

**REGOLAMENTO  
COMPENSORIALE DELLA  
MANOVRA FERROVIARIA DEL  
COMPENSORIO DEI PORTI  
DI TRIESTE E DI  
MONFALCONE E LOGISTICHE  
COLLEGATE**

Versione 01-2023

## Sommario

<b>PREMESSA</b> .....	3
<b>TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI</b> .....	3
<b>Articolo 1 Oggetto del regolamento</b> .....	3
<b>Articolo 2 Definizioni</b> .....	3
<b>Articolo 3 Composizione del comprensorio dei porti di TRIESTE e di MONFALCONE e delle logistiche collegate</b> .....	6
<b>Articolo 4 Ambito di effettuazione del Servizio di Manovra da parte del GU</b> .....	6
<b>Articolo 5 Ambito di effettuazione del Servizio di Manovra da parte degli Operatori del servizio di manovra incaricati</b> .....	7
<b>Articolo 6 Operatori Comprensoriali</b> .....	8
<b>Articolo 7 Requisiti e beni essenziali, all'esercizio della manovra ferroviaria ed al collegamento ferroviario con i poli del sistema portuale</b> .....	8
<b>TITOLO II L'ASSEMBLEA COMPENSORIALE E LA PROCEDURA DI REDAZIONE DEL ReCoMaF</b> .....	10
<b>Articolo 8 Criteri di rappresentatività e Organo Deliberativo</b> .....	10
<b>Articolo 9 Rappresentante del Comprensorio</b> .....	12
<b>Articolo 10 Procedura di redazione e modifica del ReCoMaF</b> .....	13
<b>TITOLO III MODALITA' DI INDIVIDUAZIONE DEL GESTORE UNICO E DELL' OPERATORE DI MANOVRA FERROVIARIA</b> .....	14
<b>Articolo 11 Modalità di individuazione del Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria</b> .....	14
<b>Articolo 12 Durata dell'affidamento al Gestore Unico del Servizio di Manovra ferroviaria</b> .....	14
<b>Articolo 13 Modalità di individuazione dell'operatore del servizio di manovra incaricato</b> .....	15
<b>TITOLO IV NORME DI COMPORTAMENTO</b> .....	16
<b>Articolo 14 Diritti e obblighi del Gestore Unico</b> .....	16
<b>Articolo 15 Programmazione del servizio di manovra ferroviaria nel Comprensorio</b> ..	17
<b>Articolo 16 Sistema di monitoraggio della qualità</b> .....	18
<b>Articolo 17 Livelli minimi garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria e sistema di penali a carico del Gestore Unico</b> .....	18
<b>Articolo 18 Regime sanzionatorio e rinvio alle disposizioni vigenti</b> .....	20

## PREMESSA

In attuazione delle Misure di Regolazione emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito anche ART) con Delibera 130/2019 del 30/09/2019, circa l'ottimizzazione dello sfruttamento della capacità ferroviaria e di banchina, nonché della semplificazione della connessa gestione operativa dell'efficienza produttiva della gestione dei servizi di manovra ferroviaria. Richiamate le Delibere emesse dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 38/2020 del 27/02/2020 e n. 44/2022 del 23/03/2022 con le quali l'ART ha autorizzato le estensioni del comprensorio agli impianti di Monfalcone e Cervignano (limitatamente all'interporto di Cervignano del Friuli), su proposta dell'Autorità di Sistema Portuale si aggiorna il **Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria del Porto di Trieste e Logistiche collegate** approvato in data 22/07/2020 secondo le Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari emanate dall'Autorità.

In osservanza ai principi di trasparenza equità e non discriminazione e nel rispetto dei criteri di rappresentatività di cui alla Misura 13.4 della Delibera ART n.130/2019, al fine di assicurare la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni del servizio di manovra ferroviaria e il contenimento dei costi per gli utenti, definisce in data **02 febbraio 2022**, il seguente Regolamento Comprensoriale di Manovra Ferroviaria, di seguito "**ReCoMaF**".

## TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI

### Articolo 1

#### Oggetto del regolamento

1. Il presente Regolamento disciplina le modalità di individuazione del Gestore Unico, nonché le modalità per l'assunzione di decisioni organizzative e di pianificazione comuni in materia di manovra ferroviaria.
2. Il ReCoMaF disciplina, inoltre, i diritti e gli obblighi che gravano in capo al Gestore Unico, agli Operatori Comprensoriali e agli eventuali operatori di manovra incaricati.

### Articolo 2

#### Definizioni

Ai fini del presente atto si applicano, oltre alle definizioni di cui all'articolo 3 del d.lgs. 112/2015 e s.m.i., e alla Misura 2 della Delibera ART 130/2019, le seguenti definizioni:

- a) **«prestazione in proprio di servizi»**: una situazione in cui un'impresa ferroviaria presta essa stessa un servizio ferroviario sul sito di un operatore dell'impianto di

servizio, a condizione che l'accesso all'impianto e l'utilizzo dello stesso da parte dell'impresa ferroviaria per la prestazione in proprio di servizi siano giuridicamente e tecnicamente fattibili e non compromettano la sicurezza delle operazioni e che l'operatore dell'impianto di servizio in questione offra tale possibilità;

- b) **«autoproduzione»:** produzione, da parte di una società, di beni e servizi per uso proprio, della società controllante e delle società controllate, ai sensi degli articoli 7 e 9 della legge 10 ottobre 1990, n. 287;
- c) **«Compensorio Ferroviario»:** insieme di infrastrutture afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli altri impianti interconnessi e da una o più stazioni ferroviarie o impianti di interfaccia con la rete ferroviaria, nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento;
- d) **«impianto interconnesso»:** l'impianto, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, interconnesso direttamente o indirettamente all'infrastruttura ferroviaria mediante uno o più binari; rientra in tale fattispecie l'impianto raccordato, come definito dal d.lgs. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera ss);
- e) **«manutenzione leggera»:** insieme di attività manutentive diverse dalla manutenzione pesante come definita dall'articolo 3, comma 1, lettera pp), del d.lgs.112/2015;
- f) **«Operatore Compensoriale»:** soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del compensorio ferroviario in cui si possa svolgere sia attività di manovra che attività di movimentazione di merci (carico, scarico, trasbordo); qualora il proprietario di un'area ne abbia conferito o affidato il godimento ad altri soggetti, può delegare a costoro l'esercizio dei diritti e degli obblighi derivanti dal presente Regolamento; per quanto riguarda le aree ricadenti nella circoscrizione di un'Autorità di Sistema Portuale (AdSP), si intende per proprietario, ai fini del presente Regolamento, l'AdSP stessa;
- g) **«operatore del servizio di manovra»:** operatore di impianto di servizio che fornisce servizi di manovra ferroviaria;
- h) **«operatore del servizio di manovra incaricato»:** soggetto, qualora individuato dal Gestore Unico, al quale sono attribuite le funzioni relative all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel compensorio ferroviario di pertinenza del Gestore Unico;
- i) **«recinto ferroviario»:** perimetro, coincidente o meno con il sedime di proprietà del gestore dell'infrastruttura (di seguito: GI), entro il quale lo stesso esercita la propria attività. Ai fini delle attività di pertinenza del raccordo, è il perimetro che il GI determina ed eventualmente modifica in relazione alle esigenze di servizio, anche utilizzando aree del raccordo, ed è indicato nel contratto di raccordo;

