

B. AdSP MAO

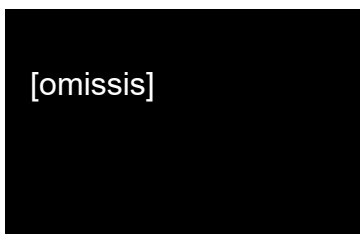
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2022

VERBALE DI FEEDBACK
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2022
25 ottobre 2022

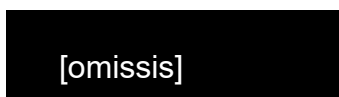
In data 25 ottobre 2022 in videoconferenza si svolge l'incontro tra la società **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito: RFI) e AdSP MAO, come da nota di convocazione di RFI (prot. RFI.-NEMI.DCO\PEC\P\2022\0000474).

L'incontro ha inizio alle ore 11:00

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 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.

Con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2022\0000799 del 29 aprile 2022, 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 AdSP MAO 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. **363 proposte** da parte di **23 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 valutazioni 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	12	3	7	2		2	9	1

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 condivide con AdSP MAO quanto di seguito.

ID osservazione	Elementi di discussione
2-3	RFI ribadisce, come indicato nel verbale dello scorso anno, l'opportunità che le IF presentino richiesta di circolabilità dei locomotori ad RFI, nei modi d'uso, sulla linea Transalpina.
4	<i>Visto il traffico prodotto su Fascio Servola dai raccordati già presenti, e soprattutto le previsioni di</i>

	<i>aumento del traffico, l'individuazione di uno scenario di manovra più efficiente rispetto all'attuale è ritenuto indispensabile.</i> RFI propone un confronto congiunto per individuare la soluzione più opportuna e valutarne la fattibilità.
5-6-7	<i>AdSP MAO spiega che sono fondamentali degli spazi per la manutenzione dei carri dato che con l'aumento dei volumi di traffico previsti ci sarà un inevitabile incremento dei guasti. Rispetto alla richiesta spiega che tutte e 3 le aree proposte sarebbero utili ad avere un sistema manutentivo efficiente, data la diversa localizzazione, che permetterebbe di evitare movimenti di convoglio tra i vari impianti e/o fasci della stazione che, stante la bozza del nuovo RCF rischiano di risultare particolarmente onerose, a tutti i livelli, in termini di attrezzaggio e tempistiche di esecuzione.</i> RFI precisa che rispetto ad eventuali aree manutentive in asset proprio, da inserire quindi in PIR, risultano molto utili le previsioni degli stakeholders riguardanti il volume di operazioni manutentive che dovranno essere gestite. Queste informazioni infatti supporteranno l'analisi di fattibilità finalizzata a valutare il finanziamento del nuovo servizio da parte del Gestore dell'Infrastruttura. Per quanto riguarda Aquilinia, l'eventuale area manutentiva raccordata dovrà essere studiata rispetto a futuri sviluppi, che consisteranno nell'aggiunta di ulteriori binari rispetto alla configurazione in attivazione con l'ACC di Trieste CM.
10	<i>AdSP MAO richiede di valutare un 5° binario elettrificato ad Aquilinia per il giro dei locomotori.</i> RFI spiega che questa istanza sarà sicuramente considerata negli sviluppi di Aquilinia successivi all'attivazione dell'ACC di Trieste CM, fase rispetto alla quale qualsiasi modifica potrebbe comportare degli slittamenti delle tempistiche previste.
12	<i>AdSP MAO chiarisce che si tratta di valutare la modifica della radice scambi affinché sia possibile realizzare dentro al Raccordato un modulo maggiore. Inoltre, richiede di inserire ulteriori deviatori per razionalizzare le zone di manovra della stazione di Monfalcone al fine di aumentarne le potenzialità riducendo l'impatto delle operazioni da e per il Raccordo rispetto alla circolazione dei treni in stazione.</i>

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 11:50

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

Riunione svolta in video-collegamento con Microsoft Teams, 25/10/2022.

[omissis]

Per AdSP MAO

[omissis]

