

B. AdSP MAO

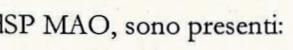
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2021

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 (ex 3.8) DEL PIR 2022
19 ottobre 2021

In data 19 ottobre 2021, in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (di seguito AdSP MAO), come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0002293).

L'incontro ha inizio alle ore 14:30.

Per RFI, sono presenti:

- 
- 
- 
- 
- 
- 

Per AdSP MAO, sono presenti:

- 
- 
- 
- 

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 (ex 3.8) del PIR 2022 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 della Mobilità Sostenibili (di seguito: MIMS) e gli “Stakeholder” (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di efficientare le scelte nell’avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Nel 2021, 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\2021\0001058 del 30 aprile 2021, 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 AdSP MAO con nota del 7 giugno 2021 e rappresentare la necessità di reperire eventuali ulteriori informazioni fondamentali per proseguire i successivi approfondimenti.

RFI introduce l'incontro comunicando che sono pervenute n. **291 proposte** da parte di **20 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 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 efficientamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.
- **Già prevista**: richieste di interventi già programmati dal Gestore Infrastruttura.

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

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
AdSP MAO	11	0	9	1	1	1	6	4

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

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

N° Richiesta	Osservazioni di RFI
4	RFI comunica di specificare se i volumi prospettati nelle schede inviate siano relativi solo alle

	<p>proprie attività o si riferiscono ai volumi complessivi previsti sulla linea.</p> <p><i>AdSP MAO fornirà l'approfondimento sui volumi e dichiara prioritario, rispetto al requisito della sagoma, l'innalzamento del peso assiale a D4L (l'eventuale limitazione di velocità non rappresenterebbe un problema) in particolare per eliminare i vincoli per i locomotori.</i></p> <p>RFI specifica che le imprese devono richiedere la circolabilità nei modi d'uso così da avviare il processo normalmente previsto.</p>
7	<p>RFI afferma che la limitazione di velocità non sembra impattante per i treni merci, essendo contenuta.</p> <p><i>AdSP MAO spiega che alcuni anni fa c'erano stati alcuni casi in cui negli orari caratterizzati da maggior traffico passeggeri questo creava delle interferenze.</i></p>
9	<p><i>AdSP MAO chiede di modificare l'ACEI per introdurre contemporaneità treno/manovra durante le lavorazioni ACC.</i></p> <p>RFI comunica che l'apparato attuale è difficilmente modificabile, tuttavia si rende disponibile a valutare mitigazioni puntuali su singoli movimenti richiesti da AdSP MAO.</p> <p><i>AdSP MAO effettuerà valutazioni sui movimenti interessati.</i></p>

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

- Creazione posto comunicazione a Grignano (ID 8)
- Potenziamento linea transalpina D4L (ID 4)
- Raddoppio Tratta Cervignano- Bivio Cargnacco (ID10)

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 16:00.

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

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 19/10/2021.

Per REI



Per AdSP MAO



Stakeholder	REGIONE	Rif. N° Scheda Stakeholder	ID osservazione	Linea / Località	DESCRIZIONE INTERVENTO (tema dagli Stakeholder)	BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento						Valutazioni				Tipologia di richieste					
						Impatto sulla regolarità/puntualità	Incremento della velocità	Incremento del livello/qualità dei servizi	Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri	Efficienzamento dei movimenti di manovra	Incremento prestazionale	Nuovi servizi per le imprese ferroviarie	Riduzione dei costi	Altro	VALUTAZIONI	VALUTAZIONI REF. (non recepibili, oggetto di monitoraggio già previsto)	RICHIESTA EFFETTUATA NETTA ANNI PRECEDENTI (S/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GD
AdSP MAC	Friuli Venezia Giulia	1	11	Bivio d'Aurisina - Villa Opicina	<p>Upgrade tecnologico di linea: l'intervento prevede l'aggiornamento tecnologico della linea Bivio d'Aurisina - Villa Opicina in relazione alla sostituzione dell'attuale blocco conta assi con un sistema di distanziamento che consenta di aumentare le capacità (BA, ETC). Ad oggi sono presenti nel tratto interessato solamente 2 sezioni di blocco. L'obiettivo sarebbe l'aumento della capacità ferroviaria, in particolare, in parallelo al rinnovo del tronco della stazione di Villa Opicina e Bivio d'Aurisina.</p>	<p>Impatto sulla capacità</p> <p>x</p>	Incremento della velocità	Incremento del livello/qualità dei servizi	Impatto sull'intermodalità per servizi passeggeri	Efficienzamento dei movimenti di manovra	Incremento prestazionale	Nuovi servizi per le imprese ferroviarie	Riduzione dei costi	Altro	<p>Esiste già un progetto di REF per il Bivio d'Aurisina e l'upgrade della linea Bivio d'Aurisina - Villa Opicina che esordirà nel 2024. In futuro, anche la realizzazione di un nuovo blocco grazie a cui si avrà un aumento di capacità.</p>	<p>già prevista</p>	NO	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GD

