potenziale, nell'ordine dei 15.000 treni/anno.

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì **No**

La presente proposta riguarda a sensibilizzare il Gestore Nazionale dell'Infrastruttura Ferroviaria affinché prenda una posizione nei confronti delle II.FF. che utilizzano i binari di stazione per la gestione delle flotte, apparentemente, dismesse o comunque non regolarmente utilizzate a vantaggio delle relazioni commerciali consolidate che necessitano di ulteriori spazi per far fronte ai periodi di maggiore indisponibilità dell'infrastruttura.

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.).

In merito alla questione vi sono state svariate interlocuzioni, durante i tavoli bisettimanali, che vedono coinvolti AdSP MAO, RFI Circolazione, RFI Commerciale, il Gestore Unico del Compensorio di Trieste e logistiche collegate nonché i vari generatori di traffico.

Sempre nell'ottica della massima collaborazione l'AdSP MAO ha avviato un'interlocuzione anche con la RAFVG al fine di gestire la questione fra enti preposti ovvero: RAFVG, AdSP MAO e RFI.

Gli strumenti da mettere in campo potrebbero essere un'analisi delle infrastrutture ferroviarie presenti in Regione, quale a titolo d'esempio lo "scalo CIPAF" Raccordato alla stazione di Osoppo.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Per quanto concerne la componente terminalistica, gli investimenti collegati sono relativi all'attrezzaggio messo in campo da interporto di Cervignano del Friuli per la gestione dello scarico e carico di unità intermodali, quali container e Semirimorchi che si individuano in due gru a ponte.

Parimenti l'interporto di Cervignano sta avviando l'iter per l'ottenimento delle abilitazioni ferroviarie per la gestione della manovra in ambito stazione. Oltre alla formazione del personale sono in fase di valutazione gli interventi necessari all'adeguamento dei mezzi di trazione per la circolazione, sull'IFN.

La presente proposta è collegata alle proposte 07_AdSP_MAO_2023, 08_AdSP_MAO_2023 e 09_AdSP_MAO_2023 in quanto risultano efficaci se attuate nella loro totalità

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:

X *Impatto sulla capacità*

- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- 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

Località di servizio (se intervento puntuale): Cervignano Smistamento

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.

Relazione di traffico = daCervignano Smistamento in direzione Venezia e Tarvisio

Numero treni giorno =.....2 treni giorno..... [treni/gg]

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =.....+30%.....[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

Il modello di esercizio, previo l'attuazione delle opportune sinergie fra gli enti e i soggetti ferroviari quali II.FF. e Gestore Unico risulterebbe possibile uno scambio dei materiali afferenti a Trieste e Monfalcone, fra GU e II.FF proprio nella località di Cervignano. Con questa impostazione, risulterebbe possibile, liberare la stazione di Trieste e organizzare uno scambio in ATTI a Cervignano con le imprese che trazionano i convogli sulle lunghe percorrenze.

Nell'eventualità questo modello risultasse non applicabile, resta la possibilità di gestire puntualmente, per mezzo dell'AQ di capacità fra AdSP MAO e RFI, l'inoltro di composizioni vuote da Trieste a Cervignano e V.v per evitare il congestionamento durante i fine settimana e nei periodi di festività

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.

I documenti a supporto della richiesta sono le evidenze nei verbali di comprensorio dove è stata ripetutamente manifestata la necessità di poter utilizzare, anche promiscuamente, i binari della stazione di Cervignano Smistamento quali binari di appoggio per lo stazionamento temporaneo di composizioni vuote in attesa di riutilizzo.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Si ritiene che le relazioni commerciali debbano essere prevalenti rispetto "all'abbandono" di carri guasti o comunque inutilizzati da parte delle II.FF., per questo motivo, nell'ottica dell'ottimizzazione della capacità di un sistema ferroviario che in determinati periodi risulta congestionato è opportuno garantire la disponibilità di infrastruttura, sui poli in via di sviluppo, alle relazioni commerciali in crescita. Tale crescita necessita del supporto organizzativo del Gestore Infrastruttura che ha facoltà di incidere con le II.FF. per una maggiore responsabilizzazione dell'utilizzo degli spazi comuni.

Se le interlocuzioni fra GI e II.FF. non risultassero proficue si suggerisce di prendere in considerazione il coinvolgimento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti quale organo deputato a vigilare sull' equità, non discriminazione e trasparenza.