- j) **«Servizio di Manovra Ferroviaria»:** servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, fornito a beneficio di un comprensorio ferroviario. Detto servizio si compone dell'insieme di:
- **manovra primaria**, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni a quelli di presa e consegna del comprensorio ferroviario, ove presenti, e viceversa;
  - **manovra secondaria**, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di presa e consegna del comprensorio ferroviario ai binari di lavorazione del carico all'interno delle singole unità produttive, e viceversa;
- k) **«Gestore Unico»:** l'operatore del servizio di manovra, qualora individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni di commercializzazione ed eventualmente di esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario, con diritto di esclusiva sulle parti del comprensorio stesso ove si svolge attività di manovra a beneficio di più di un operatore comprensoriale, fatto salvo quanto previsto in materia di prestazione in proprio di servizi e autoproduzione;
- l) **«Collegamenti nel Nodo di Trieste»:** Collegamenti ferroviari tra gli impianti della località di servizio di Trieste Campo Marzio e la località di servizio di Villa Opicina per il servizio tra le logistiche di Comprensorio del Porto e dell'Interporto di Trieste;
- m) **«Collegamenti del Sistema Portuale»:** Collegamenti ferroviari fra gli impianti di Monfalcone, Cervignano Smistamento, Cervignano interporto e il porto di Trieste per garantire l'interconnessione tramite il servizio, a livello regionale, del Sistema Portuale;
- n) **«Assemblea Comprensoriale»:** organo permanente, composto da tutti gli operatori comprensoriali, deputato a deliberare ai fini del presente Regolamento;
- o) **«Rappresentante del Comprensorio»:** soggetto deputato a rappresentare gli Operatori Comprensoriali nei rapporti con il Gestore dell'Infrastruttura e con l'ART. Nel caso in cui venga individuato come Gestore Unico un soggetto diverso dagli Operatori Comprensoriali, il Rappresentante, è tenuto ad operare in nome e per conto degli Operatori Comprensoriali nelle attività concernenti la manovra ferroviaria nonché ad espletare le procedure per l'individuazione del Gestore Unico. In particolare rappresenta i suddetti Operatori nei rapporti con il Gestore Unico e l'ART;

### Articolo 3

## Composizione del comprensorio dei porti di TRIESTE e di MONFALCONE e delle logistiche collegate

Il Comprensorio di TRIESTE e delle logistiche collegate è costituito dai seguenti impianti, Località di Servizio (LdS) e binari che collegano i terminali Portuali, i raccordi e gli Interporti:

- a) Impianti di servizio e raccordi:
- Fasci di binari del Porto Franco Nuovo (PFN) di Trieste;
  - Terminali con binari ferroviari attivi nel PFN di Trieste;
  - Fasci di binari della LdS di Trieste Campo Marzio in asset di RFI (binari di circolazione tutti; Fascio Base; Fascio Piazzale; Fascio Parenzane; Fascio Servola; Fascio S. Sabba e Fascio Aquilinia);
  - Raccordi collegati alla LdS di Trieste fascio Servola [Siderurgica Triestina; Seastock e HHLA-PLT (ex-scalo legnami)];
  - Raccordi collegati alla LdS di Trieste fascio Aquilinia [FREEeste, Ex-Aquila, Muggia];
  - “Interporto di Trieste” impianto interconnesso alla LdS di Villa Opicina;
  - Impianto di Monfalcone e relativi raccordi [Fascio Lisert, Porto di Monfalcone tutto]
  - “Interporto Cervignano del Friuli” impianto interconnesso alla LdS di Cervignano Smistamento.

Le caratteristiche impiantistiche ed infrastrutturali, nonché le norme di esercizio delle LdS di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) sono riportate e descritte nei relativi Registri delle Disposizioni di Servizio (RdS M47) e i rispettivi allegati, nonché per quanto concerne i Raccordati si fa riferimento ai Fascicoli di Raccordo (FR).

I servizi offerti dal GU per le movimentazioni dei convogli in modalità treno, afferendo esse ad un mercato liberalizzato, saranno messi a disposizione dal GU e richiedibili su base volontaria, ossia sarà possibile per gli operatori rivolgersi a qualunque IF in quanto ognuna di queste ha il diritto di accedere all’infrastruttura ferroviaria per effettuare servizi di trazione.

### Articolo 4

## Ambito di effettuazione del Servizio di Manovra da parte del GU

Il servizio all’interno del Comprensorio si svolgerà nel perimetro delle LdS di Trieste, Villa Opicina, Monfalcone e Cervignano Smistamento.

Le aree di svolgimento delle attività da parte del gestore unico sono riportate nei seguenti allegati grafici:

- Trieste e Villa Opicina di cui al piano schematico d’area (**Allegato 1**);
- Monfalcone di cui Planimetria di Monfalcone (**Allegato 2**);
- Interporto di Cervignano del Friuli di cui la planimetria (**Allegato 3**),

Nel dettaglio, il regime di Gestore Unico comprende i seguenti fasci:

**Trieste:** Trieste Campo Marzio con i Fasci Base, Piazzale, Parenzane, Servola per *Siderurgica Triestina, Seastock e Piattaforma Logistica Trieste (PLT)*, S.Sabba, Fascio Aquilinia, Raccordi al Fascio Aquilinia (*Interporto - FREEeste, Ex-Aquila, Muggia*), Porto Franco Nuovo con i Fasci Piazzale, Binari *Terminal Molo V, Molo VI, Molo VII, GMI*.

