



ALLEGATO 03

1. Relazione riguardante le motivazioni alla base della richiesta di estensione del regime di Gestore Unico.

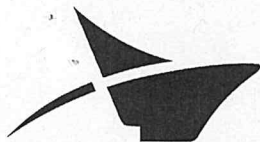
Negli ultimi anni, il Porto di Trieste ha conosciuto un importante incremento dei traffici, soprattutto nell'ambito del traffico ferroviario. Allo scopo di accrescere ulteriormente i volumi e contestualmente garantire un adeguato livello di qualità nella gestione degli stessi, l'AdSP MAO sta promuovendo diversi interventi e studi con particolare attenzione al trasporto delle merci su ferro.

Con il passaggio da Autorità Portuale di Trieste ad Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale non si ragiona più in un'ottica circoscritta al singolo porto, ma bensì con un approccio di sistema, più ampio e più complesso rispetto al passato, che si è dimostrato più efficiente e competitivo.

Il Sistema di cui stiamo parlando è certamente composto dai due porti amministrati dall'AdSP MAO (il Porto di Trieste ed il Porto di Monfalcone) e dagli inland terminal di riferimento (Interporto di Trieste – già ricompreso nel Comprensorio Ferroviario – ed Interporto di Cervignano).

Risulta pertanto indispensabile garantire l'accesso ferroviario agli impianti facenti parte del Sistema Portuale allargato, e basato su una governance amministrativa e funzionale integrata, attraverso una gestione armonica, efficiente e non discriminatoria.

Il Porto di Monfalcone rientra a pieno titolo nel Comprensorio essendo parte integrante dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. La scrivente infatti intende amministrare le due aree, applicando una politica non discriminatoria a garanzia di pari condizioni e assicurando, all'ambito ferroviario integrato ricadente nei due porti, le medesime possibilità. L'AdSP MAO, visto l'ottimo rendimento a seguito della applicazione del Gestore Unico (di seguito GU) su Trieste, considerata l'efficacia dei principi promossi dall'ART e riconoscendo in essi garanzia di maggior qualità del servizio ferroviario di ultimo miglio, ritiene indispensabile e necessaria l'inclusione del Porto di Monfalcone nel perimetro d'azione del GU. Il GU potrà, quindi, attuare le economie e le



sinergie necessarie alla realizzazione delle ottimizzazioni operative che prenderanno in considerazione le esigenze degli Operatori e potranno estendersi sulle connessioni commerciali che per il Porto di Monfalcone sono soprattutto localizzate verso il tessuto industriale del Nord-Est.

Nell'ottica del continuo processo di implementazione del moderno concetto di porto a rete tra l'ambito portuale integrato e i propri hub interni di riferimento, medesima attenzione strategica viene posta dall'AdSP MAO sull'impianto di Cervignano Smistamento e relativo Interporto di Cervignano, distanti circa 50 km ferroviari da Trieste Campo Marzio e 33 km dalla Stazione di Monfalcone.

In tale contesto, l'hub interno di Cervignano si configura quale "banchina estesa" dei porti di Trieste e Monfalcone in cui retrocedere o estendere alcune funzioni operative, amministrative e gestionali proprie della banchina portuale che attraverso un "binario lungo virtuale" garantisce:

- una gestione più efficace delle prestazioni ferroviarie dei treni merci operati (*ad es. completamento di treni che hanno origine dal porto con gruppi di carri che vengono aggiunti sull'hub di Cervignano così da capitalizzare i potenziali volumi continentali e poter sfruttare al massimo le prestazioni della linea*);
- La configurazione dell'hub interno come estensione della banchina portuale dalla quale poter creare sinergie per la realizzazione di direttrici ferroviarie merci verso le destinazioni internazionali (*ad es. attraverso i servizi ferroviari di short-haul operati da i diversi terminal portuali si possono trasferire unità intermodali eterogenee - container marittimi, casse mobili, semirimorchi - sull'hub interno così poi da comporre treni per le differenti destinazioni nazionali ed internazionali*), rende possibile oltre ad un aumento di capacità ferroviaria del sistema anche un alleggerimento della circolazione dei mezzi su gomma che accedono al Porto di Trieste;
- una gestione ottimale delle possibili perturbazioni alla circolazione (*ad es. per la gestione dei ritardi accumulati in linea da un treno merci internazionale, ritardi che potrebbero generare sovrapposizione operative nei terminal di destino o occupazione di impianto TSCM non accettabili*)



facendo assumere all'hub interno di Cervignano il ruolo di impianto ferroviario di "buffer" a quello portuale;

- un aumento di capacità ferroviaria dell'intero ambito ferroviario integrato con la possibilità di orientare al meglio la propria offerta di servizio e nel contempo ottimizzare il ciclo di raccolta e distribuzione dei carichi trasportati e la gestione dell'equipment.

