



Allegato N°1

Elenco degli Operatori Comprensoriali potenzialmente interessati all'estensione del regime di GU e descrizione degli impianti di Monfalcone e Cervignano:

| LdS di riferimento: | Area: | Proprietario: | Operatore di impianto | Operatore Comprensoriale: |
|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------|
| Monfalcone | Raccordo base e terminal intermodale | Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia | Per memoria | Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia |
| | Ral.Can | Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia | Ral.Can Monfalcone S.r.l. | |
| | Burgo | Burgo Group S.p.A. | Per memoria | Burgo Group S.p.A. |
| | Raccordi interni Porto di Monfalcone | AdSP MAO | MarterNeri S.p.A. | AdSP MAO |
| | | AdSP MAO | Compagnia portuale | |
| | | AdSP MAO | MIDOLINI F.LLI S.p.A. | |
| | | AdSP MAO | C.E.T.A.L. S.r.l. | |
| Cervignano Smistamento | Interporto Cervignano del Friuli | Società Interporto Cervignano del Friuli S.p.A. | Per memoria | Società Interporto Cervignano del Friuli S.p.A. |



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Descrizione dell'Infrastruttura del Porto di Monfalcone e del raccordo di collegamento

Via Karl Ludwig von Bruck, 3
34144 Trieste
CF / P IVA 00050540327
T +39 040 6731
F +39 040 6732406
E protocollo@porto.trieste.it
E pec@cert.porto.trieste.it
www.porto.trieste.it



1. SCOPO:

Descrivere l'infrastruttura esistente e attuale gestione della manovra al fine di permettere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti di valutare l'estensione del regime di Gestore Unico del Porto di Trieste e Logistiche collegate anche al Porto di Monfalcone e Raccordo di collegamento.

2. DESCRIZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

2.1. Monfalcone (ambito RFI):

2.1.1. Tipologia impianto

Stazione di diramazione con funzioni di Capo-tronco della linea Udine-Trieste C.le

Sistema d'esercizio: Dirigenza Centrale.

2.1.2. Binari impianto

La LdS di Monfalcone è composta da 15 binari totali di cui 8 adibiti a: "ricevimento, stazionamento, partenza". L'estensione in metri lineari corrisponde a 5.460.

2.2. Lisert – (compreso Porto di Monfalcone)

2.2.1. Tipologia impianto

Il fascio *Lisert* è raccordato a Monfalcone tramite contratto con RFI, la descrizione dell'impianto e le norme di esercizio sono stabilite dal fascicolo di raccordo.

2.2.2. Binari impianto

Il raccordo base Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Comune di Monfalcone (C.S.I.M.) è allacciato al 4° binario del fascio merci alto della stazione di Monfalcone, denominato "**Fascio Lisert**", mediante le comunicazioni di deviatoi 111a/111b, 118a/118b.



Tale fascio, formato da quattro binari diramantesi dai deviatori inglesi summenzionati ed un'asta di manovra lato stazione di Monfalcone, è utilizzato per la presa e consegna dei carri destinati agli impianti del Raccordato.

L'accesso ai binari del "Fascio Lisert" dal binario di dorsale del raccordo base, avviene tramite il cancello in ferro indicato con la lettera "I" sulla planimetria allegata.

Oltre il cancello di ingresso "I", il binario di dorsale del raccordo base si sviluppa in trincea fra i Km.0+77,32 e il Km.0+241, in galleria fra il Km.0+241 ed il Km.0+711, nuovamente in trincea - sottopassando la linea ferroviaria Venezia-Trieste - fino al Km.1+543, ancora in galleria fino al Km.2+261, in rilevato fino al Km.2+321 e quindi in viadotto fra quest'ultima progressiva ed il Km.2+749; l'ultimo tratto, in rilevato, termina alla punta scambi del "fascio intermodale" al Km.3+320.

Oltre al "fascio intermodale", il binario del raccordo base descrive una curva di 180° e si accosta per un lungo tratto alla Via Timavo, e costituisce un "anello" che entra attraverso il varco n° 2 nella zona del porto, forma i due fasci "varco portuale n° 2" e "Solvay", ne esce attraverso il "varco portuale n°1" e si chiude in corrispondenza del deviatoio n°36 in via Timavo.

Il **Raccordo Burgo Group** si dirama a valle del deviatoio n. 15 del fascio Intermodale e comprende il ponte compreso fra il km.1+101.46 e km.1+147.00 necessario per connettere ferroviariamente lo stabilimento.

La sagoma delle due gallerie, presenti sul tratto compreso fra la stazione di Monfalcone e il "fascio intermodale" è del tipo GABARIT "C".

2.2.2.1. Binari adibiti al CARICO e SCARICO

All'interno del fascio "Intermodale" le attività di carico e scarico dei carri avvengono normalmente sui binari 6 e 7 a raso. All'interno del fascio "Solvay" le attività di carico e scarico dei carri avvengono normalmente sui binari 1, 2 e 3 a raso e occasionalmente sui binari denominati dorsale banchina 1 e dorsale banchina 2.