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

***Scheda
Richiesta Intervento n. 01/2021.***

***“Miglioramento e incremento dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale
afferente al 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	9
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	9
F. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	12
G. ACCORDI E INTESE	14
H. INVESTIMENTI COLLEGATI	14
I. BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO	14
J. INFORMAZIONI DI DETTAGLIO	15
K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO	23
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	23

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 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,**
- per conoscenza: **pec@pec.autorita-trasporti.it**

Tempistiche di Trasmissione

La scheda compilata dovrà essere inviata entro il **31 maggio 2021**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Direzione / Ufficio Responsabile	[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;
- 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.

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:

- 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 nuovi binari di circolazione.
- 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, 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'incarozzamento.

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

Gli interventi descritti fanno riferimento alla regione Friuli Venezia Giulia (FVG), nello specifico per le linee:

- Trieste Campo Marzio – Villa Opicina (Transalpina);
- Trieste Campo Marzio – Villa Opicina (via Costiera)
- Trieste Campo Marzio – Tarvisio B,
- Cervignano AG-Udine

Le località di Servizio interessate sono:

- Trieste Campo Marzio;
- Villa Opicina.
- Prosecco (nuova stazione)

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.

Intervento 1 (Potenziamento Stazione-Nuovi binari di Circolazione)

Si rinnova la necessità, vista la congestione del valico, causa cambio mezzo di trazione e/o cambio AdC, di rimuovere il collo di bottiglia derivante dal attuale modello d'esercizio. A tal fine, in attesa di spostare il punto di presa e consegna del materiale a confine (es. Villach), si richiede la creazione di un ulteriore fascio di binari secondari atti alle soste MP e soste treni merci in transito così da poter gestire i ritardi e le situazioni di emergenza.

In fase preliminare e nell'attesa di provvedere a quanto sopra, si richiede l'ampliamento dei binari di sosta nelle località di Carnia e Pontebba al fine di consentire un maggior "buffer disponibile sulla linea" (non troppo lontano da Tarvisio BV) in caso di lavori o congestione del traffico.

Intervento 2 (Altro-Adeguamento modulo)

Si rinnova la necessità, per la tratta Trieste Cm – Tarvisio, visto l'accrescimento del traffico su rotaia, al fine di poter concentrare le unità di carico, l'anticipo dell'adeguamento del modulo a 750 m. Ciò consentirebbe alla scrivente di avviare una campagna di sensibilizzazione con gli MTO al fine di impostare i trasporti, con una percentuale di riempimento quanto più prossima al 100%. Questo porterebbe a creare una condizione in cui

a parità di volumi trasportati, il numero di treni necessari all'effettuazione si ridurrebbe rispetto all'attuale. In questo modo sarebbe possibile l'esecuzione delle IPO notturne nel rispetto della produzione.

Per dare seguito alla continua richiesta di traffico si suggerisce una rimodulazione delle IPO notturne, cercando di sincronizzare gli interventi sulle singole tratte. Così facendo si consentirà un aumento della capacità rispetto allo stato attuale ed una maggiore flessibilità nella gestione del traffico.

Intervento 3 (Potenziamento strutturale-Adeguamento sagoma)

Considerati i lavori infrastrutturali che interesseranno a partire dal 2021 l'impianto di TSCM, visto il costante aumento del traffico di unità intermodali (container) risulterà essenziale per garantire almeno gli attuali volumi di traffico, prevede di poter usufruire della bretella dedicata TSCM-VOP per lo spostamento dei convogli trasportanti mega trailer e container da 45ft. In questo senso, si rinnova la necessità di rendere la linea "Transalpina" conforme quantomeno alla categoria di carico D4 (22.5t/asse) con limitazioni, nonché all'adeguamento della codifica per le casse mobili a C80 e per i semirimorchi a P410. Questi efficientamenti offriranno maggiore flessibilità nella scelta dei percorsi più idonei, nonché un maggior bacino d'utenza potendo utilizzare anche locomotori che allo stato attuale non hanno la circolabilità. Questo intervento consentirebbe di avere una linea, dedicata al traffico merci, e fungere da alternativa per la durata i lavori sulla tratta costiera, tra Trieste Campo Marzio e Bivio d'Aurisina.