In tale direzione si pone il progetto di collegamento ferroviario fra i nodi del Sistema portuale, già perfezionato mediante Accordo Quadro per l'allocazione della capacità fra RFI e AdSP MAO il quale prevede nel dettaglio:

- 12 circolazioni settimanali tra Trieste e Cervignano;
- 6 circolazioni settimanali fra Trieste e Villa Opicina.

L'attuale accordo quadro è in fase di estensione, con l'inclusione di ulteriori circolazioni fra i nodi del sistema portuale.

Analoga logica si può riscontrare negli interventi del bando PUM (Penultimo-Ultimo Miglio) in fase di esecuzione da parte di RFI sull'impianto di Cervignano smistamento, in recepimento delle specifiche istanze promosse proprio dalla scrivente AdSP MAO. Istanze migliorative promosse dall'AdSP MAO, recepite anche esse da RFI, sono in fase di esecuzione sull'impianto di Villa Opicina.

Altri progetti in corso di definizione sull'asset di Cervignano sono relativi alla composizione di treni merci intermodali con cadenza giornaliera, che raccolgono il traffico continentale regionale o di regioni confinanti, assieme al traffico proveniente dal Porto di Trieste, per avere un unico vettore diretto alle destinazioni internazionali verso l'Europa centro-orientale creando sinergie per la riduzione dei costi e dei tempi di trasporto. Si evince che questi progetti concorreranno alla sensibilizzazione degli attori logistici circa il potenziale vantaggio ottenibile dal trasferimento dei volumi dalla gomma al ferro.

Viste le dimensioni infrastrutturali dell'impianto di Cervignano, esso risulta essere strategico nella gestione dei traffici dei corridoi TEN-T Mediterraneo e Baltico Adriatico. Allo stesso modo l'impianto di



Monfalcone per la sua posizione geografica risulta funzionale alla gestione dei traffici sulla direttrice Trieste-Tarvisio.

L'interconnessione con questi due impianti garantirà il servizio ferroviario al Porto di Trieste in concomitanza dei lavori di realizzazione della nuova Stazione di Trieste Campo Marzio, lavori che verranno avviati nel primo trimestre del 2022 e si protrarranno fino al 2025. La riduzione di capacità ferroviaria su Trieste Campo Marzio, determinata dai lavori in parola, verrà compensata dall'interconnessione con gli impianti sopracitati.

Si evidenzia come la nomina di un unico soggetto quale GU, presente su tutti i nodi del Sistema Portuale si rende necessaria al fine di agevolare, migliorare, ottimizzare le sinergie tra le tracce treno e le relative finestre di manovra per la terminalizzazione dei convogli. La gestione dei flussi logistici afferenti al Sistema Portuale, per mezzo di un'azione coordinata fra operazioni di manovra e tracce treno, dovrebbe portare ad una riduzione dei costi per gli utenti del Sistema Portuale e, allo stesso tempo, garantire maggiore flessibilità nella gestione dei ritardi, soppressioni e altri differimenti rispetto al programmato.

La maggiore flessibilità viene garantita e deriva da un modello operativo basato sulle sinergie che il GU garantirà direttamente e/o con gli eventuali operatori di manovra coinvolti e anche dalla polifunzionalità del personale impiegato dal Gestore Unico, il quale è in possesso delle abilitazioni di sicurezza necessarie a svolgere tutte le operazioni in campo all'IF e al GU.