**Monfalcone:** LdS di Monfalcone, fascio Lisert e Raccordi industriali [*Raccordo base, terminal intermodale, Ralcan, Burgo*, nonché ai *Raccordi interni al porto di Monfalcone (MarTer Neri S.p.A., Compagnia portuale, Midolini f.lli S.p.A. e C.E.T.A.L. S.r.l.)*]

**Villa Opicina:** limitatamente all'asset ferroviario dell'*Interporto di Trieste* (Ferneti) raccordato alla LdS di Villa Opicina.

**Cervignano:** limitatamente all'area ferroviaria dell'*Interporto di Cervignano del Friuli*.

**L'applicazione del Gestore Unico all'Interporto di Trieste e Interporto di Cervignano del Friuli, si eseguirà senza incidere sul regime di manovra nell'ambito delle LdS di Villa Opicina e Cervignano Smistamento.**

## Articolo 5

### **Ambito di effettuazione del Servizio di Manovra da parte degli Operatori del servizio di manovra incaricati**

Il servizio all'interno del Compensorio è affidato dal Gestore Unico e agli operatori del servizio di manovra incaricati, i quali opereranno in autonomia operativa ovvero in supporto al GU, ove necessario.

Ogni decisione relativa a cambiamenti sostanziali all'organizzazione del servizio di manovra sarà comunque sottoposta dell'Assemblea Compensoriale per eventuali confronti volti a ottimizzare il modello di esercizio.

## Articolo 6 Operatori Comprensoriali

Il presente ReCoMaF, si applica ai seguenti soggetti o loro delegati:

LdS di Riferimento	Area	Proprietario	Concessionario / Operatore d'Impianto di servizio	Operatore Comprensoriale
Trieste Campo Marzio	Fascio binari Piazzale del PFN di Trieste	AdSP MAO	Adriafer S.r.l.	Adriafer S.r.l.
	Raccordi Punto Franco Nuovo	AdSP MAO	Molo V – SST	AdSP MAO
			Molo VI – EMT	
			Molo VII – TMT	
			GMI	
	Raccordo Ferriera	Siderurgica Triestina S.r.l.	Siderurgica Triestina S.r.l.	AdSP MAO
	Raccordo Seastock	AdSP MAO	Seastock	
Raccordo Piattaforma Logistica Trieste (PLT)	HHLA PLT			
Raccordi al Fascio Aquilinia	COSELAG	-	COSELAG	
Villa Opicina	Raccordo Interporto di Trieste	Interporto Trieste S.p.A.	Adriafer S.r.l.	Interporto Trieste S.p.A.
Monfalcone	Raccordo base e terminal intermodale	CoSEVeG	-	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
	RAL.CAN	CoSEVeG	Alpilegno S.r.l.	Alpilegno S.r.l.
	Burgo	Mondi Duino S.r.l.	Mondi Duino S.r.l.	Mondi Duino S.r.l.
	Raccordi interni Porto di Monfalcone	AdSP MAO	MarTer Neri S.p.A.	MarTer Neri S.p.A.
			Compagnia portuale	Compagnia portuale
			MIDOLINI F.LLI S.p.A.	MIDOLINI F.LLI S.p.A.
AdSP MAO	CETAL S.r.l.	CETAL S.r.l.		
Cervignano Smistamento	Interporto Cervignano del Friuli	Società Interporto Cervignano del Friuli S.p.A.	-	Interporto Cervignano del Friuli S.p.A.

Tabella 1 - Operatori Comprensoriali

## Articolo 7 Requisiti e beni essenziali, all'esercizio della manovra ferroviaria ed al collegamento ferroviario con i poli del sistema portuale

Il Servizio di Manovra nel Comprensorio di cui all'art. 3, deve essere svolto da Imprese Ferroviarie ed Operatori di Manovra specializzati, con le certificazioni previste dall'Autorità Competente **per effettuare i movimenti come manovre e come treni**, secondo le **caratteristiche delle infrastrutture ferroviarie**, degli impianti e della circolazione, in modo da garantire, in sicurezza, la massima efficienza in termini di utilizzazione della capacità dell'impianto e della linea, coerentemente con i livelli di traffico annualmente programmato fra i GI, le II.FF, il GU, e gli Operatori Comprensoriali che a loro volta si confrontano con i Terminal.

Sulla base del volume di traffico merci in arrivo e partenza dal Compensorio, calcolato partendo dal numero treni da manovrare nell'esercizio ferroviario di riferimento (di seguito anche "Traffico Merci" rif. Programma orario anno 2021) e **delle caratteristiche delle infrastrutture ferroviarie** degli impianti e della circolazione, sono necessari

**n° 14 locomotori di adeguata prestazione e con i previsti dispositivi di sicurezza di cui almeno otto conformi al decreto ANSF 1/2015 e quattro idonei per percorrere gli itinerari sulle linee in concessione a RFI e per lo spostamento dei convogli come treni.**

Le caratteristiche dei mezzi di manovra debbono assicurare la trazione di convogli e treni tenuto conto del peso degli stessi, delle caratteristiche dell'infrastruttura e dell'andamento plano-altimetrico dei piazzali e delle linee di transito delle prescrizioni delle Agenzia di Certificazione (ERA ed ANSFISA), di RFI e della Direzione Infrastrutture di AdSP MAO per lo spostamento in sicurezza dei convogli ferroviari.

Le operazioni di manovra (autorizzazione, comando, esecuzione) dovranno essere effettuate con adeguata ed efficiente organizzazione e dotazione di personale, **in relazione alle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria.**

Gli eventuali servizi di collegamento tra Porto e i poli del sistema portuale – Villa Opicina, Monfalcone e Cervignano – dovranno essere effettuati con adeguata ed efficiente organizzazione di mezzi e personale in possesso della prevista certificazione per i servizi di linea **in relazione alle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria.**

I beni essenziali per la gestione della manovra ferroviaria devono includere, a seconda del contesto, del soggetto identificato per la gestione delle operazioni di manovra almeno quanto riportato in tabella 2:

<b>Beni essenziali</b>
<u>Accordi e/o se del caso Convenzioni base per l'uso dei binari ricadenti nel Compensorio.</u>
Una sala operativa con un sinottico della rete ferroviaria dove operano le squadre.
Gli spazi per gli addetti alla programmazione e la gestione operativa ed amministrativa.
Uno spazio, binari, rimessa/officina, dove eseguire le operazioni basilari di manutenzione dei mezzi.
Logistica per il personale: spogliatoi, servizi, sala visite sanitarie.

Tabella 2 - Beni essenziali

L'individuazione dei beni essenziali nell'ambito del Compensorio sarà predisposta in sede di affidamento del servizio al Gestore Unico e dove individuato all'Operatore del Servizio di Manovra Incaricato e aggiornata al presentarsi di eventuali esigenze di esercizio.