Intervento 4 (Nuova stazione)

Si richiede la riattivazione della stazione di Prosecco con almeno ulteriori 2 binari destinati alle precedenza di lunghezza pari a 750 m. Tale riattivazione, risulterebbe funzionale all'insediamento di realtà industriali nelle vicinanze della località stessa, le quali verrebbero ad essa raccordate.

Intervento 5 (Potenziamento strutturale)

Linea Cervignano AG - Udine

In relazione al traffico afferente allo scalo di Cervignano, alla necessità di ridurre i vincoli derivanti dall'utilizzo di una linea a semplice binario e alla sua funzione retro portuale, si richiede l'ammodernamento della tratta Cervignano AG-Bivio-Carnazzo in modo da poter far transitare treni merci in categoria D4 senza limitazioni. Tale potenziamento, consentirebbe l'eliminazione dei limiti di velocità imposti, un aumento della capacità della linea e di fatto minori vincoli relativamente all'utilizzo promiscuo merci-passeggeri della linea. In questo senso si richiede di avviare celermente uno studio finalizzato ad individuare gli attuali vincoli che determinano tale categoria di linea. Ad oggi anche a seguito di interlocuzioni con codesta società, sembrano non note le motivazioni che hanno determinato la scelta di caratterizzare la linea come una D4L. I benefici derivanti per il traffico merci, risulterebbero nelle minori interferenze in termini di velocità di linea con il traffico viaggiatori. Le locomotive e i carri con un peso assiale di 22,5 ton/asse, ad oggi sono limitate a 60 Km/h. In ultima istanza, qualora le richieste di cui sopra risultassero troppo onerose, si richiede di prevedere quanto meno una rivalutazione del limite di velocità definita dalla circolabilità delle locomotive. Rispetto ai carri infatti, i mezzi di

trazione soprattutto quelli di rango C risultano avere un sistema di ammortizzatori sia primario che secondario cosa che consente loro di essere meno “aggressivi” sull’armamento.

Intervento 6 (Nuova Stazione)

Linea Trieste C.le – Tarvisio BV

L’attuale tratta tra le LdS Trieste C.le e Bivio D’Aurisina, alla luce dei fatti avvenuti nel 2020 (vedi frana 22/06/2020) potrebbe essere soggetta nel prossimo futuro ad altri interventi che influenzerebbero la sua capacità. Per tali ragioni, si sottolinea l’importanza di riattivare un posto di comunicazione nella ex località di Grignano. Tale intervento, consentirebbe di suddividere un tratto, ad oggi di circa 14 km, in due tronconi da 7 km. Le eventuali limitazioni derivanti dall’utilizzo di un binario unico, sarebbero così mitigate e le ripercussioni sul traffico merci afferente al porto di Trieste potrebbero essere quantomeno ulteriormente mitigate.

Intervento 7 (Efficientamento Impianto)

Stazione Trieste CM

Visto l’aumento sempre maggiore di traffico afferente alla stazione di Trieste CM, l’imminente avvio dei lavori di ammodernamento della stessa, si richiede la possibilità di valutare la modifica delle attuali velocità di approccio SCMT ai segnali di arresto posti in arrivo in stazione (riduzione a 10 km/h) a fini di consentire, dove possibile, l’arrivo dei treni in contemporanea alla attività di manovra. Tale modifica, se da un punto di vista regolamentare fosse fattibile, eviterebbe l’arresto dei treni al segnale di protezione o della manovre in fase di arrivo treni; consentendo di fatto un aumento della capacità dell’impianto.

Intervento 8 (Raddoppio tratto di linea)

Linea Cervignano AG-Bivio Cargnacco

Tenuto conto delle centralità che Cervignano Sm avrà nell’ottica logistica di sistema, si richiede che la linea ad esso afferente (Cervignano AG-Bivio Cargnacco) sia potenziata implementando il raddoppio della stessa. L’intervento, consentirà di aumentarne le capacità favorendo lo sviluppo dello scalo e dell’interporto ad esso collegato.

Intervento 9 (Upgrade tecnologico di linea-)

Linea Bivio D’Aurisina – Villa Opicina

L’intervento prevede l’aggiornamento tecnologica della linea Bivio D’Aurisina – Villa Opicina in relazione alla sostituzione dell’attuale blocco conta assi con un sistema di distanziamento che consenta di aumentarne le capacità (BA, ETCS). Ad oggi la sono presenti nel tratto interessato solamente 2 sezioni di blocco. L’obiettivo

sarebbe l'aumento della capacità finalizzato a favorire la partenza e l'arrivo dei treni dalla stazione di Villa Opicina e Bivio D'Aurisina.