All'interno del fascio "Varco Portuale 2" le attività di carico e scarico dei carri avvengono normalmente sui binari Asta 1 e Asta 2 entrambi a raso.



Sui binari di banchina portuale le operazioni carico e scarico avvengono di norma sul binario di banchina n. 1.

Il Raccordo Burgo Group gestisce sui propri binari le operazioni di scarico e carico dei convogli ferroviari.

3. GESTIONE E MODALITÀ DELLE MANOVRE

3.1. Ambito RFI

Le funzioni di: Dirigenza, autorizzazione della manovra sono in carico ad RFI e garantite nelle seguente fascia oraria: 00:00 – 24:00.

3.2. Ambito Raccordato

Per le manovre che iniziano in ambito RFI e terminano all'interno del fascio *Lisert*, le funzioni di comando, effettuazione della manovra sono affidate in toto all'IF che trazionano il convoglio.

Mentre per le manovre che iniziano dal fascio *Lisert* e terminano all'interno dell'area portuale e V.v. Le funzioni di dirigenza, autorizzazione, comando ed effettuazione fanno capo alla società di manovra Logyca S.r.l., affidataria di un contratto di servizio stipulato con la Regione Friuli Venezia Giulia (precedente Ente gestore del Porto di Monfalcone).

4. VOLUMI DI TRAFFICO

4.1. Volumi attuali

Il Porto di Monfalcone ha operato negli ultimi tre anni mediamente 500 treni/anno.



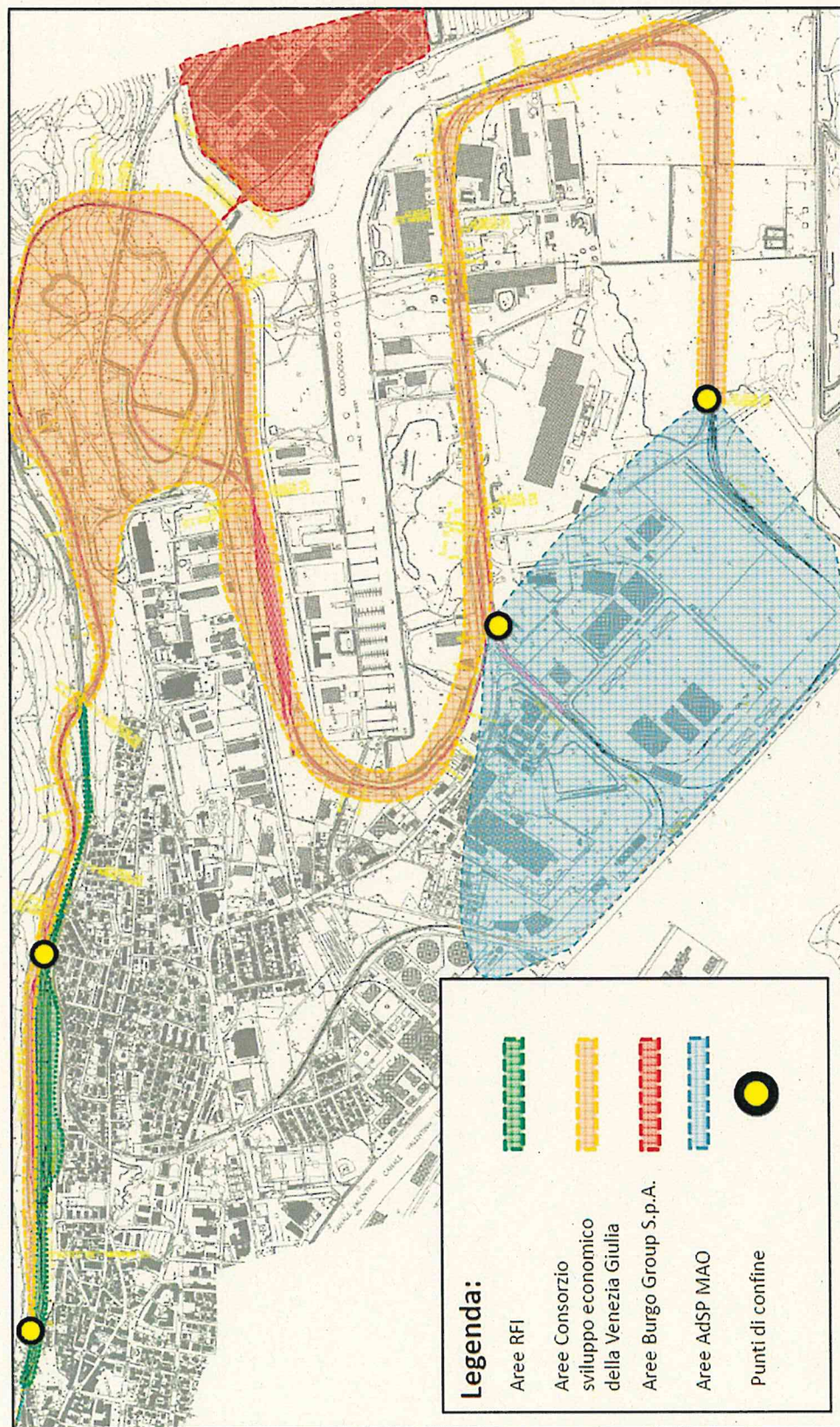
4.2. Stima incremento volumi

Nel breve periodo (2021-2023) si ipotizzano due scenari il più attendista prevede un +40%, mentre il secondo scenario prevede un +100% rispetto ai volumi attuali (previo efficientamento del servizio di manovra).