Il GU sarà in grado di offrire agli utenti del Sistema Portuale i servizi di Preparazione treni, che comprendono almeno: Formazione Treni, Verifica Completa d'Origine e Prova del Freno. I servizi ausiliari offerti dal GU, hanno lo scopo di agevolare le II.FF. che, in assenza di questi, dovrebbero organizzare il servizio con personale ad hoc, o comunque pianificare le attività di preparazione treno all'interno del turno del personale di condotta. Ulteriore vantaggio per le II.FF. si individua nel poter organizzare i servizi, nel caso dei convogli Tarvisio-Trieste, da Tarvisio a Cervignano e v.v., così da liberare locomotore e personale di macchina per esecuzione di altri servizi. Un'offerta funzionale di servizi di collegamento fra Trieste, Monfalcone e Cervignano permetterebbe alle II.FF. di acquistare al costo, aumentato di un minimo margine per GU, la



connessione tra i nodi del sistema portuale. In quest'ottica le II.FF hanno la possibilità di impiegare le proprie risorse anche su altre direttrici e quindi ottimizzare le proprie risorse.

I vantaggi effettivi nell'applicazione del regime di GU agli impianti di Monfalcone e Cervignano consistono nella flessibilità, come sopra descritta, nella disponibilità di personale altamente qualificato, nel numero di mezzi di trazione adeguati a garantire la continuità del servizio, anche in caso di guasto degli stessi.

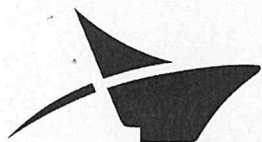
Ulteriore vantaggio deriva dall'eliminazione delle sovrapposizioni, interferenze e inefficienze imputabili all'attuale modello d'esercizio, in essere a Cervignano, che si regge esclusivamente sull'auto-produzione. Mentre, per quanto riguarda Monfalcone, la manovra è oggi affidata ad una singola società di trazione contrattualizzata dalla Regione Friuli Venezia-Giulia precedente Ente gestore del Porto.

Il miglioramento della qualità dei servizi, dato dall'inserimento del GU, genererà come risultati quantitativi l'aumento della capacità (numero massimo di treni/anno) e della flessibilità (intesa come l'adeguamento delle fasce orarie di presenza della manovra in base alle necessità degli Operatori).

L'offerta economica a seguito dell'insediamento del GU, individuerà tariffe riparametrate in base alla puntualità delle operazioni terminalistiche o comunque riconducibili alla puntualità delle singole II.FF. Si ritiene che l'istituzione di un sistema premiante potrà incentivare gli utenti a un maggior rispetto della programmazione.

Inoltre, l'offerta commerciale potrà prevedere condizioni particolari in caso di acquisto abbinato dei servizi di trazione in linea e di manovra. Queste condizioni particolari hanno lo scopo di sostenere la qualità e l'efficienza, garantendo la non discriminazione e l'equità nella gestione dei servizi che solo una parte terza, quale il GU, può garantire agli utenti.

Tutto questo al fine di promuovere lo sviluppo di nuove relazioni commerciali e di non discriminare i traffici non bilanciati, ovvero, le



relazioni che per loro natura sono programmate con la sosta delle mute per uno più giorni. Il GU potrà prevedere condizioni particolari nella fase di avvio dei traffici.

Dal punto di vista quantitativo, considerate le logiche che stanno alla base delle economie di scala, aumentando il numero dei treni, i costi fissi si ripartiranno su un numero maggiore di operazioni, da cui potrà derivare una riduzione del costo unitario con conseguente vantaggio per gli utenti.

Affinché il modello di esercizio risulti efficiente, il GU impiegherà particolare attenzione alla qualità della logistica, con particolare riferimento alla snellezza d'informazione (difficilmente attuabile nel caso di più soggetti) per la gestione delle comunicazioni operative. In secondo luogo, nel rispetto del principio di trasparenza, metterà a disposizione sulla piattaforma informatica (Port Community System), già in uso presso il porto di Trieste, le informazioni relative all'operatività e alla programmazione dell'esercizio. Sulla medesima piattaforma, saranno altresì disponibili le statistiche relative alle relazioni commerciali, consultabili dagli utenti limitatamente ai traffici di propria competenza.

Gli aspetti logistici, in termini quantitativi, si concretizzano nella riduzione del numero di movimentazioni di manovra volte alla gestione del piazzale. Una gestione più efficiente e dinamica diminuirà l'incidenza dei differimenti sulle partenze, generando a sua volta una riduzione delle soppressioni relative alle tracce treno. Tutti questi miglioramenti diventano possibili grazie all'insediamento del GU e alla gestione congiunta della manovra e del collegamento fra gli asset del Comprensorio Ferroviario.