## TITOLO II

### L'ASSEMBLEA COMPRENSORIALE E LA PROCEDURA DI REDAZIONE DEL ReCoMaF

#### Articolo 8

##### Criteri di rappresentatività e Organo Deliberativo

- 1) L'Assemblea di Compensorio (di seguito anche l'Assemblea) è l'organo dotato del potere di deliberare su tutte le decisioni organizzative e di pianificazione comuni agli Operatori Compensoriali in materia di manovra ferroviaria.
- 2) **La convocazione dell'Assemblea avviene di norma su iniziativa del Rappresentante di Compensorio, mediante avviso contenente il giorno, il luogo, l'ora e l'ordine del giorno, comunicato agli Operatori Compensoriali a mezzo PEC, almeno otto giorni prima di quello fissato per l'adunanza.** Nello stesso avviso può essere fissata per un altro giorno la seconda adunanza, qualora la prima vada deserta. È tuttavia valida l'Assemblea, anche non convocata come sopra, qualora vi sia rappresentato l'intero Compensorio.  
Al fine di agevolare la partecipazione degli Operatori Compensoriali, facenti parte di impianti relativamente distanti, l'Assemblea può essere gestita anche in modalità telematica, purché le modalità di telecomunicazione consentano l'identificazione, la partecipazione ininterrotta alla discussione e l'intervento in tempo reale degli argomenti.
- 3) L'Assemblea è regolarmente costituita con l'intervento di un numero di operatori maggiore al 50% degli stessi, che rappresentino almeno il 75% del Traffico Merci.  
In caso di mancato raggiungimento dei numeri indicati al precedente comma, l'Assemblea dovrà essere convocata, una seconda volta, alla prima data utile. In seconda convocazione, l'Assemblea è regolarmente costituita con l'intervento di almeno il 50% degli Operatori Compensoriali e che rappresentino almeno il 75% del Traffico Merci.  
Al fine della corretta applicazione del presente comma si individuano i seguenti asset: Trieste, Monfalcone e Interporto di Cervignano. Le deliberazioni dell'Assemblea, a seconda dell'asset al quale si riferiscono, devono essere approvate con un numero di voti favorevoli pari almeno al 50% degli intervenuti.
- 4) È fatta salva la possibilità, per ciascun Operatore Compensoriale, di farsi rappresentare nell'Assemblea da altro Operatore Compensoriale con delega scritta, debitamente firmata.
- 5) Le decisioni concernenti l'individuazione e la conseguente nomina del Gestore Unico, l'adozione del documento di bozza al ReCoMaF, nonché la versione definitiva dello stesso sono adottate secondo quanto previsto al precedente comma 3.

L'entità delle rispettive quote di rappresentanza dei singoli Operatori Compensoriali è commisurata alle percentuali di volumi di Traffico Merci enucleate dalla seguente **Tabella 3**.  
(pagina 11)

**TABELLA 3**

<b>TRENI LAVORATI NEL COMPENSORIO DI TRIESTE e LOGISTICHE COLLEGATE</b>	<b>ANNO 2021</b>	<b>Δ % su asset di riferimento</b>	<b>Δ % su complessivo</b>	<b>Operatore Compensoriale o suo delegato</b>
<b>TOTALE</b>	<b>11.464</b>	<b>100%</b>	-	-
Terminal Molo V	2.700	34%	24%	ADSP MAO
Terminal Molo VI	1.501	19%	13%	ADSP MAO
Terminal Molo VII	3.696	46%	32%	ADSP MAO
Grandi Mulini	0	0%	0%	ADSP MAO
Adriafer	85	1%	1%	Adriafer
<b>Totale Porto Franco Nuovo</b>	<b>7.982</b>	<b>100%</b>	<b>70%</b>	-
Siderurgica Triestina (Servola)	900	68%	8%	ADSP MAO
DCT (Servola)	401	30%	3%	ADSP MAO
Raccordi Aquilinia	0	0%	0%	Coselag
Scalo Legnami - PLT	21	2%	0%	ADSP MAO
<b>Totale Porto Industriale</b>	<b>1.322</b>	<b>100%</b>	<b>12%</b>	-
<b>Interporto di Trieste S.p.A.</b>	<b>349</b>	<b>100%</b>	<b>3%</b>	<b>INT</b>
Mondi Duino S.r.l.	48	4%	0,42%	Mondi Duino S.r.l.
FHP Monfalcone – MarTer Neri S.p.A.	361	27%	3,14%	FHP Monfalcone – MarTer Neri S.p.A.
C.E.T.A.L.	30	2%	0,26%	C.E.T.A.L.
FHP Monfalcone - Compagnia portuale S.r.l	618	47%	5,39%	FHP Monfalcone - Compagnia portuale S.r.l
Alpilegno S.r.l.	26	2%	0,23%	Alpilegno S.r.l.
MIDOLINI F.LLI	232	18%	2,02%	MIDOLINI
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	0	0%	0,00%	RAFVG
<b>Totale Porto di Monfalcone</b>	<b>1.315</b>	<b>100%</b>	<b>11%</b>	=
Società Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.	496	100%	4%	Società Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.
<b>Totale Cervignano</b>	<b>496</b>	<b>100%</b>	<b>4%</b>	=

Tabella 3 - Quote di Rappresentanza Operatori Compensoriali

L'Assemblea rappresenta l'universalità degli Operatori Compensoriali e le sue deliberazioni, prese in conformità alla legge ed al presente ReCoMaF obbligano tutti gli Operatori Compensoriali, compresi gli assenti e dissenzienti. Contro le deliberazioni contrarie alla legge, al presente Regolamento o ad ulteriore normativa applicabile, si applica la procedura prevista all'art. 1137 c.c.

Nelle singole adunanze dovrà essere nominato un Presidente che si farà assistere da un Segretario. Di ogni adunanza, il Segretario redige Verbale, da trasciversi nel registro tenuto dal Rappresentante. Copia del verbale sarà spedita a mezzo PEC, a cura del Rappresentante, a tutti gli Operatori Comprensoriali. Il verbale delle sedute deve sempre contenere notizie in ordine alla regolarità di convocazione dell'Assemblea e alla validità della seduta.