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

Di seguito si riportano il numero di coppie di treni attese a seguito degli interventi proposti. La tipologia di treni sarà prevalentemente di tipo intermodale (container e semirimorchi) mentre per quanto riguarda Siderurgica Triestina, DCT e Interporto di Trieste operano rispettivamente: Convenzionale, Carburanti (gasolio e olio combustibile) nonché carri chiusi e contenitori.

Interporto di Cervignano:

- 6 coppie settimanali da e per Trieste Cm e le relazioni in fase di acquisizione da parte di AdSPMAO/Alpe Adria/Interporto.

Interporto di Trieste raccordato a Villa Opicina:

- 6 coppie settimanali da e per Trieste Cm e relazioni in fase di acquisizione da parte di AdSPMAO/Alpe Adria/Interporto.

Interporto di Trieste/FreeEste raccordato al fascio Aquilinia:

- 5 coppie settimanali in fase di acquisizione da parte dell'Interporto di Trieste;
- 5 coppie settimanali in fase di acquisizione da parte del Concessionario del Terminal Ex Aquila.

PLTS (Piattaforma Logistica Trieste) raccordato al fascio Servola:

- 10 coppie settimanali in fase di acquisizione da parte del concessionario del Terminal.

Raccordo Siderurgica raccordato al fascio Servola:

- 10 coppie settimanali operate da Siderurgica Triestina.

Raccordo Depositi Costieri Trieste raccordato al fascio Servola:

- 10 coppie settimanali operate da Depositi Costieri Trieste.

La fonte dei dati di traffico è frutto di un'attenta analisi eseguita dal Gestore Unico della manovra.

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.

Intervento 1

-
- LdS Tarvisio BV – Creazione di un ulteriore fascio di binari secondari atti alle soste MP e soste treni merci.
 - Creazione di ulteriori binari di sosta nelle località di Carnia e Pontebba

Intervento 2

- Trieste Cm – Tarvisio – Anticipo adeguamento modulo 750 m;
- Trieste Cm – Tarvisio – Rimodulazione IPO.

Intervento 3

- Linea Transalpina (Trieste Cm-Villa Op) – adeguamento sagoma C80/P410;
- Linea Transalpina (Trieste Cm-Villa Op) – potenziamento linea fino alla categoria D4L.

Intervento 4

- LdS Prosecco – Posa di almeno 2 binari modulo 750 m atti alle precedenze con possibilità di connessione a raccordi

Intervento 5

- Tratta Cervignano AG- Bivio Cargnacco – Potenziamento strutturale alla categoria D4.
- Rivalutazione circolabilità locomotive

Intervento 6

- Tratta Trieste C.le – Bivio D'Aurisina – Creazione di un posto comunicazione in corrispondenza della ex LdS di Grignano.

Intervento 7

- LdS Trieste CM – Modifica SCMT relativamente alle velocità di approccio per consentire l'arrivo dei treni in contemporanea all'esecuzione delle manovre.

Intervento 8

- Linea Cervignano AG-Bivio Cargnacco- raddoppio tratto di linea.
-

Intervento 9

- Linea Bivio D'Aurisina – Villa Opicina: aggiornamento sistema distanziamento treni.

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.).

Per memoria.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Per memoria.

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 – Interventi: 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9

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

Efficientamento dei movimenti di manovra – Interventi: 7

Incremento prestazionale – Interventi: 2, 3, 5

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie – Interventi: 2, 3, 4

- 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

Intervento 1:

Località di servizio (se intervento puntuale): Tarvisio Bv-Carnia-Pontebba

Intervento 2:

Estesa (se intervento diffuso): da Trieste Cm a Tarvisio Bv.

Intervento 3:

Estesa (se intervento diffuso): da Trieste Cm a Villa Op (linea Transalpina).

Intervento 4:

Località di servizio (se intervento puntuale): Prosecco.

Intervento 5:

Estesa (se intervento diffuso): da Cervignano AG a Bivio Cargnacco.

Intervento 6:

Località di servizio (se intervento puntuale): Grignano.

Intervento 7:

Località di servizio (se intervento puntuale): Trieste Cm

Intervento 8:

Estesa (se intervento diffuso): da Cervignano AG a Bivio Cargnacco

Intervento 9:

Estesa (se intervento diffuso): da Bivio D'Aurisina a 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.