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

5. IDENTIFICAZIONE DELLE PROPRIETÀ





Descrizione dell'Infrastruttura dell'Interporto e Cervignano Smistamento



1. SCOPO:

Descrizione dell'infrastruttura esistente e dell'attuale gestione della manovra al fine di permettere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti di valutare l'estensione del regime di Gestore Unico del Porto di Trieste e Logistiche collegate all'Interporto di Cervignano del Friuli e Cervignano Smistamento.

2. DESCRIZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

2.1. Cervignano Smistamento (ambito RFI):

2.1.1. Tipologia impianto

Stazione di diramazione con funzioni di Capo-tronco per la linea PM Vat – Cervignano Smistamento.

Sistema d'esercizio a Dirigenza Centrale.

2.1.2. Binari impianto

La LdS di Cervignano Smistamento è composta da 28 binari di cui 6 adibiti alle funzioni di: "Arrivo e partenza treni". Mentre i restanti sono suddivisi per funzionalità di Arrivo o di Partenza.

L'estensione in metri lineari corrisponde a 19.000.

2.2. Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.

2.2.1. Tipologia impianto

"Interporto Cervignano" è raccordato nell'ambito dell'LdS di Cervignano Smistamento, tramite contratto con RFI, la descrizione dell'impianto e le norme di esercizio sono indicate nel fascicolo di raccordo.

2.2.2. Binari impianto

Il raccordo è allacciato attraverso l'asta di manovra raccordo, allacciata al fascio container a mezzo della comunicazione n°206°/206b.

L'Interporto è composto da 8 binari di cui 6 di "Presa e Consegna" e 2 "Binari Magazzino".



2.2.2.1. Binari adibiti a CARICO-SCARICO

Viste le caratteristiche di lunghezza dei binari (modulo 750m), le operazioni di scarico e carico avvengono sul fascio "Presa e Consegna". Tale fascio, è realizzato completamente a raso così da permettere l'operatività dei mezzi caricatori, al tempo stesso assolve anche alle caratteristiche richieste per lo scalo terminale raccordato merci pericolose.

3. GESTIONE E MODALITÀ DELLE MANOVRE

3.1. Ambito RFI

Le funzioni di: Dirigenza e Autorizzazione della manovra sono in carico ad RFI che ne garantisce la presenza nelle giornate dal Lunedì al Venerdì nella fascia oraria: 00:00 – 24:00.

Qualora sorgesse la necessità di manovrare dal Raccordo all'LdS nei giorni festivi e prefestivi sarà necessario consultare tempestivamente RFI per verificarne la disponibilità e le modalità.

3.2. Ambito "Raccordo Interporto"

Le manovre che interessano la comunicazione nr. 206 (206°/206b), ovvero movimenti da e per il "fascio Container" alla "squadra di manovra Interporto" sono affidate le funzioni di Comando ed Esecuzione, essendo che le funzioni di Dirigenza e Autorizzazione sono svolte dal deviatore ACEIT Arrivi di RFI.

Per le Manovre che iniziano e terminano all'interno del raccordo, le funzioni di Dirigenza, Autorizzazione, Comando ed Effettuazione della manovra sono affidate in toto alla "squadra di manovra Interporto".

Visto che l'Organo di Gestione (OdG) del raccordo non è autorizzato all'accesso ai binari di circolazione di RFI, pertanto l'esecuzione delle manovre necessarie all'inoltro dei materiali da binari di circolazione ai binari dell'Interporto e viceversa avverranno per mezzo di tre attori con le rispettive funzioni:

| Ambito: | Attore: | Funzioni: |
|-----------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| RFI | RFI | Dirigenza e Autorizzazione |
| | IF (Autoproduzione) | Comando ed Esecuzione |
| Cervignano Interporto | OdG | Dirigenza, Comando, Esecuzione e Autorizzazione per le manovre interne. L'Autorizzazione solo nei rapporti con l'IF per il superamento del deviatore 206b) |

L'interporto visto il ridotto volume di traffico, garantisce la presenza della squadra di



manovra qualora pervenga apposita e puntuale richiesta.

4. VOLUMI DI TRAFFICO

4.1. Volumi attuali

Il Raccordo Interporto di Cervignano opera mediamente 250 treni/anno.

4.2. Ipotesi di scenario

Nel breve periodo (2021-2023) si ipotizza uno scenario di forte crescita anche come funzione di retroporto in grado di compensare le inevitabili perdite di capacità del Porto di Trieste durante gli imminenti lavori di rinnovamento della Stazione di Campo Marzio e del Porto Nuovo.



5. IDENTIFICAZIONE DELLE PROPRIETÀ

Legenda:

Aree RFI



Aree Raccordato



Punti di confine