## **Articolo 9**

### **Rappresentante del Compensorio**

1. L'Assemblea, nella prima occasione utile, nomina un suo Rappresentante.
2. Il Rappresentante dura in carica tre anni, e può essere revocato in ogni momento dall'Assemblea con deliberazione di cui all'art. 7, co. 4. La nomina e la cessazione, per qualunque causa, del Rappresentante dall'ufficio, sono annotate in apposito registro.
3. Il Rappresentante deve:
  - a) Convocare, nei termini e modalità previsti al precedente art.8 co. 2, l'Assemblea qualora ne faccia richiesta uno degli Operatori Comprensoriali;
  - b) Curare l'osservanza e l'esecuzione di quanto deliberato dall'Assemblea;
  - c) Rappresentare gli Operatori del Compensorio nei rapporti con i Gestori dell'Infrastruttura e con l'ART per quanto inerente all'attività di manovra affidata al Gestore Unico all'interno del Compensorio;
  - d) Curare la tenuta del registro dei verbali dell'Assemblea e del registro di nomina e revoca del Rappresentante. Nel registro dei verbali dell'Assemblea sono altresì annotate: le eventuali mancate costituzioni dell'Assemblea medesima, le deliberazioni nonché le brevi dichiarazioni rese dagli Operatori Comprensoriali che ne hanno fatto richiesta; allo stesso registro è allegato il presente Regolamento. Nel registro di nomina e revoca del Rappresentante sono annotate, in ordine cronologico, le date della nomina e della revoca di ciascun Rappresentante del Compensorio; Conservare tutta la documentazione inerente alla sua gestione.
4. I provvedimenti presi dal Rappresentante nell'ambito dei suoi poteri sono obbligatori per gli Operatori Comprensoriali. Tuttavia i provvedimenti devono essere preventivamente condivisi con gli Operatori Comprensoriali. Contro i provvedimenti del Rappresentante è ammesso ricorso all'Assemblea.
5. L'Assemblea può deliberare, e successivamente liquidare, un equo compenso al Rappresentante.
6. Qualora l'Assemblea determini di individuare un Gestore Unico che non sia uno degli Operatori comprensoriali, il Rappresentante dovrà inoltre, agendo in forza di mandato con rappresentanza ex art. 1704 c.c.:

- a) Curare gli adempimenti necessari all'identificazione del Gestore Unico ai sensi della misura 13 della Delibera ART 130/2019;
- b) Rappresentare gli Operatori Comprensoriali nei rapporti con il Gestore Unico.

## Articolo 10

### Procedura di redazione e modifica del ReCoMaF

1. Su iniziativa dell'Operatore Comprensoriale con la quota più elevata di Traffico Merci, viene redatto il documento di bozza del ReCoMaF.
2. L'approvazione del documento di bozza al ReCoMaF avviene da parte degli Operatori Comprensoriali in adunanza dell'Assemblea Comprensoriale secondo quanto disposto dal art. 8 del presente Regolamento.
3. **A cura del Rappresentante del comprensorio, la bozza di Regolamento è trasmessa, entro 7 giorni lavorativi dalla sua definizione, alle Imprese Ferroviarie** (di seguito II.FF) che hanno esercitato servizi ferroviari nel Comprensorio nei 12 mesi precedenti la data di detta definizione. Le II.FF entro il termine di 30 giorni dalla data di trasmissione, possono fornire in merito le proprie osservazioni scritte. Entro i successivi 10 giorni, il Rappresentante del Comprensorio convoca l'Assemblea Comprensoriale in cui verrà sottoscritto il ReCoMaF nella sua forma finale.
4. **Il ReCoMaF, perfezionato ai sensi del precedente comma, è trasmesso dal Rappresentante del Comprensorio all'ART** nei 10 giorni successivi alla sottoscrizione. Avverso le decisioni assunte, i soggetti interessati potranno adire l'ART ai sensi dell'articolo 37 del D.Lgs 112/2015, qualora ne ricorrano le condizioni.
5. Ogni successiva modifica del Regolamento potrà avvenire facendo esclusivo ricorso alla procedura descritta dai commi precedenti e l'iniziativa di convocazione dell'Assemblea viene presa dal Rappresentante.
6. In caso di ingresso, uscita o variazioni della rappresentatività degli Operatori Comprensoriali, nonché al momento di nomina del Gestore Unico e ad ogni scadenza del periodo di affidamento di cui all'art. 11, la revisione del Regolamento è obbligatoria.
7. Ogni eventuale individuazione o estensione del regime di Gestore Unico a comprensori che includano infrastrutture relativamente distanti dal punto di vista geografico è condizionata alla preventiva approvazione da parte dell'ART.

## TITOLO III

### MODALITA' DI INDIVIDUAZIONE DEL GESTORE UNICO E DELL' OPERATORE DI MANOVRA FERROVIARIA

#### Articolo 11

#### **Modalità di individuazione del Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria**

Gli operatori comprensoriali, anche con riferimento all'attuazione della misura 12, possono individuare, in modo trasparente, il Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria.

Ai fini dell'individuazione del Gestore Unico di cui al punto 13.3, gli operatori comprensoriali concordano i criteri di equilibrata, ragionevole e pesata rappresentatività di ciascuno, nonché la quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale. In caso di mancato accordo, la rappresentatività è definita in base al criterio della doppia maggioranza, secondo il quale una decisione viene assunta in caso di voto favorevole di più del 50% degli operatori comprensoriali, che rappresentino più del 75% del traffico merci (numero treni) in arrivo e partenza dal comprensorio nell'anno precedente.

Il Gestore Unico individuato, dovrà essere in possesso dei requisiti di indipendenza di cui ai commi 4 e 5 dell'art. 13 del D.lgs. 112/15 e s.m.i.

L'affidamento del servizio del Gestore Unico, ovvero l'effettivo avvio dell'incarico, deve essere attuato entro 180 giorni dall'atto di nomina, prodotto tramite l'Assemblea Comprensoriale nella fase del "*perfezionamento del ReCoMaF in forma finale*".

La modalità di individuazione del GU, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando con criteri misurabili la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, è effettuata mediante l'affidamento del servizio ad uno degli Operatori Comprensoriali o ad una aggregazione di essi, nonché secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

#### Articolo 12

#### **Durata dell'affidamento al Gestore Unico del Servizio di Manovra ferroviaria**

L'affidamento del Servizio di Manovra al Gestore Unico, così come perimetrato negli articoli 4 e 5 del presente Regolamento, **avrà durata minima di 3 anni e massima di anni 5 dalla data di affidamento del servizio del Gestore Unico** come previsto dalla Misura 13, di cui al punto 13.13 della Delibera ART 130/2019, salvo revoca espressa e motivata da parte dell'Assemblea.