2. Modello gestionale operativo

I modelli gestionali sono suddivisi e impostati secondo la conformazione degli impianti di Monfalcone e Cervignano nonché della tipologia di traffici da essi generati. La definizione delle tariffe sarà oggetto di valutazione, da parte del GU, nel rispetto della possibilità dell'applicazione di economie di scala.

Monfalcone

Il modello gestionale individua quale soggetto deputato dello svolgimento delle attività di manovra il GU o, in alternativa, l'Operatore Incaricato del servizio di manovra.

In tali attività rientrano le seguenti operazioni:

ARRIVO:

- **Monfalcone - Arrivo – (Terminalizzazione a treno completo)** - Manovra dei treni completi con un'unica operazione, da Monfalcone al Terminale di scarico carri: operazione in cui Adriafer prende in consegna i treni a Monfalcone dalle Imprese Ferroviarie e con un'unica tirata di manovra (senza sostare sul parco ferroviario e/o binari secondari di RFI) li consegna ad un unico Terminal di destinazione finale per lo scarico;
- Con sosta e/o effettuazione di manovre accessorie sul parco ferroviario e/o binari secondari di RFI;
- **Monfalcone - Arrivo – (Terminalizzazione con scomposizione)** - Manovra dei treni completi da Monfalcone al Terminal di scarico che richiedono la scomposizione del convoglio in due momenti sui binari del Porto e/o del Terminal senza sostare sul parco ferroviario;
- Con sosta e/o effettuazione di manovre accessorie sul parco ferroviario e/o binari secondari RFI;
- **Traslazione:** Manovra supplementare per la traslazione di convogli a composizione bloccata da un binario ad un altro all'interno della stazione di Monfalcone, fra un fascio e l'altro del porto, fra il porto e le aree RFI e viceversa, per esigenze interne organizzative dettate dall'occupazione dei binari;



PARTENZA:

- **Monfalcone - Partenza** – (Terminalizzazione a treno completo) Manovra dei treni completi con un'unica operazione, dal Terminal di carico a Monfalcone, per la partenza: operazione in cui Adriafer, prende in consegna i carri che compongono il treno da un unico Terminal e con un'unica tirata di manovra (senza sostare sul parco ferroviario e/o binari secondari di RFI) li consegna sui binari di Monfalcone per la partenza;
- Con sosta e/o effettuazione di manovre accessorie sul parco ferroviario e/o binari secondari di RFI;
- **Monfalcone - Partenza** – (Terminalizzazione con scomposizione) - Manovra dei convogli dal Terminal di carico a Monfalcone, per la partenza, che richiedono la composizione del treno completo, in due momenti sui binari del Porto e/o del Terminal, senza sostare sul parco ferroviario;
- Con sosta e/o effettuazione di manovre accessorie sul parco ferroviario e/o binari secondari RFI;
- **Traslazione:** Manovra supplementare per la traslazione di convogli a composizione bloccata da un binario ad un altro all'interno della stazione di Monfalcone, fra un fascio e l'altro del porto, fra il porto e le aree RFI e viceversa, per esigenze interne organizzative dettate dall'occupazione dei binari;

SERVIZI COMPLEMENTARI:

- **Monfalcone - Scarto o aggiunta di carri per guasti:** Manovra che può essere richiesta al GU comunicando l'etichetta NA o in alternativa il numero dell'allegato 4 delle CUU relativo/i al guasto/i del/i carro/i oggetto della richiesta;
- **Monfalcone** - Scarto o aggiunta di carri;
- **Monfalcone** - Manovra supplementare: per lo scarto o aggiunta di carri da treni in arrivo o in partenza con terminal di destinazione diversi per lo scarico/carico, nonché per lo spostamento di carri tra terminali diversi o per lo spostamento dal piazzale di manovra al Terminal o viceversa;
- **Terminal portuale - Traslazione:** Manovra supplementare per la traslazione di convogli a composizione bloccata da un binario ad un altro all'interno di terminal portuali per esigenze interne ai terminal stessi



(tariffa a treno completo a prescindere dall'eventuale spezzamento in più tronconi);

- **Monfalcone - Manovra aggiuntiva:** manovra di estrazione di convogli vuoti dopo lo scarico dal Terminal di competenza, o viceversa di introduzione di convogli vuoti presso il Terminal per le operazioni di ricarica;

DIRITTI DI GIACENZA:

- È consentita la **sosta gratuita dei convogli per una durata di 24h** dal momento dell'introduzione del convoglio all'interno del parco ferroviario o dal momento di estrazione del convoglio dal terminal dopo le operazioni di scarico.