Intervento 1:

Numero treni giorno = vedi attuali volumi

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 2:

Relazione di traffico = da Trieste Cm a Tarvisio Bv

Numero treni = vedi traffico attuale

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 3:

Relazione di traffico = da Trieste Cm a Villa Opicina (via Transalpina)

Numero treni giorno = vedi traffico attuale

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 4:

Relazione di traffico = da Prosecco a Villa Opicina

Numero treni giorno =

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 5:

Relazione di traffico = da Cervignano AG a Bivio Cagnacco

Numero treni giorno = vedi traffico attuale

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 6:

Numero treni giorno = -40% rispetto al programmato in caso di interruzione di un binario

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 7:

Numero treni giorno = vedi traffico attuale

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 8:

Numero treni giorno = vedi traffico attuale

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

Intervento 9:

Numero treni giorno = vedi traffico attuale

Tipologia di traffico = Passeggeri Merci

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

Impatto sulla capacità

Intervento 1:

Incremento numero treni giorno atteso = +30 % rispetto all'attuale [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

Vedi sopra.

Intervento 2:

Incremento numero treni giorno atteso = +10 % capacità linea [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

Vedi sopra

Intervento 3:

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

Vedi sopra

Intervento 6:

Incremento numero treni giorno atteso = +35 % in caso interruzione di un binario [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

Vedi sopra.

Intervento 7:

Incremento numero treni giorno atteso = +10 % capacità linea [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

Vedi sopra.

Intervento 8:

Incremento numero treni giorno atteso = +50 % capacità linea [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

Vedi sopra.

Intervento 9:

Incremento numero treni giorno atteso = +50 % capacità linea [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

Vedi sopra.

Efficientamento dei movimenti di manovra

Intervento 7:

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra = Vedi traffico attuale

Numero dei movimenti di manovra = Vedi traffico attuale

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:

Possibilità di effettuare le manovre in contemporanea all'arrivo dei treni. Ciò consentirebbe una riduzione delle tempistiche di manovra in quanto si andrebbero ad annullare i tempi morti dovuti al fermo obbligatorio durante l'arrivo dei treni.

Incremento prestazionale

Intervento 2:

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

L'intervento impatta sul modulo della linea

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

p.m.

Numero treni coinvolti atteso = Vedi traffico attuale

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:

Vedi sopra.

Intervento 3:

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

L'intervento impatta sia sulla sagoma che sulla categoria di peso assiale.

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

p.m.

Numero treni coinvolti atteso = 8 [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:

Vedi sopra.

Intervento 5:

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

Impatta sulla categoria di peso assiale e sulla circolabilità delle locomotive

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

p.m.

Numero treni coinvolti atteso = vedi traffico attuale.

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:

Vedi sopra.

Nuovi servizi per le Imprese Ferroviarie

Intervento 2:

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = +30 % rispetto alla capacità attuale.

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.:

Vedi sopra.

Intervento 3:

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = 8 [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.:

Vedi sopra.

Intervento 4:

Numero treni coinvolti dai nuovi servizi atteso = 4 [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.:

Vedi sopra.

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.

Per memoria.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Gli interventi in oggetto, concorrono ognuno nel proprio ambito e misura alla creazione delle condizioni necessarie per la concretizzazione del Sistema portuale. L'interconnessione ferroviaria tra i porti ed i retro porti del Sistema è condizione indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi di capacità e traffico di medio

e lungo periodo. Tra gli obiettivi si richiama quello del nodo di Trieste, il quale con il nuovo PRG prevede l'incremento della capacità commerciale teorica fino a 25.000 treni/anno, obiettivo ambizioso considerati gli attuali vincoli di natura infrastrutturale e gestionale, tuttavia la fusione del PRG con gli interventi succitati darà luogo ad una rete ferroviaria in linea con le esigenze del mercato logistico. Le richieste inerenti le località di servizio geograficamente distanti dal Porto, sono fatte nell'ottica del miglioramento di tutto il sistema ferroviario regionale del Friuli Venezia Giulia. A titolo esemplificativo, le richieste di potenziamento delle località di Tarvisio, Carnia e Pontebba seppur non interferenti direttamente con il porto, determinerebbero la possibilità di ridurre i tempi di transito dei convogli creando dei "buffer" nelle vicinanze del confine Austriaco.

Linea Monfalcone-Udine: In relazione a tale collegamento, si coglie l'occasione per richiedere informazioni circa lo stato d'avanzamento delle attività finalizzate all'ammodernamento tecnologico dello stesso. Si fa riferimento, a titolo esemplificativo, alla banalizzazione della linea ed all'implementazione di un sistema di distanziamento treni più performante rispetto all'attuale Blocco Conta Assi.