## Articolo 13

### Modalità di individuazione dell'operatore del servizio di manovra incaricato

- 1) Con deliberazione dell'Assemblea di Compensorio, ai sensi della Delibera ART. 130/2019, Misura 13, di cui al punto 13.10 alla lettera e), il Gestore Unico individua un operatore del servizio di manovra incaricato per l'esercizio della manovra. L'ambito di attività dell'operatore del servizio di manovra incaricato è limitato alle aree in cui l'esecuzione della manovra da parte del Gestore Unico risulta sconveniente dal punto di vista dell'efficienza produttiva e del contenimento dei costi per gli utenti.
- 2) Il soggetto individuato quale operatore del servizio di manovra incaricato dovrà risultare in posizione di non incompatibilità nei confronti del Gestore Unico e degli Operatori Compensoriali per i quali svolgerà il servizio.
- 3) L'affidamento ad un operatore del servizio di manovra incaricato dovrà, in ogni caso, garantire l'equità, la non discriminazione e la trasparenza nell'esecuzione dei servizi, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.
- 4) L'Operatore del servizio di manovra incaricato dovrà comunicare tempestivamente al Gestore Unico tutti i dati necessari all'assolvimento degli obblighi del GU previsti dal art.13 del presente regolamento.
- 5) L'Operatore del servizio di manovra incaricato, metterà in capo le risorse necessarie all'espletamento del servizio, ivi compresi mezzi di trazione, personale abilitato secondo normativa vigente, le strutture ad uso del personale operativo e personale amministrativo, nonché ogni sorta di risorsa necessaria a garanzia del regolare svolgimento del servizio di cui è incaricato.
- 6) Il Gestore Unico, può valutare, a seconda del singolo contesto operativo se risulta funzionale individuare uno o più operatori del servizio di manovra incaricati. Al fine di garantire la sicurezza nell'esercizio delle operazioni nonché la qualità del servizio. È facoltà dell'GU, nell'ottica della massimizzazione dell'efficienza, individuare la forma con la quale evitare le interferenze:
  - a. Fasce temporali di attribuzione dell'operatività al singolo operatore incaricato di manovra;
  - b. Aree specifiche di pertinenza del singolo operatore incaricato di manovra.
- 7) In caso di necessità è ammesso che il Gestore Unico trasferisca parte delle proprie risorse di cui al comma 5) all'Operatore del servizio di manovra incaricato, per mezzo di accordo tra le parti, a patto che, in nessun caso venga compromessa la funzionalità e l'efficienza del servizio gestito direttamente dal Gestore Unico.

## TITOLO IV NORME DI COMPORTAMENTO

### Articolo 14 Diritti e obblighi del Gestore Unico

Gli Operatori Comprensoriali nell'atto di nomina del Gestore Unico, faranno sì che quest'ultimo e/o gli eventuali operatori del servizio di manovra incaricati, si obblighi ad osservare il Regolamento nonché i seguenti impegni:

- 1) Adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei Servizi di Manovra Ferroviaria;
- 2) Praticare ai clienti dei Servizi di Manovra Ferroviaria prezzi che non possono superare il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità a quanto stabilito dalla Misura n. 43 dell'Allegato 1 alla delibera dell'Autorità n. 96/2015;
- 3) Pubblicare sul proprio sito web:
  - Le condizioni tecnico-economiche dei Servizi di Manovra Ferroviaria nel rispetto di quanto stabilito dalla misura 12.4 della Delibera ART 130/2019.
- 4) Predisporre un sistema separato di rendicontazione della contabilità dei costi dei Servizi di Manovra Ferroviaria;
- 5) Comunicare all'Autorità le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a quelle pubblicate ai sensi del precedente numero 3.
- 6) Pubblicare sul proprio sito *web* i livelli garantiti di *performance* dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali.
- 7) Mettere a disposizione, nell'ottica del sistema di monitoraggio delle performance, secondo le modalità previste dagli accordi tra il GU e gli Operatori Comprensoriali, i dati operativi e statistici relativi all'attività di movimentazione ferroviaria.
- 8) Mantenere e rendere disponibile a richiesta delle II.FF interessate, gli accordi operativi fra i quali: **l'Accordo Operativo – Per l'espletamento del servizio di manovra di interscambio fra la LdS di Trieste Campo Marzio e l'Area del Punto Franco Nuovo**", sottoscritto da *Adriafer* s.r.l. con RFI il 29 maggio 2020, per l'eventuale prestazione in proprio di servizi e autoproduzione della manovra secondo quanto previsto dalla misura 13.2 della Delibera ART 130/2019, che sarà garantita previa richiesta al Gestore Unico. Il Rappresentante del Compensorio garantisce la corretta applicazione ed esercizio del servizio in autoproduzione e prestazione in proprio dei servizi richiesti dalle Imprese Ferroviarie.

## Articolo 15

### Programmazione del servizio di manovra ferroviaria nel Comprensorio

- 1) Le modalità di richiesta e di esecuzione delle manovre ferroviarie devono osservare quanto prescritto nella normativa di esercizio vigente, in particolare a titolo indicativo e non esaustivo, la nota 8493 D.P.R. R.F.I. del 20.11.2013, nonché quanto indicato nel documento organizzativo di manovra (DOM) ed anche quanto definito nelle Norme di Esercizio del Raccordo (N.E.R.) contenute nel fascicolo di raccordo.
- 2) La programmazione del servizio di manovra ferroviaria nel Comprensorio deve essere coordinata con la programmazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all'interno delle singole unità produttive (Terminal) del Comprensorio.
- 3) L'operatore del servizio di manovra, di regola il Gestore Unico, redige e aggiorna (in collaborazione con i richiedenti dei servizi, le Imprese Ferroviarie, i GI, gli Operatori Comprensoriali ed eventuali altri operatori di impianto) il "Documento di Programmazione dei servizi ferroviari nel Comprensorio" (DPC) Tale documento dovrà contenere almeno:

- Gli orari di arrivo e partenza dei treni;
- Tutte le operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi;
- Gli orari dell'avvio e della conclusione del servizio di manovra;
- Finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli;
- L'individuazione delle tre fasce orarie (punta, media e morbida).

D'intesa con i richiedenti dei servizi e i GI, l'operatore del servizio di manovra individua tre fasce orarie (punta, media e morbida), differenziate ove opportuno in relazione al giorno della settimana o al periodo dell'anno, che caratterizzano l'impianto in relazione al traffico programmato. L'operatore del servizio di manovra deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel documento di programmazione, svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di garantire il trasferimento dei convogli nei tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato.