AdSP MAO

PROPOSTE di intervento						BENEFICI suggeriti dagli Stakeholder a supporto della richiesta di intervento										Tipologia di richieste							
Stakeholder	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 recepitbile, oggetto di approfondimento, già prevista)	RICHIESTA EFFETTUTA NEI TTA ANNI PRECEDENTI (SI/NO)	SERVIZI	SVILUPPO	ESERCIZIO	GO	
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	1	1	Prosecco	Riattivazione Ld5 con 3 binari a modulo 750	X	X		x			x				Attualmente Prosecco non è una località ferroviaria. Non è prevista la riattivazione della stazione che peraltro è molto vicina a Villa Opicina, che sarà potenziata con un progetto di investimento in corso. Ad ogni modo RFI valuterà la proposta in prospettiva, non escludendola a priori, per gestire i futuri aumenti di traffico, nel caso in cui Villa Opicina potenziata necessitasse di un ulteriore polmone.	oggetto di approfondimento	SI (Integrazione)		X			
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	2	2	Villa Opicina - Trieste Campo Marzio (Via Transalpina)	adeguamento a sagoma P/C80	X	X		X							Gli interventi di sagoma e di peso assiale sono di difficile realizzazione poiché le gallerie insistono sotto il centro urbano di Trieste e sono presenti alti viadotti di fine ottocento. Inoltre permarrebbe la criticità della pendenza, rispetto a cui si chiede ad AdSP MAO se i treni previsti sarebbero compatibili con la massima prestazione. Per concludere, il previsto potenziamento della capacità della linea Bivio d'Aurisina-Villa Opicina agevolerà i traffici descritti nella scheda di richiesta.	oggetto di approfondimento	SI (Integrazione)		X			
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	2	3	Villa Opicina - Trieste Campo Marzio (Via Transalpina)	adeguamento massa assiale a D4L	X	X		X								SI (Integrazione)		X				
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	3	4	Trieste Campo Marzio - Fascio Servola	Istituzione dello scenario di organizzazione del servizio delle manovre n° 3 ovvero, Autorizzazione in capo a RFI, comando e esecuzione in capo alle II.FF. o GU.	x	x		x		x					La richiesta necessita di un approfondimento congiunto che sarà avviato da RFI nel breve termine.	oggetto di approfondimento	NO				X	
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	4	5	Trieste Campo Marzio - Fascio Base	riclassificazione ex officina fabbricato rialzo ad area manutenzione carri	X	X							X		L'uso di binari di proprietà di RFI per la piccola manutenzione dei rotabili si configura come un nuovo servizio. Nell'ambito di un GdL interno, si stanno definendo le caratteristiche e le tariffe associabili a tale nuovo servizio. Con riferimento alla realizzazione di nuovi Centri di Manutenzione a carico di RFI, la proposta sarà oggetto di approfondimenti di carattere regolatorio e tecnico-economico. Sarà valutata la sostenibilità dell'investimento anche in relazione all'utilizzo quantitativo previsto del servizio. Qualora, invece, sia un Terzo a realizzare un'officina su sedime non RFI, l'allaccio della stessa dovrà seguire le procedure specificate nelle DICC. Su Villa Opicina Campagna è stata avviata una procedura di vendita, rallentata per criticità catastali, ma tuttora in corso.	oggetto di approfondimento	NO	X				
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	4	6	Trieste Campo Marzio - Fascio Aquilinia	Realizzare un'area, da dedicare al medesimo scopo, anche sul fascio Aquilinia, visti gli spazi attuali, considerate le proprietà, vale la pena pensare di proporre un eventuale realizzazione su aree di proprietà COSELAG che, rispetto al fascio Aquilinia potrebbe configurarsi come Raccordo. Quest'area, della quale l'AdSP MAO si riserva di presentare eventuali elaborati grafici di massima, già disponibili, riguarda alla realizzazione di un edificio raggiunto da binario di collegamento che a sua volta si divide in 4 binari, per uno sviluppo totale, interno all'officina, di metri 200. Si richiede la realizzazione di: - Un binario di collegamento fra il fascio Aquilinia e la nuova officina; - La predisposizione del segnalamento e impianti di sicurezza propedeutici al collegamento fra officina e fascio Aquilinia.	X	X							X			oggetto di approfondimento	NO	X				
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	4	7	Villa Opicina-Poggio Reale Campagna	realizzazione area gestione guasti	X	X							X			oggetto di approfondimento	NO	X				
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	5	8	Trieste Campo Marzio - Fascio Servola	Allungamento dell'attuale binario PLT2 alla stregua dell'attuale binario PLT1;	X	X				X					Il prolungamento dell'asta non ricadrebbe in asset RFI, e inoltre per RFI questo intervento non è funzionale in quanto con l'attivazione dell'ACC di Trieste CM queste aste ricadranno nel perimetro dela raccordo in quanto il cancello sarà spostato verso l'imbocco della galleria per adeguare la gestione dei movimenti di manovra da/per i raccordi alla normativa vigente. Si può valutare un'anticipazione dello spostamento del cancello tramite la richiesta di modifica del raccordo HHLA-PLT.	non recepitbile	NO		X			
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	5	9	Trieste Campo Marzio - Fascio Servola	Spostamento del Cancellò virtuale verso l'imbocco della galleria;	X	X				X						oggetto di approfondimento	NO				X	
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	6	10	Trieste Campo Marzio - Fascio Aquilinia	anticipare l'attivazione del fascio Aquilina come fascio di Arrivo e Partenza e di prevedere una fase transitoria per il collegamento dei raccordi allacciati.	X	X				X					I 4 binari di Aquilinia a modulo 750 possono essere attivati solo con l'ACC di Trieste CM, per cui si conferma la data del 2024. Un'anticipazione dell'attivazione del collegamento con i raccordi gravitanti su Aquilinia, su richiesta dei raccordati, potrà essere oggetto di approfondimento.	oggetto di approfondimento	NO		X			
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	7	11	Villa Opicina-Bivio D'Aurisina	sostituzione BCA con BA/ERTMS L2	X	X		X			X				Nel progetto di Uprading della linea tra Bivio d'Aurisina è previsto un nuovo blocco tra Aurisina e Villa Opicina e saranno aumentate le sezioni rispetto all'attuale sezione unica.	già previsto	SI		X			
AdSP MAO	Friuli Venezia Giulia	8	12	Monfalcone – Fascio Lisert	adeguamento binari a modulo 750 m										X	I Fascio Lisert è asset del raccordato per cui RFI non può pianificare interventi di potenziamento.	non recepitbile	NO		X			

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 01/2022

***“Miglioramento e incremento dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale
afferente al Porto di Trieste e Logistiche collegate
Nuova Stazione di Prosecco”***

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	18
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	18

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 2022**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie – Il Direttore
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

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 Apparat 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.

☐ **Elettificazione**

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 (RAFG) nello specifico per

Le linee Villa Opicina – B. d'Aurisina

Villa Opicina - Venezia

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.

Si richiede la riattivazione della Località di Servizio di Prosecco con almeno ulteriori 3 binari, riducibili eventualmente a 2, destinati alle precedenza e sosta tecnica, di lunghezza pari a 750 m. Tale riattivazione, risulterebbe funzionale alla gestione dei differimenti dei convogli afferenti all'impianto di Villa Opicina. In questo scenario risulterebbe possibile fermare temporaneamente fino a 3 convogli diretti a Villa Opicina, per il successivo inoltro da parte dell'IF, sino alla successiva decongestione della LdS di confine con la Slovenia. Analizzata la capacità di impianto di Villa Opicina, tenuto conto che all'atto della presente richiesta la prima LdS atta a fermare eventuali convogli non ricevibili da VOP si individua in, considerata la distanza rispetto a VOP, in caso di sosta prolungata, risulta difficilmente gestibile dalle singole II.FF anche in considerazione dell'orario del PdC, mentre se i convogli venissero attestati a Prosecco, considerata la minima distanza da VOP, risulta dal punto di vista organizzativo e gestionale un efficientamento del sistema ferroviario. La LdS si presterebbe a essere utilizzata anche in senso opposto, ovvero, se vi fossero dei convogli pronti alla partenza da VOP dei quali i mezzi di trazione fossero programmati con i treni in arrivo, attestati a Prosecco, tramite le opportune sinergie e servizi offerti dal Gestore Unico, nelle more dell'Accordo Quadro di Capacità fra AdSP MAO e RFI, l'inoltro da VOP a Prosecco e viceversa dei materiali. Potrebbe configurarsi, all'occorrenza anche quale punto di scambio fra IF titolare del traffico e GU per l'ottimizzazione dell'ultimo miglio.

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

Verrebbero interessati tutti i treni afferenti alla località di Villa Opicina che si attestano attorno a Treni anno. La tipologia dei treni afferenti la LdS di VOP è riconducibile prevalentemente al trasporto convenzionale, seguito a poca distanza dai traffici intermodali provenienti dal porto di Trieste e destinati all'est Europa.

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: No

L'AdSP MAO si riserva di predisporre e presentare eventuali elaborati grafici ad integrazione della presente richiesta.

Funzionalmente la LdS di Prosecco di configurerebbe quale punto di scambio materiale e posto di comunicazione funzionale ai traffici afferenti VOP.

Fra le caratteristiche tecniche dell'impianto di individuano:

- 3 Binari di circolazione con modulo 750m;
- Gestione del traffico in telecomando dalla stazione funzionalmente più conveniente.

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 di fatto, trattandosi di asset RFI, non sono presenti accordi o intese fra soggetti diversi da RFI, anche in relazione all'origine della proposta di intervento che deriva dall'osservazione da parte del AdSP MAO dell'attuale modello di esercizio, nonché dalle segnalazioni pervenute dagli utenti del Sistema Portuale che risulta funzionalmente interconnesso con Villa Opicina – Interporto di Trieste Ferneti. L'AdSP MAO si riserva di valutare eventuali intese volte ad incrementare la capacità del sistema logistico, nonché di impegnarsi nella Ricerca di fondi comunitari per il finanziamento, seppur parziale, dell'intervento.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Si evidenziano gli investimenti collegati all'Interporto di Trieste (Ferneti) collegato funzionalmente all'impianto di Villa Opicina, che si individuano in investimenti infrastrutturali e gestionali volti a incrementare la ricettività del Raccordo, e di conseguenza il volume di treni generabile dal polo stesso.

