RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Ministero
delle Infrastrutture
e dei Trasporti

S. TRIESTE MARINE TERMINAL

TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2020

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

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

In data 11 novembre 2020, in videoconferenza, si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) e **Trieste Marine Terminal** (di seguito TMT), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2020\0001692 del 29/10/2020).

L'incontro ha inizio alle ore 10:00.

Per RFI, sono presenti:

- [redacted]

Per TMT sono presenti:

- [redacted]

Allegati n. 1

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

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

Obiettivo del presente incontro è comunicare l'esito delle valutazioni preliminari svolte da RFI in merito alle esigenze trasmesse da TMT con nota del 29/06/2020 e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

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

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

[redacted]

- **Servizi**: intervento dedicato allo sviluppo dei servizi erogati sulla base di quanto stabilito nel capito 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 efficentamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.
- **Già prevista**: richieste di interventi già programmati dal Gestore Infrastruttura.

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

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

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

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

N° Richiesta	Osservazioni di RFI	Osservazioni di TMT
3	RFI richiede, al fine di poter meglio valutare l'intervento, un modello di esercizio previsionale che quantifichi nei volumi il traffico obiettivo, anche in relazione agli effetti prodotti dagli interventi richiesti.	TMT dichiara prioritario l'elevazione del peso assiale a D4 rispetto al requisito della sagoma

[redacted]

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

4	RFI spiega che le tempistiche dei lavori, che *sono già previsti, dipende dalla necessità di* garantire la continuità dell'esercizio ferroviario.	TMT ribadisce l'importanza di avere il *modulo 750 a Trieste CM quanto prima in* quanto consentirà un importante aumento della competitività del sistema ferroviario.
nn	RFI fornirà un riscontro diretto non appena condotti gli approfondimenti interni.	TMT chiede una valutazione del punto richiesto nella sezione "altri" per la possibilità di accedere, per i titolari di AQ, a PIC con la possibilità di visione dei dati delle reti europee (Austria, Germania, Slovenia)

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

- Punto 1 Trieste CM- Tarvisio: sottolinea l'esigenza di anticipare, per quanto possibile, i lavori per l'aumento del modulo 750. Si attiverà inoltre per segnalare l'esigenza che il modulo 750 sia disponibile anche in territorio austriaco
- Punto 2 Trieste CM- Tarvisio: sottolinea, in merito alle IPO notturne, l'esigenza che RFI, nell'approfondimento previsto, tenga conto dell'interesse di TMT di garantire il traffico contenitori generato dal Terminal che vede una previsione di crescita del 20% all'anno per i prossimi tre anni
- Punto 3 Trieste CM Villa Opicina(via Rozzol): la line a Transalpina è interessata ora da un incremento di traffico generato dal Terminal verso l'Est europeo che si ritiene in ulteriore sviluppo. La linea consente inoltre l'alleggerimento del traffico sulla linea costiera

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

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

L'incontro termina alle ore 11:00.

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

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

[redacted]

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Per RFI

.....

[redacted]

Per TMT

[redacted]