N.B.: Non è consentita la sosta di convogli contenenti merce pericolosa.

- **Per ogni successivo periodo di 24h** (verrà definito un valore – €/carro - congruo alla percentuale di saturazione dell'impianto. Percentuale desunta dal numero di convogli programmati giornalmente su base settimanale);



Cervignano

Il modello gestionale individua quale soggetto deputato dello svolgimento delle attività di manovra il GU o, in alternativa, l'Operatore Incaricato del servizio di manovra.

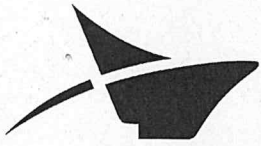
Per i movimenti interni alla stazione, da essa verso l'interporto e viceversa, tali attività corrispondono le seguenti operazioni:

ARRIVO:

- **Cervignano - Arrivo – (Terminalizzazione a treno completo)** - Manovra dei treni completi con un'unica operazione, da Cervignano Smistamento al f di scarico carri. Per tale operazione Adriafer prende in consegna i treni a Cervignano dalle Imprese Ferroviarie e con un'unica tirata di manovra (senza sostare sul parco ferroviario e/o binari secondari di RFI) li consegna ad un unico fascio di binari, considerato quale destinazione finale per lo scarico;
- Con sosta e/o effettuazione di manovre accessorie sul parco ferroviario e/o binari secondari di RFI;
- **Traslazione:** Manovra supplementare per la traslazione di convogli a composizione bloccata da un binario ad un altro all'interno della stazione di Cervignano Smistamento, fra un binario e l'altro dell'Interporto, fra Interporto e le aree RFI e viceversa, per esigenze interne organizzative dettate dall'occupazione dei binari;

PARTENZA:

- **Cervignano - Partenza – (Terminalizzazione a treno completo)** - Manovra dei treni completi con un'unica operazione, dal Terminal di carico a Cervignano, per la partenza. Per tale operazione Adriafer prende in consegna i treni dal fascio di carico, e con un'unica tirata di manovra (senza sostare sul parco ferroviario e/o binari secondari di RFI) li consegna alle Imprese Ferroviarie sui binari di Cervignano per la partenza
- Con sosta e/o effettuazione di manovre accessorie sul parco ferroviario e/o binari secondari di RFI;
- **Traslazione:** Manovra supplementare per la traslazione di convogli a composizione bloccata da un binario ad un altro all'interno della stazione di Cervignano Smistamento, fra un binario e l'altro dell'Interporto, fra



Interporto e aree RFI e viceversa, per esigenze interne organizzati ve dettate dall'occupazione dei binari;

SERVIZI COMPLEMENTARI:

- **Cervignano - Scarto o aggiunta di carri per guasti:** Manovra che può essere richiesta al GU comunicando l'etichetta NA o in alternativa il numero dell'allegato 4 delle CUU relativo al carro/i oggetto della richiesta;
- **Cervignano - Scarto o aggiunta di carri;**
- **Cervignano - Manovra supplementare:** per lo scarto o aggiunta di carri da treni in arrivo o in partenza con fasci di binari di destinazione diversi per lo scarico/carico, nonché per lo spostamento di carri fra fasci diversi;

DIRITTI DI GIACENZA

- È consentita la **sosta gratuita dei convogli per una durata di 24h** dal momento dell'introduzione del convoglio all'interno del parco ferroviario o dal momento di estrazione del convoglio dal terminal dopo le operazioni di scarico.
N.B.: Non è consentita la sosta di convogli contenenti merce pericolosa;
- **Per ogni successivo periodo di 24h;** (verrà definito un valore – €/carro - congruo alla percentuale di saturazione dell'impianto. Percentuale desunta dal numero di convogli programmati giornalmente su base settimanale);

FINE DOCUMENTO.