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*

X 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): ex-Stazione di Prosecco

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 = dall'Italia all'Est Europa

Numero treni giorno = [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 =...+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

Attestazione dei convogli diretti a VOP a Prosecco, nei casi in cui l'impianto risulti congestionato. Medesima modalità vede l'utilizzo della nuova stazione anche in senso opposto, ovvero per i treni aventi origine in VOP. Considerato che tendenzialmente le II.FF hanno l'esigenza di ottimizzare le risorse, messi di trazione e personale, è ragionevole considerare, nel caso dei traffici bilanciati, che il locomotore in arrivo a VOP esegua il successivo treno in partenza, della medesima II.FF. In quest'ultimo scenario l'IF potrebbe attestare il treno a Prosecco, dove per mezzo delle opportune sinergie, procedure d'interfaccia, e contratti commerciali, anche per mezzo del Gestore Unico del Comprensorio del Porto di Trieste e Logistiche collegate, il treno in sosta a VOP in attesa di partire, potrebbe essere consegnato a Prosecco all'equipaggio del treno in arrivo. Con un modello di esercizio simile si permette a VOP una maggiore flessibilità e di conseguenza ricettività di convogli in entrambi i sensi di marcia.

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

Verrebbero interessati tutti i treni afferenti alla località di Villa Opicina che si attestano attorno a Treni anno. La tipologia dei treni afferenti la LdS di VOP è riconducibile prevalentemente al trasporto convenzionale, seguito a poca distanza dai traffici intermodali provenienti dal porto di Trieste e destinati all'est Europa.

☒ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Italia a Est Europa e v.v.

Incremento di puntualità atteso = +25 %

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

☐ 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'aggiornamento dell'Accordo Quadro.*

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

Descrizione modello di esercizio

Vedi precedente descrizione del modello di esercizio.

☒ Riduzione dei costi di esercizio

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

I costi di esercizio trovano una riduzione nell'ottimizzazione data dalla possibilità delle II.FF. di riorganizzare il PdC, razionalizzandone l'utilizzazione nel perimetro dei limiti contrattuali e di sicurezza sul lavoro. Nell'eventualità della presa in carico dell'intervento proposto si creerebbero le condizioni per aumentare la capacità gestionale della singola IF, che nel dettaglio riscontrerebbe le seguenti riduzioni di costo:

- Locomotore fermo in attesa di ripartenza;
- Personale di Condotta che supera le ore massime previste da normativa;
- Ottimizzazione del giro macchine e personale;
- Maggiore puntualità e conseguente riduzione delle eventuali pensali previste dai contratti.

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'AdSP MAO si rende disponibile fin da subito a mettere in campo le sinergie necessarie a creare un contesto di collaborazione fra i vari enti coinvolti al fine di traghettare l'interesse di sviluppo del traffico e miglioramento del Sistema portuale. Resta inteso che qualora la proposta venisse accolta l'AdSP si rende disponibile a collaborare con RFI, come già avviene per il PRG di Trieste Campo Marzio, al fine di traghettare alla migliore impostazione dell'intervento.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Il valico di VOP è interessato da un costante differimento e disallineamento con le ferrovie oltre confine. Le motivazioni collegate alle inefficienze riscontrabili sono di svariata natura e non facilmente determinabili, almeno in un contesto generale, essendo molte le variabili poste in gioco. Proprio per quest'ultima motivazione si promuove l'ipotesi di riattivazione della stazione di Prosecco, quale punto di scambio, cuscinetto, nonché polmone al servizio di Villa Opicina. Intervento il quale vede come possibili soggetti che ne beneficerebbero:

- Le Imprese Ferroviarie, con maggiore flessibilità e puntualità nello scambio dei materiali.
 - Rete Ferroviaria Italiana, con maggiore margine di gestione fra arrivi e partenze nonché manovre in VOP.
 - Il Sistema Portuale e i suoi utenti, per un maggiore livello di puntualità e regolarità dei traffici che gravitano attorno al sistema medesimo.
-

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 02/2022

*Miglioramento e incremento dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale
affidente al Porto di Trieste e Logistiche collegate*

*“Potenziamento strutturale e adeguamento della
Sagoma della linea Transalpina”
TSCM-Villa Opicina*

INDICE

INDICE	3
A. ISTRUZIONI PRATICHE	4
MODALITÀ DI TRASMISSIONE	4
TEMPISTICHE DI TRASMISSIONE	4
RICHIESTE DI CHIARIMENTI.....	4
B. ANAGRAFICA	5
C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)	6
D. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	10
E. OBIETTIVI COMMERCIALI	10
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	17
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	17

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 2022**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie – Il Direttore
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

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 Apparat 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 (RAFGV) nello specifico per

La linea Villa Opicina – Trieste Campo Marzio (via Transalpina)

E. OBIETTIVI COMMERCIALI

In questa sezione riportare la descrizione della necessità da cui scaturisce la richiesta di intervento, specificando nel dettaglio perché si ritiene che l'intervento proposto possa portare dei miglioramenti.

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

Considerati i lavori infrastrutturali che interesseranno a partire dal 2022 l'impianto di TSCM, visto il costante aumento del traffico di unità intermodali (container e semirimorchi) 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 D4L (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 inoltre di avere una linea, dedicata al traffico merci, e fungere da alternativa per la durata dei lavori programmati sulla tratta costiera, tra Trieste Campo Marzio e Bivio d'Aurisina.

Una volta consolidata l'opzione di inoltrare i traffici per mezzo della direttissima Trieste-Villa Opicina, vi saranno i presupposti affinché la quasi totalità dei traffici fra l'Est Europa attraversanti il Valico di VOP e afferenti all'impianto di Trieste Campo Marzio, liberino la tratta fra Villa Opicina e Bivio d'Aurisina.

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

Stante i dati disponibili per l'annualità 2021, se vi fossero state le condizioni per inoltrare i convogli diretti a Budapest e a Bratislava a mezzo della direttissima TSCM-VOP, si sarebbe potuto sgravare la tratta VOP-B.d'Aurisina, su base annua di 1.000 treni. Stante le attuali previsioni di traffico da parte dei terminal gestori dei traffici, è ragionevole attestare considerare, nell'arco di 2 anni un incremento di traffico di ulteriori 600 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**

Funzionalmente il potenziamento della tratta Trieste-Villa Opicina via Transalpina riguarda all'ottenimento della categoria D4L al fine di poter inoltrare sulla suddetta tratta anche convogli aventi massa per asse 22.5t (8t/ml) nonché mezzi di trazione maggiormente utilizzati dalle II.FF. che non rispondono agli attuali criteri di circolabilità della Linea Trfalsalpina.

Ulteriore caratteristica tecnica indispensabile, al concreto utilizzo della tratta, è il raggiungimento della sagoma C80/P410

In questo scenario risulterebbe possibile inviare sulla linea treni aventi in composizione container da 45ft e megatrailer.

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.).