Trieste Marine Terminal

				Valutazioni		Tipologia di richieste				
REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Friuli Venezia Giulia	1	Trieste CM - Tarvisio	STESSA RICHIESTA DI ADSP MAO E ADRIAFER Aumento del modulo a 750 metri.	La linea è parzialmente a 750 con le seguenti località: Tarvisio, Carnia, Tarcento, Monfalcone. Nel 2020 si avranno Gorizia e Pontebba. Il PRG a Trieste CM lo prevede nel 2023, data a partire dalla quale si potrà considerare di avere il modulo sulla linea Tarvisio - Trieste CM. E' previsto inoltre un progetto di investimento sulla linea Udine - Ronchi Nord con cui si avrà il 750 a San Giovanni al Natisone in 1^ fase, a Cormons e Redipuglia a regime.	già previsto	SI		x		
Friuli Venezia Giulia	2	Trieste CM - Tarvisio	STESSA RICHIESTA DI ADSP MAO E ADRIAFER Rimodulazione e riduzione delle IPO notturne.	Con l'abolizione dell'art. 16 le IPO risultano ancor più importanti per l'effettuazione della manutenzione ordinaria. Attualmente gli spazi disponibili sono necessari per assicurare un tasso di guasto compatibile con il livello di regolarità che deve essere garantito sull'infrastruttura nazionale. Tuttavia con l'upgrade della linea Udine - Gorizia - Ronchi, che comporterà l'aumento del numero di sezioni di blocco e la banalizzazione della linea, si avrà una gestione molto più flessibile. Inoltre, è in fase avanzata la richiesta di finanziamento per il ripristino di PC AUPA, tra Carnia e Pontebba, con cui si avrà ulteriore flessibilità. Sono in fase di avvio degli approfondimenti per valutare il ripristino di PC Grignano tra Trieste e Bivio D'Aurisina. Di conseguenza anche le IPO avranno un minore impatto.	oggetto di approfondimento	SI			x	
Friuli Venezia Giulia	3	Trieste Cm-Villa Opicina (via Rozzol)	STESSA RICHIESTA DI ADRIAFER Aumento massa assiale in cat. D4 (22.5 ton/asse) e incremento sagoma limite a P/C 80/410.	La proposta va approfondita dal punto di vista tecnico ed economico ed inquadrata nell'ambito delle priorità di intervento relative agli upgrade prestazionali per i corridoi della rete TEN-T. L'intervento risulterebbe impegnativo, dovendo revisionare le opere d'arte e l'armamento, e bisogna considerare che permarrebbero i limiti legati alla pendenza del 25‰. La linea, riattivata in data 1 Marzo 2020 in C3L e PC45, può fungere da supporto al traffico del sistema portuale anche con le caratteristiche attuali. Per valutare un upgrade non si dispone ancora di uno storico sufficientemente lungo da cui evincere un trend. Si chiede in alternativa allo stakeholder di produrre uno studio trasportistico in cui si mostri il possibile incremento di traffico a livello di sistema conseguente a tale potenziamento.	oggetto di approfondimento	SI		x		

18.Trieste Marine Terminal

				Valutazioni		Tipologia di richieste				
REGIONE	ID osservazione	Località	INTERVENTO suggerito dagli stakeholders	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI RFI (non recepibile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO
Friuli Venezia Giulia	4	Trieste CM e raccordo PortoFrancoNuovo	Trieste Campo Marzio e raccordo PortoFrancoNuovo: adeguamento PRG ferroviario a lavori di potenziamento della banchina del Terminal Molo VII gestito da Trieste Marine Terminal SpA. Richiesta di binari idonei all'arrivo e partenza di treni da 750 mt. e fino all'ingresso del Porto, istradamenti con apparati elettrici superando scambi manovrati a mano, binari per sosta carri vuoti, binari per sosta merci RID, binari sosta per riparazione carri, tecnologie che consentendo da remoto i controlli della Guardia di Finanza ed aumentino la velocità di uscita/ingresso treni in Porto.	Tali interventi risultano già previsti con il progetto di PRG di Trieste CM nelle fasi successive a quelle di attivazione del nuovo apparato centrale. Sarà prevista a regime l'apertura del Varco V e questo permetterà di introdurre sul Molo VII, tramite manovre regolate da itinerari, convogli da 750 mt senza la necessità di scomporre e comporre il treno in arrivo/partenza. Tutto il piazzale di Campo Marzio sarà centralizzato con un nuovo apparto centrale e solo i deviatoi dentro i terminal risulteranno ancora manovrati a mano (salvo interventi previsti dal terminalista). Ci sarà un aumento dei binari anche per la sosta rispetto alla situazione attuale.	già previsto	NO		x		

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Ministero
delle Infrastrutture
e dei Trasporti

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

Scheda
Richiesta Intervento n. ../..

"Potenziamento e sviluppo rete ferroviaria per il Porto di Trieste"

INDICE

INDICE **2**

A. ISTRUZIONI PRATICHE **3**

MODALITÀ DI TRASMISSIONE 3

TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE 3

RICHIESTE DI CHIARIMENTI 3

B. ANAGRAFICA **4**

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO) **5**

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE **8**

E. OBIETTIVI COMMERCIALI **8**

F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA **10**

G. ACCORDI E INTESE **10**

H. INVESTIMENTI COLLEGATI **10**

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 quando previsto nella sezione 3.8 del PIR, è quello di creare un confronto continuo con gli Stakeholder al fine di efficientare le scelte nell'avvio degli investimenti.