Nel rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali, gli Operatori Comprensoriali, i GI, il GU, i terminal, l'eventuale Operatore del Servizio di Manovra incaricato e le II.FF. interessate sottoscrivono il Documento di Programmazione di Comprensorio con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti, ognuno per la propria parte di competenza.

Resta inteso che il Gestore Unico è il soggetto responsabile della definizione del Documento di Programmazione del Comprensorio (DPC).

- 4) Considerata l'eterogeneità del Comprensorio, dal punto di vista geografico, della tipologia dei traffici ferroviari, nella redazione del DPC, al fine di una corretta attribuzione delle fasce orarie (punta, media e morbida), per una maggiore chiarezza di informazione, il GU deve suddividere il documento almeno fra:

- Trieste CM – Porto Franco Nuovo (PFN)
- Trieste CM – Porto Industriale (PI)

- Villa Opicina – Interporto di Trieste (INT)
- Monfalcone – Zona Industriale Porto
- Cervignano Smistamento - Interporto di Cervignano del Friuli.

5) L'autoproduzione e la prestazione in proprio di servizi sono sempre garantiti nelle misure e nei limiti adeguati a garantire la massima efficienza produttiva. L'eventuale richiesta di autoproduzione, prestazione in proprio dei servizi, deve essere indirizzata al GU, il quale, nella redazione e aggiornamento del DPC ne individuerà le eventuali finestre libere.

## **Articolo 16**

### **Sistema di monitoraggio della qualità**

Il Gestore Unico, adotta nei propri schemi di contratto un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi di manovra erogati secondo quanto previsto alla misura 12 dell'allegato A alla Delibera ART 130/2019.

In occasione di ciascun orario di servizio emesso dal Gestore Infrastruttura Nazionale e ad ogni modifica sostanziale, se del caso, su proposta dell'Operatore del Servizio di manovra, il Gestore Unico, **redige e aggiorna** il Documento di Programmazione di Compensorio come previsto dall' articolo 15 del presente regolamento.

## **Articolo 17**

### **Livelli minimi garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria e sistema di penali a carico del Gestore Unico**

Per il comprensorio di Trieste e logistiche collegate si stabilisce che il GU adotti nel proprio schema di contratto un sistema di performance della qualità di servizi di manovra erogati in conformità a quanto previsto dalla Misura 12.2, lettere b), c) d) dell'allegato A alla Delibera ART 130/2019.

#### **Lettera b):**

L'Operatore dei servizi di manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno verso l'impianto di destinazione entro un tempo massimo di 15':

- Rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione di comprensorio, in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;
- Rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione o, nel caso l'arrivo reale del treno sia successivo al predetto orario indicato nel documento di programmazione, rispetto all'orario di arrivo reale del treno, in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:
  - 15' nelle fasce orarie di punta;
  - 30' nelle fasce orarie medie;

- 60' nelle fasce orarie di morbida;
- Rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione, in caso di ritardo superiore alle predette soglie, ma tale comunque, da consentire che il treno sia messo a disposizione dell'operatore del servizio di manovra entro l'orario previsto di avvio del servizio stesso.

**Lettera c):**

In occasione delle operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dall'impianto ed al successivo piazzamento in stazione, l'operatore di servizi manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni volte all'estrazione del treno ed il successivo piazzamento in stazione (per le eventuali operazioni tecniche propedeutiche alla partenza), nel rispetto della tempistica definita nel documento di programmazione.

**Lettera d):**

Per le tracce non presenti nel documento di programmazione, preventivamente concordate tra richiedenti servizi e operatore del servizio di manovra, in collaborazione con il GI e gli altri operatori di impianto interessati, l'operatore del servizio di manovra si obbliga ad avviare le operazioni di manovra entro un tempo massimo di 60' dall'arrivo del convoglio nella stazione di destinazione, ovvero dal termine delle operazioni di messa a disposizione del convoglio nell'impianto (per le operazioni propedeutiche alla partenza).

In caso di mancata ottemperanza a tali impegni, l'Operatore dei servizi di manovra o se del caso l'operatore del servizio di manovra incaricato, dovrà corrispondere al richiedente il servizio, a titolo di penale, una somma in forma di percentuale del 10% rispetto al corrispettivo previsto per l'operazione di manovra. Tale misura dovrà essere inserita nei contratti di servizio pubblicati dal Gestore Unico.

Il GU adotta uno schema di contratto valido per tutte le II.FF. e lo pubblica sul proprio sito internet.

Il GU pubblica sul proprio sito internet, con cadenza mensile, i tempi complessivi – e per singolo utente – di espletamento delle attività contemplate nei propri contratti con i soggetti destinatari del servizio.

Pertanto nel contratto sottoscritto tra GU e IF, l'Operatore dei servizi di manovra e l'operatore del servizio di manovra incaricato si obbligano a garantire i livelli minimi di performance dei servizi di manovra ferroviaria secondo quanto stabilito al punto 12.2 della Delibera ART 130/2019 tenendo conto delle condizioni di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria della località di servizio e/o del raccordo e di quanto contenuto nel Documento di Programmazione del Comprensorio (DPC).

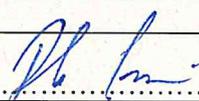
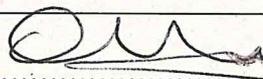
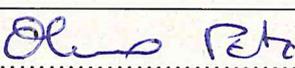
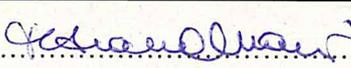
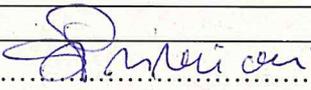
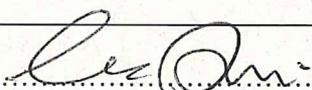
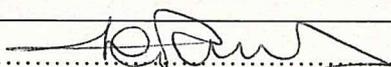
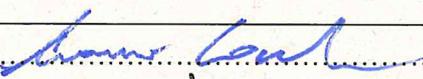
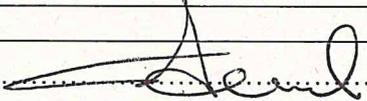
Qualora l'Assemblea intendesse introdurre livelli più stringenti rispetto a quelli stabiliti dalla Delibera 130/2019 dell'ART, essi dovranno essere sottoposti alla procedura di modifica del ReCoMaF di cui all'Art. 9 del presente regolamento.

**Articolo 18**  
**Regime sanzionatorio e rinvio alle disposizioni vigenti**

- a) Per la violazione degli articoli del presente regolamento trovano applicazione le disposizioni di cui all'art. 37, comma 14, del d.lgs. 112/2015 e s.m.i.
- b) Per quanto non espressamente previsto dal presente Regolamento, si applica il d.lgs. 112/2015 nonché si rinvia alle disposizioni previste dal codice civile, applicabili per analogia o dalla normativa legislativa e regolamentare applicabile in materia.