Lato portuale gli operatori logistici, quali i terminal coinvolti, investono continuamente su attrezzature volte alla movimentazione di unità intermodali, contestualmente all'incremento di traffico i soggetti privati stanno dando seguito all'estensione della banchina atta allo stoccaggio dei contenitori nonché al conseguente allungamento dei binari di carico, al fine di tragguardare, nel breve periodo convogli corrispondenti al modulo 750m.

L'AdSP MAO si riserva, qualora venisse accolta la proposta di intervento a fornire dati di traffico puntuali, nonché nelle more della convenzione con l'Università di Trieste non si esclude una collaborazione per approfondire dal punto di vista ingegneristico la tematica dell'innalzamento della categoria al D4L.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Allungamento della banchina del Molo VII di metri 200, intervento approvato e previsto dal PRP. Previsto realizzarsi nel medio periodo e collegato funzionalmente all'incremento di traffico verso le varie destinazioni ferroviarie fra le quali anche Budapest e Bratislava, relazioni le quali interessano il valico di Villa Opicina.

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 Campo Marzio 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.

Relazione di traffico = da Trieste Campo Marzio a Budapest Mahart

Numero treni giorno = 2 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Merci

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

Relazione di traffico = da Trieste Campo Marzio a Bratislava

Numero treni giorno = 1 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☒ Merci

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

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 3 [treni/gg] Budapest

= 2 [treni/gg] Bratislava

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 si configura nell'ambito del Comprensorio di Trieste e Logistiche Collegate, ovvero può riguardare all'eventuale supporto del Gestore Unico della Manovra per la trazione dei convogli da Villa Opicina a TSCM e vv.

In condizioni normali l'IF operante fra TSCM e VOP potrebbe trasferire i convogli fra le 2 località in maniera indipendente rispetto alla congestione del bivio d'Aurisina. Bivio interessato sia dal traffico viaggiatori sia dal traffico merci. Per entrambe tipologie di traffico ferroviario B. D'Aurisina risulta un collo di bottiglia per i traffici provenienti da Tarvisio e da Venezia e diretti rispettivamente a Trieste e/o Villa Opicina.

Il modello di esercizio riguarda a un servizio di collegamento dedicato, a mo' di "spola" fra i due impianti così da razionalizzare l'inoltro delle merci, quando possibile, su linee separate e distinte per destinazione.

Si individua, vista la pendenza la necessità da parte delle II.FF. di eseguire la trazione da Trieste a Villa Opicina in doppia trazione. A tal proposito l'intervento del gestore unico, dedicando le opportune risorse alla tratta, potrebbe consentire una flessibilità gestionale difficilmente raggiungibile dalla singola IF.

☒ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da Trieste Campo Marzio a Villa Opicina

Incremento di puntualità atteso = +30%

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 del servizio è data dalla linea dedicata al collegamento fra le due LdS, essendo dedicato e funzionalmente, pressoché indipendente rispetto a B. d'Aurisina , salvo per il tempo tecnico di partenza e Arrivo a Villa Opicina, ne consente inoltri, anche in considerazione della presenza costante del Gestore Unico, all'occorrenza senza dover incidere sulla linea principale TS-Venezia oggi già sufficientemente sfruttata e risente nell'eventualità venissero riprogrammati gli invii dei convogli in maniera intempestiva.

☒ **Incremento prestazionale**

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

L'intervento richiesto prevede l'innalzamento della categoria a D4L e la sgama a C80/P410

Numero treni coinvolti atteso = 5 [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:

Si individua una maggiore flessibilità, possibilmente con una pianificazione giornaliera di almeno 6 treni giorno, così da coprire dal punto di vista della gestione operativa i convogli interessanti VOP e TSCM con un inoltro a necessità.

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.

Allo stato di fatto lato AdSP MAO ha studiato la pratica al fine di gestire al meglio il traffico. A tal proposito ci si rende disponibili, qualora la richiesta venisse presa in considerazione, a fornire supporto per l'analisi di:

- Modello di esercizio;
- Opere d'arte anche con il supporto dell'Università degli studi di Trieste;
- Condivisione degli scenari di traffico nel breve, medio e lungo periodo;
- Miglioramenti e aumento di capacità della tratta Trieste B. d' Aurisina.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

La proposta viene reiterata nuovamente a RFI in quanto l'AdSP MAO, ritiene l'intervento proposto fondamentale per la concreta realizzazione del Sistema Portuale. Inoltre l'AdSP MAO rileva costanti ritardi e disservizi sui traffici fra Villa Opicina e Trieste Campo Marzio, in quotate parte maggioritaria risolvibili con una linea, esistente, recentemente ristrutturata da parte di RFI e alla data odierna pressoché inutilizzata a causa delle limitazioni infrastrutturali che la presente richiesta di intervento riguarda di superare.

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 03/2022

***“Miglioramento e incremento dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale
afferente al Porto di Trieste e Logistiche collegate”***

***Potenziamento scalo merci
di
Trieste Campo Marzio - Fascio Servola***

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	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 2022**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie – Il Direttore
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

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 Apparat 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.

☐ **Elettificazione**

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 – Fascio Servola

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.

Stazione di Trieste CM – Fascio Servola – ottimizzazione capacità d'impianto

Considerato l'attuale sviluppo del fascio Servola che dispone di un unico binario di circolazione.

In considerazione dell'eterogeneità di traffici afferenti al fascio Servola che, coinvolgono i tre Raccordati presenti (Seastock, Siderurgica Triestina e Piattaforma Logistica Trieste), visti i continui disservizi registrati dagli utenti, relativamente all'occupazione del fascio Servola, visti i report redatti da RFI in merito al rispetto delle finestre di manovra, dedicate ai singoli raccordati, i quali evidenziano il perdurare del mancato rispetto delle finestre di manovra assegnate alle II.FF e al GU. Nonostante il continuo coordinamento fra gli attori logistici (RFI, Raccordati, Gestore Unico e AdSP MAO), almeno ogni 15 gg; nonché il costante e continuativo tentativo da parte del Gestore Unico di coordinarsi e sensibilizzare, congiuntamente con RFI Circolazione, le II.FF. meno virtuose, si rileva una situazione tale da non consentire l'inserimento di nuovi traffici.

Considerati i volumi prospettati dai vari raccordati nello scenario dei prossimi tre anni, al fine di supportare lo sviluppo del traffico, si richiede di valutare la gestione delle manovre sul fascio Servola come segue:

- Istituzione dello scenario di organizzazione del servizio delle manovre n° 3 ovvero, Autorizzazione in capo a RFI, comando e esecuzione in capo alle II.FF. o GU.

Si individua nel futuribile modello di esercizio dell'impianto, in considerazione che la ex-Stazione di Servola, prima di essere declassata a fascio di Trieste CM, era presenziata da RFI nonostante i ridotti volumi di traffico dell'epoca; in considerazione della volontà da parte dei Raccordati a aumentare le relazioni e rispettivamente il numero di circolazioni; la presenza di un Deviatore almeno nelle fasce orarie ritenute più critiche.