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 11/2023

***“Trieste Campo Marzio – Fascio Aquilinia – FD zona di
manovra binari bassi”***

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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	11
G. ACCORDI E INTESE	11
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	11
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	13
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	14
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	21
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	21

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 2.6 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 caricata sulla piattaforma online dedicata, **anche in formato word**.

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2023**.

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 Porti di Trieste e di Monfalcone (AdSP MAO)	
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – Ufficio Gestione Circolazione	
Nominativo operativo di riferimento	Mattia Secoli	
Riferimenti (e – mail, tel.)	Mattia.secoli@porto.trieste.it Mobile: 3346184362 Tel: 0406732379	

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;
- adeguamento dei marciapiedi a modulo della linea;
- altro.....

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.

Aumento della capacità di una 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).

- raddoppio della tratta;
- posa in opera di un terzo binario sulla tratta;
- quadruplicamento della tratta.

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:

- la realizzazione di nuovi sottopassi o il prolungamento di sottopassi esistenti anche con l'obiettivo di ricucitura urbana e miglioramento generale dell'accessibilità. Il caso di sottopassi che svolgono anche la funzione di ricucitura del tessuto urbano, quali quelli di tipologia ciclo-pedonale o il prolungamento al fine di realizzare un ulteriore ingresso all'impianto, saranno valutati a valle della opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- il rifacimento di piazzali di stazione anche al fine di migliorare l'intermodalità; la valorizzazione delle aree da dedicare all'interscambio modale di proprietà del Gestore sarà valutata a valle di opportuna sottoscrizione di accordi/convenzioni con gli EELL;
- la posa in opera di pensiline e shelter;
- la realizzazione di interventi finalizzati al miglior utilizzo dei percorsi di accessibilità al treno o di abbattimento delle barriere architettoniche;
- altro.....
- L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova stazione

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

Nuova fermata

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

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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.

L'impianto in questione costituisce la località di servizio più vicina per accedere ad un sito UNESCO;

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

La richiesta di intervento si colloca nella RAFVG (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia) di cui al FCL 67, impianto di Trieste Campo Marzio, al fascio Aquilinia.

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.

La richiesta di intervento è legata alle necessità costantemente rappresentate da parte degli Stakeholders nei confronti di AdSP MAO e di RFI durante gli incontri bisettimanali, nei quali viene evidenziata la necessità di spazi per la sosta di materiale rotabile. Il miglioramento immediatamente individuabile si riconduce alla maggiore flessibilità nel gestire i differimenti del circolato rispetto alla programmazione nonché la messa a disposizione di aree comuni al fascio Servola e Raccordi ad esso allacciati per la gestione delle mute in sosta.

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

Allo stato della richiesta i treni afferenti il fascio Servola si attestano attorno ai 2.000 treni/anno. Ovvero i servizi interessati da questo tipo di intervento si identificano, allo stato attuale, in 10 treni giorno sino a 50 treni giorno al 2060. La tipologia dei convogli si suddivide principalmente fra traffico combinato e intermodale, ovvero

trasporto di Container e Semi rimorchi. Resta una percentuale, seppur minoritaria, di traffico convenzionale, quale Olio Combustibile e Gasolio effettuato per mezzo di ferrocisterne.

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.

La richiesta è stata già stata presentata negli anni precedenti: Sì No

La proposta prevede l'installazione di un FD sullo scambio 152 a/b dal quale si diramano i binari secondari per la gestione di una zona di manovra. Vedi allegato 1 (Planimetria del fascio Aquilina). L'FD si immagina sia in controllo dall'ACCM del Fascio BASE/Servola. Funzionalmente questa impostazione permetterebbe la gestione delle manovre interne alla zona di manovra senza interferenze con l'arrivo e partenza di convogli dai 4 binari principali.

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.).

Attualmente non vi sono accordi o intese che prevedono questo tipo di intervento.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Gli investimenti collegati si individuano, nel COSELAG il quale valuterà la realizzazione di un'area da adibire alla manutenzione dei veicoli, come già indicato nella precedente scheda di richiesta AdSP MAO nr. 04 del TTA anno 2022.

Ulteriori investimenti collegati sono riconducibili ai raccordati di cui al fascio Servola e Fascio Aquilina. Che sono indentificati nell'acquisto di attrezzature per la movimentazione della merce dal treno al Raccordo e v.v. nonché a modifiche infrastrutturali dei layout interni ai vari raccordati. In ultimo l'assunzione di personale qualificato per la gestione delle operazioni logistiche legate al cambio modale e per la pianificazione delle

stesse. La presente proposta di intervento è collegata funzionalmente alla richiesta di intervento "06_AdSP_MAO_2023".