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

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

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

Modalità di Trasmissione

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

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

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **30 giugno 2020.**

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	TRIESTE MARINE TERMINAL SPA
Direzione / Ufficio Responsabile	[redacted]
Nominativo operativo di riferimento	[redacted]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[redacted]

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

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

☐ Eliminazione limitazioni IS

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

☐ Upgrade tecnologico di linea

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

☐ Upgrade Apparato Centrale

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

☐ Efficientamento di impianto

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

☒ Piano Regolatore Generale

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

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

☐ Elettrificazione

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

☐ Raddoppio tratta di linea

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

☐ European Rail Traffic Management System

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

☐ Sviluppo nuova tratta

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

☐ Potenziamento in stazione

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

☐ Nuova stazione

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

☐ Nuova fermata

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

☐ Adeguamento del modulo

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

☒ Potenziamento strutturale

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

☒ Adeguamento sagoma

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

☒ Potenziamento scali merci

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

☐ Rinnovo Informazioni al Pubblico

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

☐ Allungamento/ innalzamento marciapiedi

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

☐ 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

Gestione del trasporto merci ferroviario: accesso a sistemi di Information Technology e ricerca di uniformità tra i vari gestori dell'infrastruttura ferroviaria (tedesco, austriaco, sloveno); possibilità di accesso diretto da parte di titolari di Accordo Quadro ed Imprese Ferroviarie, al PIC con estensione alle reti europee

Gestione del trasporto di merci pericolose; disponibilità di binari a supporto di eventuali soste dei treni ai transiti di Tarvisio e Villa Opicina

D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

Regione: Friuli Venezia Giulia

LdS: Trieste Campo Marzio

Linea: Trieste Campo Marzio - Tarvisio

Linea: Trieste Campo Marzio – Villa Opicina (via Rozzol)

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.

Lds Trieste Campo Marzio e raccordo PortoFrancoNuovo: adeguamento PRG ferroviario a lavori potenziamento del Terminal Molo VII, gestito da TMT. Binari idonei all'arrivo e partenza di treni da 750 mt. e fino all'ingresso del Porto, istradamenti con apparati elettrici superando scambi manovrati a mano, binari per sosta carri vuoti, binari per sosta merci RID, binari sosta per riparazione carri, tecnologie che consentendo da remoto controlli Guardia di Finanza aumentino la velocità di uscita/ingresso treni in Porto.

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

Al fine di aumentare l'orario operativo giornaliero di Trieste Campo Marzio si richiede la rimodulazione e riduzione delle IPO notturne, effettuando una sincronizzazione tra le singole tratte. Così facendo si consentirà un aumento della capacità rispetto allo stato attuale ed una maggiore flessibilità nella gestione del traffico.

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

Questo intervento consentirebbe di bypassare costituendo una valida alternativa alla tratta costiera tra Trieste Campo Marzio e Bivio D'Aurisina soprattutto nei momenti di manutenzione della linea.

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

Terminal TMT Molo VII Porto Trieste - Trieste Campo Marzio

- Da 44 a 88 coppie di treni settimanali, operate da TMT con 3 Imprese Ferroviarie

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

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.

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

Trieste CM- Villa Opicina (via Rozzol): Aumento massa assiale in cat. D4 (22.5 ton/asse) e incremento sagoma limite a P/C 80/410

Lds Trieste Campo Marzio e raccordo PortoFrancoNuovo: adeguamento PRG ferroviario a lavori di potenziamento della banchina del Terminal Molo VII gestito da Trieste Marine Terminal SpA. Richiesta di binari idonei all'arrivo e partenza di treni da 750 mt. e fino all'ingresso del Porto, istradamenti con apparati elettrici superando scambi manovrati a mano, binari per sosta carri vuoti, binari per sosta merci RID, binari sosta per riparazione carri, tecnologie che consentendo da remoto i controlli della Guardia di Finanza ed aumentino la velocità di uscita/ingresso treni in Porto.

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.

Investimento di TMT per l'ampliamento del Terminal Portuale del Molo VII per con allungamento banchine.

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 …… a ……

Località di servizio (se intervento puntuale): Cervignano SM, Villa Opicina, Trieste CM (tutti i fasci)

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 =

Numero treni giorno =

Relazione di traffico =

Numero treni giorno =

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 = 25 [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'evetuale 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 Porto Franco Nuovo= 30 [treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra Porto Franco Nuovo = 55 [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.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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