Nello scenario individuato dall'AdSP MAO si propone la possibilità di gestire l'impianto secondo lo scenario 3 o lo scenario 5 a seconda delle fasce orarie di punta, media e morbida. In questa ipotesi, il cambio di scenario risulterebbe meno impegnativo per RFI, consentendo allo stesso tempo una maggiore direzione delle operazioni di manovra nelle fasce di maggior criticità.

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: **No**

La proposta si limita a delle modifiche di carattere organizzativo del modello di esercizio. Al fine di dare una continuità funzionale al ruolo di Dirigenza e Autorizzazione delle manovre si individua, previo le opportune verifiche procedurali, il supporto del GU nella messa in campo del personale qualificato.

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.).

Alla data odierna non sono presenti accordi o intesi sulla proposta di intervento richiesta.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

L'inversione di rotta nella gestione fascio Servola, con l'istituzione di un deviatore preposto, in coordinamento con il DM di Trieste Campo Marzio, della Dirigenza e Autorizzazione delle manovre, trova collegamento e ragionevole sensatezza dell'operazione nel favorire gli investimenti messi in campo dai Raccordati afferenti il fascio Servola che, oggi risultano, almeno in parte, vanificati da un inefficienza dell'impianto, riconducibile alla gestione del fascio, evidentemente non adeguata ai volumi di traffico attuali e futuri.

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 – 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 = da direttrici Venezia o Tarvisio a Trieste Campo Marzio Fascio Servola

Numero treni giorno = 7 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Merci

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

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 10 [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, come anticipato nella precedente descrizione, individua RFI o suo delegato (es. Gestore Unico) quale soggetto avente in carico la Dirigenza e l'Autorizzazione sul fascio Servola. È ragionevole considerare un modello di esercizio flessibile, che si adatti alla programmazione, relativamente al giorno della settimana o eventualmente alle fasce orarie, individuate dal GU, quali morbide, medie e di punta, al fine di applicare a seconda della necessità lo scenario organizzativo delle manovre nr. 3 o nr. 5.

☒ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da direttrici Venezia o Tarvisio a Trieste Campo Marzio Fascio Servola

Incremento di puntualità atteso = +25 %

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 beneficio atteso si identifica nella regolazione delle priorità di esecuzione dei movimenti nel fascio, ovvero la corretta armonizzazione fra itinerari e istradamenti, nell'ottica del rispetto delle finestre di manovra assegnate al singolo traffico/impresa ferroviaria. Un maggiore rispetto del programmato, consentirà di raggiungere un livello di qualità del traffico maggiore, che ne determinerà un incremento quantitativo. I clienti collegati a singoli traffici, vedendo un miglioramento nella qualità dei traffici afferenti al fascio, avranno una

maggior sicurezza sulla stabilità dell'impianto e conseguentemente saranno nelle condizioni di poter incrementare i traffici.

☒ **Efficientamento dei movimenti di manovra**

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra = 7 [treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra = 14 [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:

Il miglioramento è individuato nel maggiore rispetto da parte delle II.FF. delle finestre di manovra allocate per il singolo traffico. I costi di esercizio si riducono per gli attori logistici quali: II.FF e Raccordati, nonché per i clienti finali della catena logistica.

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.

All'atto dell'invio della presente richiesta di intervento vi sono a supporto della richiesta, numerose segnalazioni da parte degli utenti nonché monitoraggi puntuali effettuati da RFI, e rapporti del GU volti ad analizzare la situazione.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

In considerazione dei progetti futuri, quali: il rinnovo del fascio Aquilinia e la nuova stazione di Servola che riguardano realisticamente al 2023 e al 2028, si considera fondamentale per garantire lo sviluppo dei volumi attesi, a fronte degli interventi previsti, creare le condizioni minime necessarie allo sviluppo del traffico. Nell'eventualità le condizioni di esercizio non dovessero migliorare, si intravede qualche rallentamento nello sviluppo dei traffici, che non necessariamente avrà una crescita esponenziale alla messa in esercizio dei nuovi progetti. Di conseguenza l'impegno da parte di RFI per supportare lo sviluppo del traffico si configura in una forma assolutamente temporanea e non stabile nel tempo.

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 04/2022

***“Miglioramento e incremento dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale
afferente al Porto di Trieste e Logistiche collegate”***

***Piano Regolatore Generale
Trieste Campo Marzio e Villa Opicina***

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 2022**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie – Il Direttore
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

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
Gli impianti di Trieste Campo Marzio – Fascio Base, Servola e la LdS 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.

Trieste Campo Marzio – nodo di Trieste e Villa Opicina

Tenuto conto del nuovo PRG di TSCM e PFN che, consentirà una capacità teorica futura di più di 25.000 treni/anno, corrispondenti a circa 500.000 carri operati in composizione ai convogli (oggi sono circa 130.000 carri anno). L'individuazione e la realizzazione di aree atte alla manutenzione dei rotabili afferenti al Sistema ferroviario di Trieste, risulta quantomeno attuale e necessaria, anche in considerazione che il medesimo PRG non ha previsto un'officina di manutenzione carri, che invece ora si ritiene necessaria. Consideriamo che si guasti solo l'1% dei carri, l'attività potrebbe riguardare, all'attuazione del nuovo PRG, circa 5.000 carri/anno, ovvero circa 16 carri al giorno.

Tematica che, in assenza di pronta ed efficace manutenzione, rischia di generare evidenti impatti sulla regolarità dei traffici. Senza tenere conto di un accumulo, a sfavore di binari atti allo stazionamento delle mute commerciali, di carri riparandi che, necessariamente inciderebbero negativamente sulla capacità del sistema Trieste.

Al fine di anticipare il tema si propone di dedicare le seguenti aree alla manutenzione carri:

- Un'area atta alle manutenzioni di veicoli guasti (carri ferroviari) nell'impianto di TSCM Fascio Base, che si individua nell'ex-officina attigua al fabbricato ex-squadra rialzo sito in prossimità della cabina ACEI di TSCM in quanto dotata di:
 - o accesso stradale tramite via della Rampa;
 - o due binari tronchi, dotati di fossa per le ispezioni, per uno sviluppo complessivo di 86m ca;
 - o Spazi interni all'edificio adeguati all'opportuno attrezzaggio volto alla gestione degli interventi manutentivi.
- Un'area, da dedicare al medesimo scopo, anche sul fascio Aquilinia, visti gli spazi attuali, considerate le proprietà, vale la pena pensare di proporre un eventuale realizzazione su aree di proprietà COSELAG che, rispetto al fascio Aquilinia potrebbe configurarsi come Raccordo.
Quest'area, della quale l'AdSP MAO si riserva di presentare eventuali elaborati grafici di massima, già disponibili, riguarda alla realizzazione di un edificio raggiunto da binario di collegamento che a sua volta si divide in 4 binari, per uno sviluppo totale, interno all'officina, di metri 200. Si richiede la realizzazione di:
 - o Un binario di collegamento fra il fascio Aquilinia e la nuova officina;

- La predisposizione del segnalamento e impianti di sicurezza propedeutici al collegamento fra officina e fascio Aquilinia.
- Un'area a Villa Opicina per la gestione dei carri guasti al transito. Si propone di sviluppare, su asset RFI, possibilmente su Villa Opicina - Poggioreale Campagna dove, considerati gli spazi, la vicinanza a Villa Opicina, risulterebbe funzionale alla gestione dei guasti puntuali. Tuttavia in considerazione degli ampi spazi, vale la pena prendere in considerazione la gestione di manutenzioni programmate ed eventuali revisioni alle mute complete.