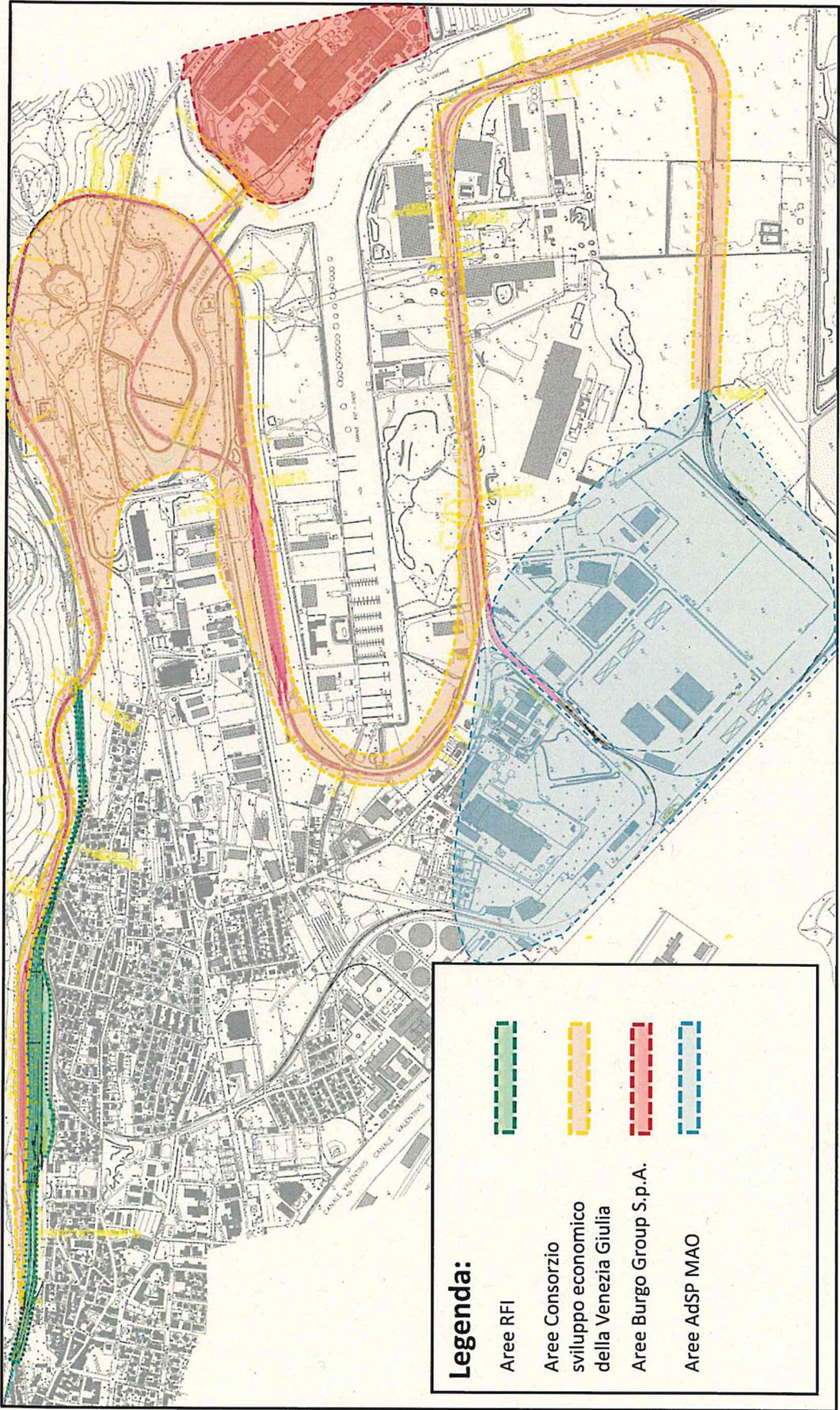
Trieste, li 02/02/2023

Firme Operatori Comprensoriali

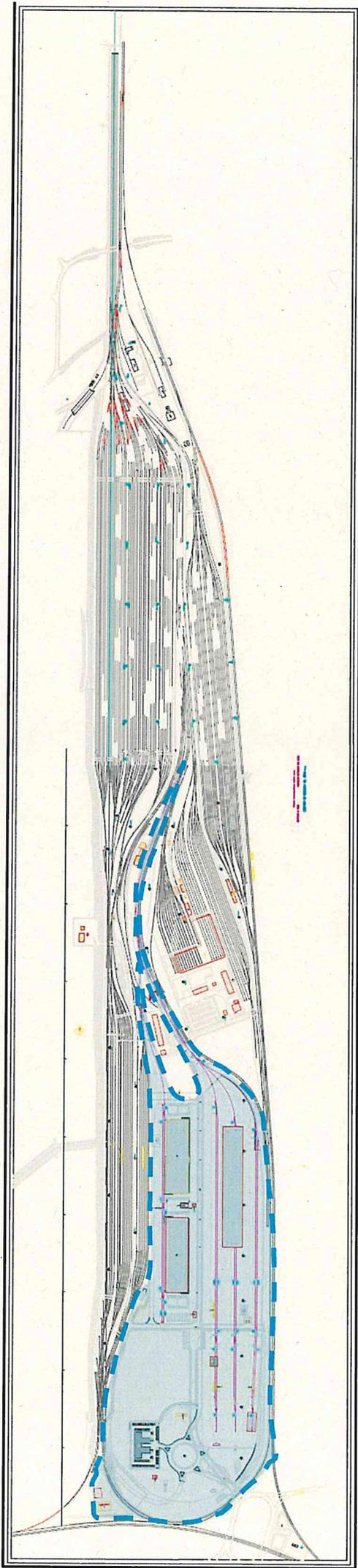
OPERATORE	FIRMA
AdSP MAO	
Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia	
Interporto di Trieste S.p.A.	
Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.	
CoSeLaG	
C.T.A.L. S.r.l.	
Midolini F.lli S.p.A.	
FHP Monfalcone – Marterneri S.p.A.	
FHP Monfalcone – Compagnia Portuale S.r.l.	
Adriafer S.r.l.	
Alpilegno S.r.l.	
Mondi Duino S.r.l.	



# Planimetria di Monfalcone



# Planimetria dell'Interporto di Cervignano del Friuli



## Legenda:

Aree proprietà dell'Interporto di Cervignano del Friuli

