



Spettabile
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126, Torino

Trasmessa a mezzo PEC
pec@pec.autorita-trasporti.it

C.A. Ing. Roberto Piazza

Ns. Rif: GB/nv 22-113
Genova, 07/02/2022

Oggetto: Delibera 183/2021. Consultazione sull'istanza presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in applicazione della misura 13, punto 13.18 della delibera n. 130/2019 dell'Autorità, relativamente all'estensione del regime del Gestore Unico del "Comprensorio Ferrovia-rio del Porto di Trieste e logistiche collegate" ai comprensori di Monfalcone e Cervignano.

VERSIONE OSTENSIBILE – DESTINATA ALLA PUBBLICAZIONE

Come previsto dal punto 4 della Delibera in oggetto, si forniscono di seguito le osservazioni relative alla proposta avanzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdsP MAO).

Si ritiene importante premettere che la Scrivente effettua servizi da/per entrambi gli impianti di Cervignano e Monfalcone, (*omissis*).

Di seguito il dettaglio per ciascuno dei due impianti oggetto della proposta.

Cervignano sm.to

Come anticipato, Cervignano Smistamento si configura per InRail come hub logistico su cui vengono attestati parte dei servizi ferroviari internazionali passanti per il valico di Villa Opicina.

Questo modello d'esercizio, (*omissis*), si rende necessario per attutire le inefficienze relative a ingenti ritardi o mancati arrivi/prese in carico di treni internazionali in arrivo dalla Slovenia. Da alcuni anni, infatti, sia per aumento dei traffici, sia per lavori su infrastrutture di vari paesi est-europei o inefficienze di alcuni operatori esteri, si verificano ritardi tali da determinare importanti ripercussioni sulla puntualità dei treni sull'infrastruttura italiana.

I binari, utilizzati per la funzionalità di hub nella località di servizio di Cervignano Smistamento, vengono assegnati a titolo non esclusivo in termini di capacità da RFI tramite l'allocazione di tracce ferroviarie da/per la località stessa. L'Attività di manovra è gestita autonomamente in autoproduzione da parte dell'impresa ferroviaria titolare di capacità, ottimizzando le proprie risorse impiegate per l'effettuazione dei treni correlati. Preme quindi sottolineare come l'attuale regime di autoproduzione vigente a Cervignano non rappresenti una fonte di *"sovraposizioni, interferenze ed inefficienze imputabili all'attuale modello di esercizio"* come invece indicato nella Relazione di AdsP MAO.

220207_InRail_Nota ART 20593-2021_OSTENSIBILE

InRail S.p.A.
Soggetta alla Direzione e
Coordinamento
di Autostrada del Brennero S.p.A.
www.inrail.it
info@inrail.it

**Sede legale e
amministrativa:**
Via Operai 8,
16149 Genova
Tel. +39 010 0983870
Fax +39 02 42108502

Sede Operativa:
Via della Rosta, 8
33100 Udine
Tel. +39 0432 511476
Fax +39 0432 203149

Cap. Soc. € 1.850.000 i.v.
R.E.A. Genova n. 423909
C.F. e Iscr. Reg. Impr. Ge
01633680994
P. IVA IT \



Anche i collegamenti ferroviari da/per Cervignano Sm.to sono effettuati in proprio dalla Scrivente, senza necessità di un soggetto terzo a cui affidare queste operazioni, a meno di collaborazioni finalizzate.

In generale, Cervignano sm.to non rappresenta infatti solo "una banchina estesa dei porti di Trieste e Monfalcone", ma è un impianto di servizio a vocazione nazionale ed internazionale poiché:

- fa parte dei Corridoi Ferroviari Merci Mediterraneo e Baltico-Adriatico;
- è una delle pochissime località di servizio atte alla sosta tecnica di convogli che vengono poi rilanciati su varie località di servizio a notevole distanza.

Impianti con caratteristiche tali da permettere questo tipo di operatività sono estremamente rari sull'intera infrastruttura nazionale e nell'area strategica del Nord Est Cervignano è un unicum.

In sostanza, quindi, l'inserimento dell'impianto di Cervignano nell'ambito di un comprensorio ferroviario e il contestuale assoggettamento dello scalo al regime di GU rischierebbero di avere un effetto negativo sulla capacità dello stesso, in quanto:

- non è chiaro come verrebbero tutelati i traffici attualmente in essere e, altrettanto, come i nuovi traffici, indicati a pag. 3 della Relazione di AdsP MAO, si inserirebbero nel contesto dell'attuale programmazione senza la regia del Gestore Infrastruttura ai sensi del PIR vigente;
- in generale, la stessa capacità d'infrastruttura di una buona parte del Nord-Est sarebbe limitata, in quanto, come anticipato, per via della continua opera di *rightsizing* della rete da parte di RFI, non esistono impianti con caratteristiche analoghe a quelle di Cervignano Sm.to nell'area di riferimento.

Pertanto, alla luce di quanto sopra:

- ❖ non si ravvede l'opportunità di rendere tale impianto satellite di un comprensorio ferroviario, di fatto estrapolandolo dalla IFN, considerata appunto la prospettiva strategica e sovra-locale sopra richiamata;
- ❖ non si comprende in che modo la proposta di AdsP MAO potrebbe aumentare i livelli di efficienza nel modello operativo della Scrivente, che è tutt'ora fluido e gestibile in piena autonomia;
- ❖ si ritiene la proposta limitante e rischiosa in termini di capacità dell'infrastruttura, già penalizzata da una pesante razionalizzazione che ha di fatto eliminato gli impianti idonei alle attività sopra menzionate.



Monfalcone

Come anticipato, InRail collega stabilmente la località di servizio di Monfalcone (*omissis*).

Attualmente le attività di manovra vengono svolte per tramite di un operatore di manovra designato dalla Regione FVG (*omissis*).

In questo caso, InRail non è contraria, in linea generale, all'applicazione del regime a Gestore Unico ai raccordi dell'impianto di Monfalcone, a patto che le condizioni di servizio siano "di mercato", che l'operatore di manovra sia individuato con criteri di equità e trasparenza e che siano definite nel RECOMAF le condizioni di autoproduzione, qualora conveniente.

Le perplessità che emergono però, sono relative all'annessione dell'impianto ad un "comprensorio", che vedrebbe l'impianto configurarsi come un satellite del Porto di Trieste, poco chiaro nelle reali finalità, ciò in quanto:

- i collegamenti ferroviari tra Monfalcone ed altre località di servizio dell'area friulana devono poter essere effettuati dalle varie imprese ferroviarie e non divenire monopolio di un solo operatore;
- il Gestore Unico verrebbe ad avere una struttura non rispondente allo scopo della norma che lo costituisce.

In conclusione,

- con riferimento all'impianto di Cervignano, InRail si ritiene contraria alla proposta avanzata dall'AdSP MAO esprimendo quindi parere negativo; auspica pertanto che l'Autorità non consenta l'estensione proposta del comprensorio ferroviario di Trieste, così da permettere alle imprese ferroviarie di continuare ad effettuare l'attività di manovra in autoproduzione, come previsto da RFI.
- con riferimento all'impianto di Monfalcone, pur non contestando la proposta di qualificazione dell'impianto come Gestore Unico, non si comprende la necessità di estendere allo stesso il regime del Porto di Trieste e logistiche correlate.

Con l'auspicio che le motivazioni siano sufficientemente chiare, si rimane disponibili ad approfondire quanto sopra esposto.

Distinti saluti,

InRail S.p.A.
Direttore Produzione
Dott. Germano Boni