Si ritiene funzionale, nell'ottica dell'ottimizzazione della capacità residua, al fine di ridurre al minimo l'impatto, delle operazioni di manovra, dello spostamento veicoli guasti, sulla programmazione dei traffici commerciali, la realizzazione di poli manutentivi dislocati sui fasci di Trieste Base e Aquilinia. Il primo polo di manutenzione risulta funzionale a servire le relazioni commerciali afferenti al PFN che, ad oggi si attestano attorno a 8.000/treni anno. Il secondo, ubicato ad Aquilinia risulterebbe centrale rispetto ai seguenti Raccordati: PLT, Seastock (ex-Depositi Costieri Trieste), Siderurgica Triestina, FREEeste (ex-Wärtsilä), Ex-Aquila e Muggia). Ad oggi sono collegati all'IFN i soli raccordi del Fascio Servola, considerati gli investimenti da parte di AdSP MAO per il recupero dei collegamenti ferroviari e relativi efficientamenti, nonché i piani di sviluppo, presentati dai futuri Raccordati, risulta ragionevole disporre di un polo manutentivo dedicato all'Area industriale del porto. Qualora non si ritenesse opportuno procedere quantomeno non con un'analisi della proposta, si ravvisa fin da subito che vi saranno ricadute negative sul potenziale di sviluppo dei traffici afferenti al sistema portuale. Ricadute che, a completo regime di tutti i raccordi, risulterebbero difficilmente mitigabili in una seconda fase, considerati anche i tempi di realizzazione e di adeguamento dell'esistente.

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

Questo intervento andrebbe a inserirsi in uno scenario di medio periodo che traguarda alla gestione di 25.000 treni anno.

Vista l'attuale incidenza dei guasti, si ritiene ragionevole considerare un volume di carri guasti nell'intorno dei 5.000 carri anno, ovvero una media non ponderata di 16 carri al giorno.

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: **No**

La proposta di intervento riguarda a integrare funzionalmente il nuovo PRG di Trieste Campo Marzio e di Villa Opicina, entrambi, allo stato attuale, sprovvisti di poli atti alla manutenzione dei carri.

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.).

Non sono presenti accordi o intese circa la realizzazione della proposta di intervento, tuttavia l'AdSP MAO sta lavorando congiuntamente al Gesto Unico per mettere in campo delle soluzioni temporanee in attesa di una soluzione definitiva. Allo stato attuale le piccole manutenzioni vengono svolte internamente al PFN su dei binari secondari, tuttavia lo spazio disponibile risulta molto ridotto e non attrezzato.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Gli investimenti collegati si individuano negli investimenti delle II.FF e degli operatori logistici che investono continuamente su, materiale rotabile, attrezzature atte al carico e lo scarico delle unità, personale e software gestionali volti all'ottimizzazione del sistema portuale. Ottimizzazione che per definirsi tale necessita si una componente manutentiva, individuabile nelle aree precedentemente descritte.

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 fasci Base e Aquilinia nonché la LdS di 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 Direttrici Venezia e Tarvisio a Trieste

da Direttrici Venezia e Tarvisio a Villa Opicina

Numero treni giorno = 50 [treni/gg]

Tipologia di traffico = Merci

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

☒ 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'aggiornameto dell'Accordo Quadro.*

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

L'intervento permetterà di incrementare la qualità dei servizi, soprattutto nei confronti degli utenti finali della catena logistica, intesi i soggetti posti ai poli della stessa, ovvero i mittenti e i destinatari delle merci.

A garanzia di un livello di qualità del trasposto sufficiente, la manutenzione dei carri ferroviari risulta un tema fondamentale. Un traffico che utilizza delle mute di carri correttamente e costantemente monitorate e manutenzionate, può vantare una maggiore qualità del traffico, in funzione di una riduzione dei guasti imprevisti durante il transito.

☒ Riduzione dei costi di esercizio

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

Se teniamo in considerazione il trasporto ferroviario a 360°, individueremo delle riduzioni nei costi di esercizio, grazie all'eliminazione di quelle situazioni straordinarie che, prevedono una serie di attività non previste, di carattere straordinario e non pianificato incidono negativamente sui costi di esercizio del traffico.

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevanti 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'AdSP MAO si rende disponibile, qualora la proposta di intervento venisse valutata congrua, a condividere e analizzare congiuntamente a RFI i dati disponibili circa l'incidenza dei carri gusti sul totale e le possibili soluzioni alternative.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Si considera il tema manutentivo spesso come un'attività onerosa e conseguentemente un costo per le II.FF. e per il Gestore che mette a disposizione eventuali aree. Tuttavia risulta necessario rammentare che visti i volumi di traffico attuale e gli scenari futuri, ci sono i presupposti per l'insediamento di uno o più operatori di manutenzione certificati, eventualmente anche detenuti da società partecipate da RFI, nonché si terrà in considerazione anche un'eventuale partecipazione da parte del Gestore Unico delle manovre. A contorno si propone di tenere in considerazione l'installazione su Sedime RFI di un sistema di rilevazione guasti automatizzato, oggi il mercato offre varie soluzioni, queste tecnologie possono essere tarate al fine di rilevare anche guasti di minore entità, al fine di organizzare una manutenzione programmata nonché predittiva. A tal proposito l'AdSP MAO resta a disposizione per valutare i successivi confronti necessari ad approfondire le modalità di attuazione dell'intervento proposto.

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 05/2022

***“Miglioramento e incremento dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale
affidente al Porto di Trieste e Logistiche collegate”***

***Potenziamento scalo merci
di
Trieste Campo Marzio - Fascio Servola***

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	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 2022**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie – Il Direttore
Nominativo operativo di riferimento	[omissis] i
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

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 Apparat 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.

☐ **Elettificazione**

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 – Fascio Servola

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.

In considerazione dell'attuale modello di esercizio del fascio Servola;

tenuto conto che, sul fascio, è concessa l'attività di manovra da parte di una sola IF per volta;

viste le richieste di incremento di traffico da parte dei raccordati afferenti al fascio Servola:

- Seastock (ex-Depositi Costieri Trieste);
- Siderurgica Triestina;
- HHLA PLT (ex-Scalo legnami – Piattaforma Logistica);

Tenuto conto della morfologia plani-altimetrica del fascio che, dispone di un solo binario di arrivo e partenza;

Considerata l'impossibilità di HHLA – PLT di stazionare temporaneamente una muta, tendenzialmente composta da soli carri vuoti, di lunghezza pari a 600m.