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:

X Impatto sulla capacità

- Impatto sulla regolarità/puntualità*
- Incremento della velocità*
- Incremento del livello/qualità dei servizi*
- Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri*
- Efficientamento dei movimenti di manovra*
- Incremento prestazionale*
- Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie*
- 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

Estesa (se intervento diffuso): da a

Località di servizio (se intervento puntuale): **Trieste Campo Marzio – Fascio Aquilina**.....

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.

Relazione di traffico = da TSCM – Fascio Servola..... a Diretrici Venezia, traffico interno e Valico di Tarvisio...

Numero treni giorno =10. [treni/gg] allo sto attuale fino a 50 treni giorno al 2060

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso =15.....[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

Lo spazio dedicato allo stazionamento di composizioni vuote consentirà:

- Di dare maggiore respiro al fascio Servola, oggi prossimo alla saturazione, così da consentire lo sviluppo di nuove relazioni commerciali garantendo la flessibilità gestionale necessaria a sopperire ai differimenti della circolazione dei treni rispetto alla loro programmazione.
- Di garantire i volumi attuali di Trieste Campo Marzio per la durata delle lavorazioni di realizzazione del nuovo PRG che è previsto concludersi a fine 2026.

È in fase di valutazione da parte del Raccordo FreeESTE la sottoscrizione di un AQ per l'allocazione della capacità con RFI.

Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da a

Incremento di puntualità atteso =.....[min, %]

Indicare l'incremento di puntualità atteso per i servizi di interesse dello stakeholder a seguito della realizzazione della proposta

Dettagliare qualitativamente e quantitativamente il beneficio atteso in termini di incremento di regolarità:

Incremento della velocità

Minuti di recupero sul tempo di percorrenza atteso = [min]

Relazione di traffico = da a

Indicare il recupero atteso in termini di tempo di percorrenza sui servizi di interesse dello stakeholder e se il recupero di percorrenza possa comportare anche la rivisitazione del modello di esercizio, in questo caso indicare come e l'eventuale possibilità di sottoscrivere o aggiornare Accordi Quadro. Specificare eventualmente se la proposta è relativa all'eliminazione di una limitazione di velocità connessa all'attuale categoria di peso assiale della tratta di interesse (es. da cat. D4 L a cat. D4).

Dettagliare nel seguito considerazioni a supporto:

Incremento del livello/qualità dei servizi

*Nel caso di **nuova fermata** o **nuova stazione**, specificare il numero di treni di interesse dello stakeholder per i quali è prevista fermata nei nuovi impianti. [treni/gg], anche ai fini della sottoscrizione o dell'aggiornamneto dell'Accordo Quadro.*

Dettagliare nello spazio seguente il modello orario dei nuovi servizi previsti.

Descrizione modello di esercizio

Per **altri interventi**, descrivere gli impatti sulla qualità del servizio dell'intervento proposto (es. maggiore accessibilità).

Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri

Barrare la casella se la proposta prevede interventi a favore dello scambio modale per servizi passeggeri.

Dettagliare nello spazio seguente l'integrazione dell'intervento proposto con gli altri modi di trasporto esistenti o in programma.

Efficiamento dei movimenti di manovra

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

Numero dei movimenti di manovra =.....[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:

Incremento prestazionale

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

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

Numero treni coinvolti atteso =.....[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:

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = [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.:

Riduzione dei costi di esercizio

Dettagliare nel seguito eventuali considerazioni a supporto anche in termini di volumi interessati e costi unitari:

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.

I costi per la realizzazione dell'intervento si attestano dell'ordine dei 200.000 euro, mentre i tempi di realizzazione al fine di risultare funzionali al supporto del mantenimento dei volumi di traffico attuali e i successivi sviluppi si attestano alla fine del 2024.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

L'area industriale composta dai fascio Servola e Aquilina nonché i relativi Raccordi necessita di un area "polmone" questa si individua necessariamente nel fascio Aquilina, vista l'estensione dell'area nonché la presenza dei binari già esistenti da dedicare a funzione di "binari secondari per lo stazionamento".

La mancanza di un'area dedicata alla sosta delle mute metterà a rischio lo sviluppo delle nuove relazioni commerciali, le quali non troverebbero la flessibilità necessaria per il loro consolidamento.
