



Spett.le:

ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino
pec@pec.autorita-trasporti.it

La Spezia, 08.09.2016

Oggetto: Risposta call for input delibera n.93/2016

In risposta al quesito n.3 proposto nella call for input, a seguito della delibera n.93/2016, si propongono le seguenti osservazioni.

Quadro Ferroviario Infrastrutturale di Riferimento:

Il Sistema Ferroviario della Spezia si presenta ancora con un'impostazione tecnica (ubicazione impianti, layout binari, capacità complessiva) concepita con criteri progettuali e commerciali del passato (servizio con carri di limitata capacità, limitata lunghezza dei binari, limitata lunghezza dei treni commerciali, necessità di manovre ridondanti ecc.) che, di per se, non permetterebbero l'ambizioso ottenimento di significativi risultati/elevate percentuali di traffico rail.

Le difficoltà tecniche presenti, in attesa delle previste ed importanti modifiche infrastrutturali (nuova stazione della Spezia Marittima e nuovo “parco rail” dedicato all'interno del terminal) possono essere affrontate e superate esclusivamente con un servizio di manovra strutturato, pianificato e realizzato attraverso una strettissima visione come unico “sistema integrato” dei tre impianti ferroviari attualmente presenti ed alla loro relativa “specializzazione” ovvero:

- La Spezia Marittima: vero “focus” del servizio portuale
- La Spezia Migliarina/Valdellora: impianto di appoggio alla Stazione di Marittima
- Santo Stefano Magra: attualmente “polmone” del Sistema, incaricato di supportare e gestire i picchi di traffico. In futuro è prevista una più marcata funzione/integrazione con La Spezia Marittima

Vantaggi per il Sistema:

- ✓ Coordinamento delle attività sui 3 impianti per la gestione delle manovre primarie e secondarie, ottimizzando la capacità operativa
- ✓ Massimizzazione dell'efficienza delle manovre, con tempestiva comunicazione, programmazione ed esecuzione di ogni eventuale variazione al programma, in accoglimento delle esigenze del terminal

- ✓ Funzione di raccordo “univoco” fra le attività di manovra ferroviaria e le attività di banchina; più precisamente, ottimizzazione delle tempistiche legate agli orari di arrivo e partenza treno rispetto alle necessità tecniche e temporali di scarico e ricarico dei materiali all'interno del terminal
- ✓ Servizio complessivo con standard qualitativo molto elevato, a costi di terminalizzazione pressoché invariati rispetto alla precedente gestione

Risultati Ottenuti:

Con l'avvento del soggetto unico si sono registrate le performance seguenti:

- Carri annui movimentati: + 10% rispetto alla gestione precedente
- Picco giornaliero massimo ottenuto: superiore ai 550 carri lavorati
- Modal split su ferro: il traffico rail è stato circa il 35% del traffico diretto complessivo

Rispetto a quanto descritto, il modello adottato del soggetto unico presenta le migliori caratteristiche al fine di ottenere i massimi livelli qualitativi/quantitativi di traffico, pur in presenza di un non adeguato contesto infrastrutturale.

Distinti saluti

L'Amministratore Delegato

 (Dott. Michele Giromini)

La Spezia Container Terminal SpA

(Soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Contship Italia SpA)

Sede Legale e Amministrativa: Viale San Bartolomeo 20, 19126 La Spezia

Tel. +39 0187 555 1 - Fax +39 0187 555 419 - infolsct@contshipitalia.com - www.contshipitalia.com

Cap. Soc. Euro12.000.000,00 i.v. - P.IVA 00859620114

C.F. e Registro Imprese di Spezia Nr. 00072960115 - REA La Spezia 55320