Si individuano i binari PLT1 e PLT2, posti a valle del deviatoio 408, quali binari utili per la gestione della sosta di mute afferenti al raccordo. Al fine di rendere possibile questo scenario si individuano i seguenti interventi propedeutici:

- Allungamento dell'attuale binario PLT2 alla stregua dell'attuale binario PLT1;
- Spostamento del Cancellone virtuale verso l'imbocco della galleria;

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

Attualmente il numero di treni interessato di atterra attorno ai 2000 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 ☐

Gli interventi proposti si individuano nel solo allungamento del binario PLT2, ovvero trattasi di binario a terra, e senza TE.

Funzionalmente l'intervento proposto permetterà le seguenti operazioni:

La movimentazione della muta (600m), in due operazioni di manovra con materiale per 300m ciascuna, dal Raccordo HHLA - PLT ai binari PLT1 e PLT2, autonomamente rispetto all'arrivo e partenza dei convogli dal fascio Servola.

Questo intervento risulta essenziale per la mitigazione dell'attuale congestionamento del fascio Servola, nonché crea le condizioni di base per lo sviluppo dei traffici, di PLT, di riflesso anche per l'intero Fascio Servola, in quanto queste operazioni risulterebbero pressoché indipendenti dall'operatività, arrivi, partenze, manovre di terminalizzazione per convogli afferenti i restanti Raccordati, del medesimo fascio.

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 di fatto sono state avviate interlocuzioni tecniche fra AdSP MAO, Il Gestore Unico e il Raccordato HHLA -PLT circa la fattibilità e funzionalità dell'intervento proposto. All'unanimità si è ritenuto un intervento funzionale e risolutivo nei confronti dell'indisponibilità di binari di stazionamento al fascio Servola. Stanno proseguendo confronti fra i soggetti coinvolti al fine di delineare la pianificazione dell'intervento coerentemente con le esigenze del fascio Servola. Medesima proposta è stata condivisa, per le vie brevi, a livello locale con RFI.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Gli investimenti collegati sono da ritenersi quelli interni a HHLA PLT nonché gli investimenti delle II.FF operanti su fascio, del Gestore Unico che mette in campo risorse (locomotori e personale) a garanzia del servizio di

manovra. Investimenti che, per restituire i risultati funzionali e organizzativi attesi necessitano di un supporto infrastrutturale adeguato agli attuali livelli di traffico del fascio a cui afferiscono.

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**
- ☐ **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 = dalle direttrici di VENEZIA e TARVISIO a Trieste Campo Marzio Fascio Servola e vv.

Numero treni giorno = 7 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ Merci

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

☒ Impatto sulla capacità

Incremento numero treni giorno atteso = 4 [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

L'intervento prevede la gestione della traslazione delle mute dal Raccordato HHLA – PLT ai binari PLT1 e PLT2, in modalità indipendente dal punto di vista della sicurezza e dell'operatività dalle restanti operazioni al fascio Servola. Ovvero durante le operazioni di traslazioni fra Raccordato e PLT1, PLT2, essendo posti a valle dell'cancello virtuale, si renderà possibile l'esecuzione di un arrivo/partenza in alternativa operazioni di manovra per mezzo di altra II.FF.

☒ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da direttrici VENEZIA e TARVISIO a Trieste Campo Marzio fascio Servola

Incremento di puntualità atteso = +20 %

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 puntualità si risconterà grazie alla separazione delle operazioni di riposizionamento delle mute rispetto all'operatività del fascio Servola.

☒ **Efficientamento dei movimenti di manovra**

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra = 7 [treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra = 14 [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:

Il miglioramento principale è individuabile nella riduzione di occupazione del fascio Servola, pertanto si riscontrerà una maggiore flessibilità di manovra a fronte di una minore occupazione dei binari. Perlomeno le operazioni di manovra sul fascio servola saranno indipendenti dalle operazioni di traslazione del raccordato HHLA PLT.

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 vi sono delle bozze di layout realizzare congiuntamente dall'AdSP MAO congiuntamente al Raccordato. L'estensione del binario PLT2 prevede l'impegno, come fascia di rispetto, del demanio marittimo in gestione all'AdSP MAO, la quale in prima analisi ritiene assolutamente gestibile. I dettagli della progettazione si rimandano a un eventuale successivo confronto con RFI al fine di definire i dettagli del caso.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

Si tenga in considerazione che, l'intervento se non realizzato rischierebbe di mettere in estrema difficoltà il sistema logistico-ferroviario almeno fino alla realizzazione della nuova stazione di Servola, che traquardando il lungo periodo non riesce a rispondere alle esigenze attuali, date dal costante sviluppo di traffico. Altra considerazione necessaria è il mantenimento di una condizione di esercizio tale da permettere lo sviluppo dei traffici. Al fine di raggiungere questa condizione viene proposto anche l'intervento n. 6/2022 avente come oggetto l'anticipazione dell'attivazione dell'arrivo e partenze dal fascio Aquilina.

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

Scheda

Richiesta Intervento n. 06/2022

***“Miglioramento e incremento dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale
afferente al Porto di Trieste e Logistiche collegate”***

***Piano Regolatore Generale
Trieste Campo Marzio
Fasci Servola e Aquilinia***

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 2022**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie – Il Direttore
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

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:

- Fascio Servola;
- Fascio Aquilina.

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.

Il fascio Servola risulta essere, nel corso dell'ultimo anno, soggetto a forti perturbazioni circa la regolarità di:

- Arrivi;
- Partenze;
- Operazioni propedeutiche alla partenza (in carico alle II.FF);
- Operazioni di Manovra.

Le perturbazioni di cui sopra sono necessariamente legate a tre aspetti principali:

- La presenza di un unico binario atto all'arrivo e partenza dei treni;
- Assenza di un Regolatore della Circolazione in loco;
- Assenza di binari secondari dove le II.FF. possano svolgere le operazioni propedeutiche alla partenza (Visita Tecnica di Origine, Formazione treno, e prova freno).

Si richiede di anticipare l'attivazione del fascio Aquilina quale fascio di Arrivo e Partenza. In questo scenario, che riguarda al fascio Aquilina dotato di 4 binari di arrivo e partenza con modulo 750m, si evince una maggiore flessibilità nella gestione della globalità delle operazioni ferroviarie afferenti l'area industriale di Trieste.

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

I treni presi in considerazione, dal presente intervento, al momento della richiesta si attesta attorno a 2.000 treni anno. Mentre nel breve periodo (Attivazione nuovo fascio Aquilinia) sitraguarda a 3.000 treni anno. La tipologia di traffici coinvolti spazia dall'intermodale al convenzionale, in proporzioni variabili e non costanti nel tempo.

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: **No**

La proposta riguarda a un arrivo e partenza dei convogli direttamente dal Fascio Aquilinia. In una fase transitoria si ipotizza il collegamento, al solo fine della traslazione dei convogli dai Raccordi allacciati a Servola fino al fascio Aquilinia in modalità 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.).

Allo stato attuale sono intercorsi dei confronti con il Gestore Unico volti a valutare le possibili soluzioni.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Gli investimenti collegati all'anticipo dell'attivazione di Aquilinia quale fascio di Arrivo e Partenza treni, sono tutti gli investimenti messi in campo dagli operatori logistici attualmente attivi ai quali si aggiungerà FREEeste a partire da gennaio 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:

- ☒ *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 – Fasci Servola e Aquilinia

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 direttrici VENEZIA e TARVISIO a Trieste Campo Marzio – Fasci Servola e Aquilinia

Numero treni giorno = 7 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ 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

Avere a disposizione 4 binari di circolazione al fascio Aquilina permetterà una flessibilità estremamente maggiore rispetto all'attuale disposizione del fascio Servola. Il modello di esercizio tragurata alla traslazione dei treni pronti alla partenza anche in anticipo rispetto all'orario previsto così da poter ottimizzare l'occupazione del tratto di collegamento fra Servola e Aquilinia. Altro punto a favore si individua nella possibilità di stazionare, nelle fasce orarie di minore circolazione, mute in attesa di essere introdotte presso i raccordi.

☒ Impatto sulla regolarità/puntualità

Relazione di traffico = da direttrici VENEZIA e TARVISIO a Trieste Campo Marzio – Fasci Servola e Aquilinia

Incremento di puntualità atteso = +50%

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:

L'incremento qualitativo e quantitativo, è atteso in relazione all'aumento del numero di binari e di funzione attribuita agli stessi. L'insieme di accorgimenti organizzativi e infrastrutturali messi in campo per la realizzazione di un fascio di arrivo e partenza da fascio Aquilinia genererà maggiore flessibilità organizzativa e margini gestionali tali da attendersi un consistente incremento della puntualità delle operazioni.

☒ Efficientamento dei movimenti di manovra

Numero treni coinvolti dai movimenti di manovra = 7 [treni/gg]

Numero dei movimenti di manovra = 14 [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 (aumento numero di binari a disposizione)

☐ 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 considerazione dell'aumento del numero di binari a disposizione, del modulo dall' attuale 600 ai 750m, nonché dell'incremento della velocità di manovra, in applicazione del modello di esercizio che vede il GU quale soggetto esecutore della totalità delle manovre sul fascio, le II.FF. ridurranno le attività di manovra alle sole operazioni di aggancio del locomotore. In questo scenario le tempistiche di manovra si riducono a favore una a maggiore puntualità e fluidità delle operazioni.

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.

Allo stato attuale gli unici documenti a supporto sono i monitoraggi effettuati da RFI circa l'utilizzo del fascio Servola, che evidenziano nuovamente la necessità di anticipare un'azione risolutiva.

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. 07/2022

***“Miglioramento e incremento dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale
affidente al Porto di Trieste e Logistiche collegate”***

**Upgrade tecnologico di linea
Villa Opicina – Bivio D'Aurisina**

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	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 2022**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale	
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie – Il Direttore	
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]	
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]	

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 Apparat 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.

☐ **Elettificazione**

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 (RAVVG) nello specifico per
La linea fra Villa Opicina e Bivio D'Aurisina.

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 nasce dalle segnalazioni pervenute dagli utenti del sistema ferroviario portuale che registrano numerosi differimenti rispetto al programmato per incapacità di ricezione convogli da parte di Villa Opicina. Come già descritto della richiesta di Intervento nr. 01/2022 dell'AdSP MAO, che riguarda alla riattivazione della stazione di Prosecco, risulta necessario incrementare la capacità del tratto. Sicuramente le due proposte di intervento di integrano e realizzano le condizioni necessarie ad uno sviluppo del traffico. L'intervento prevede l'aggiornamento tecnologica della linea Bivio D'Aurisina – Villa Opicina con la 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:

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: **Si**

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 a

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 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'aggiornamento 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 =.....[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.

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. 07/2022

***“Miglioramento e incremento dell'infrastruttura
ferroviaria nazionale
affidente al Porto di Trieste e Logistiche collegate”***

**Potenziamento Scalo Merci
di
Monfalcone – Fascio Lisert**

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	13
L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE	13

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 2022**.

Richieste di Chiarimenti

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

B. ANAGRAFICA

Proponente	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Direzione / Ufficio Responsabile	Direzione Infrastrutture Ferroviarie – Il Direttore
Nominativo operativo di riferimento	[omissis]
Riferimenti (e – mail, tel.)	[omissis]

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 Apparat 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.

☐ **Elettificazione**

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 Monfalcone – Fscio lisert

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 il fascio Lisert sviluppa binari di lunghezza inferiore ai 500m.

Allo stato attuale I raccordati hanno richieste di traffico per convogli di almeno 575m.

Si richiede anche in attuazione alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità di progettare la modifica della radice scambi affinché sia possibile l'allungamento dei binari a carico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia al Modulo 750m

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

Attualmente sono interessati indicativamente 1300 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: **No** ☐

Funzionalmente si rende il fascio Lisert conforme al modulo della line, ormai prossimo ai 750m.

Così da permettere a Raccordati di sfruttare il modulo attuale di 600m, sulla Monfalcone-Tarvisio nonché il futuro 750.

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 approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale .- del porto di Monfalcone che individua l'allungamento dei binari del fascio Lisert fra gli interventi autorizzati e da inserire nei prossimi programmi di sviluppo delle infrastrutture.

H. INVESTIMENTI COLLEGATI

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

Gli investimenti collegati sono:

-
- Realizzazione modulo 750m da parte della Regione FVG sul fascio Lisert;
 - Creazione del nuovo terminal portuale su sedime del Demanio Marittimo in gestione all'AdSP MAO;
 - Razionalizzazione delle aree date in concessione da parte dell'AdSP MAO ai Raccordati al fine di riguardare un nuovo layout funzionale e coerente con le logiche di trasporto attuali e future;
 - Investimenti da parte dei Raccordati in attrezzature e formazione del personale specializzato che viene impiegato nelle operazioni di carico e scarico dei convogli;
 - Investimenti da parte de GCU per il mantenimento in esercizio dell'infrastruttura ferroviaria di dorsale che interconnette i vari raccordati con il Fascio Lisert.
-

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): Monfalcone – Fascio Lisert

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

Numero treni giorno = 5 [treni/gg]

Tipologia di traffico = ☐ 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

Aumentando il modulo utile aumenta il bacino di utenza interessato alla LdS.

K. DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

In questa sezione, riportare l'eventuale presenza di documentazione a supporto della proposta ed una sintesi delle conclusioni rilevanti 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.

Resta inteso che qualora l'attuale presente proposta di intervento venisse presa in considerazione, l'AdSP MAO si renderà disponibile a fornire, a supporto della richiesta di intervento, tutta la documentazione tecnica del caso. Nonché la collaborazione per eventuali analisi congiunte circa modalità e tempistiche di intervento.

L. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

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

L'eventuale impossibilità a realizzare la modifica della radice scambi, andrebbe a inficiare gli investimenti e le prospettive di crescita del traffico non solo di AdSP MAO e Regione FVG ma anche dei Raccordati.

Risulta indispensabile traghettare l'avvio delle attività entro la fine del 2022, così da programmare la realizzazione entro la fine del 2023. Anno in cui sono previste altre importanti attivazioni sul Sistema Portuale.

Al fine di dare continuità e omogeneità alle condizioni di accesso al Sistema portuale l'AdSP MAO propone di analizzare congiuntamente a RFI eventuali altre proposte di miglioramento.
