

## RELAZIONE ISTRUTTORIA ASSEGNAZIONE RACCORDI FERROVIARI

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione numero 55 di data 28/07/2023 è stato incaricato il Direttore ad avviare la procedura di consultazione degli stakeholders volte ad acquisire tutte le informazioni, dati ed osservazioni rilevanti ed utili al fine di impostare il bando di gara per l'assegnazione del servizio di manovra ferroviaria e movimentazione dei carri all'interno dei raccordi ferroviari di proprietà o comunque in gestione a COSEF.

Dandosi seguito a tale consultazione è stata avviata anche una complessa attività istruttoria volta alla ricognizione dello stato di consistenza della infrastruttura ferroviaria esistente, tenuto conto sia del fatto che la medesima non è stata inizialmente uniformemente acquisita da Cosef, derivando da diversi processi di devoluzione dei beni che nel passato si sono perfezionati con gli enti preesistenti che gestivano l'infrastruttura e quindi da diverse gestioni parimenti non uniformi, sia perché la medesima infrastruttura è stata oggetto di manutenzioni straordinarie e di realizzazione di nuovi binari finanziati per la maggior parte da contribuzione pubblica ed in parte minore da apporti finanziari derivanti da risorse proprie consortili.

In questo quadro variegato si sta procedendo ad un "censimento" della infrastruttura esistente e di quella in corso di realizzazione, con ulteriore verifica dello stato dei singoli "fascicoli di raccordo" al fine di delineare il quadro complessivo della infrastruttura già complessivamente identificata nell'avviso di consultazione del 16.11.2023 prot. n. 3622 al fine di impostare dei bandi di gara coerenti con la situazione di fatto esistente.

L'attività svolta dagli uffici consortili, con l'assistenza di un consulente tecnico esterno ed il consulente legale di Cosef, è ancora in corso di svolgimento ed è rivolta all'esame di alcuni aspetti, la cui definizione è elemento fondamentale per l'impostazione delle procedure di assegnazione che saranno attuate nell'osservanza delle regole normative che disciplinano la materia, quali in particolare ed a titolo esemplificativo quelle afferenti le gare pubbliche (d.lgs n. 36/2023) ed i procedimenti concessori come disciplinati dalle delibere della Autorità di Regolazione dei Trasporti (ad esempio: delibera n. 130/2019 e delibera n. 95/2023).

In particolare, si sta procedendo:

- 1) con l'esame tecnico della infrastruttura ferroviaria al fine di determinare gli obblighi di servizio;
- 2) con l'esame economico-finanziario della infrastruttura ferroviaria al fine della determinazione del canone concessorio tenuto conto degli obblighi di servizio;
- 3) con la sintesi delle consultazioni al fine di verificare preventivamente, sotto il profilo tecnico-economico, quale assetto concessorio sia preferibile in ragione delle esigenze dei soggetti raccordati, operanti nei comprensori industriali consortili.

Sebbene l'istruttoria sia in corso di svolgimento, dal lavoro sino ad oggi svolto possono trarsi alcune conclusioni che appare utile rappresentare al fine di consentire agli organi consortili di assumere eventuali indirizzi rivolti a determinare l'assetto delle concessioni da rilasciare, tenuto conto dell'aggiornamento della consistenza dei raccordi.

In particolare:

-- **quanto alla infrastruttura dell'Alto Friuli** la stessa può attualmente suddividersi in due ambiti:

- a) il raccordo di dorsale a servizio dei raccordati (principalmente per larga parte del traffico Ferriere Nord S.p.A., ma anche in misura minore Fantoni S.p.A.);

b) i nuovi binari/area intermodale assegnati in via provvisoria a Ferriere Nord S.p.A..

Tali ambiti dovrebbero rimanere distinti per due ordini di ragioni tecniche-amministrative: la prima è il diverso regime giuridico regolante l'infrastruttura sotto il profilo realizzativo, atteso che i due binari e l'area intermodale sono stati realizzati prevalentemente con un finanziamento ottenuto da Cosef ex articolo 86 Legge Regione FVG n. 03/2015; tali contributi sono concessi in osservanza delle condizioni prescritte dall'articolo 56 del regolamento (UE) n. 651/2014 che presuppongono la fruizione collettiva del bene realizzato ed il vincolo di destinazione d'uso previsto dal finanziamento che, nel caso, è quello della attività intermodale.

Sotto il profilo relativo all'interesse all'utilizzo di tale infrastruttura, tenuto conto che con deliberazione del 28.7.2023 il Cda del Consorzio ha assegnato provvisoriamente tali binari a Ferriere Nord a seguito di una manifestazione d'interesse rispetto alla quale non sono giunte osservazioni da parte dei soggetti controinteressati, così presupponendo che i medesimi non abbiano avuto un interesse diverso rispetto a quello manifestato dal consorzio Ferriere Nord, e visto le esigenze manifestate da quest'ultimo operatore economico in sede di consultazione, si ritiene da un punto di vista tecnico-finanziario-amministrativo che si renda opportuno mantenere distinta tale infrastruttura dal raccordo principale oggi assegnato all'organo di gestione Mercitalia Shunting & Terminal che non ha manifestato in sede di consultazioni (né nella distinta fase di assegnazione provvisoria) un interesse ad operare quale operatore intermodale su tali binari ed area.

Tale scelta che si rimette agli organi consortili è volta da un lato a massimizzare l'utilizzo della infrastruttura ai fini intermodali da parte di un operatore economico che abbia interesse allo sviluppo di tale attività e dall'altro a mantenere distinta la gestione tecnica/contabile di tali binari/area da quella del raccordo principale visti gli obblighi assunti in sede di concessione del finanziamento regionale per l'uso di quest'ultima.

Si propone quindi per tale ambito di dare seguito a due procedure ad evidenza pubblica distinte che, tenuto conto dei necessari coordinamenti tra futuri concessionari in relazione alle attività di manovra, preveda due distinte assegnazioni, nei limiti di un periodo massimo di 5 anni come individuato nelle delibere regolatorie di ART.

-- **quanto alla infrastruttura della ZIU (scalo Partidor e binario di dorsale)** deve evidenziarsi che la medesima assume connotati, allo stato, particolari non solo per lo stato di fatto funzionale laddove sostanzialmente l'infrastruttura è a servizio dell'operatore economico ABS S.p.A. ma altresì sotto il profilo della consistenza reale, laddove, da un lato, parte della infrastruttura è in concessione a Cosef in forza di atto rilasciato dal Comune di Udine che andrà a scadere il 09/06/2026 e, da altro lato, si sono conclusi i lavori di realizzazione di due nuovi binari oltre ad essere in corso la procedura per l'ampliamento complessivo dello scalo.

Per tale ambito, le consultazioni non hanno apportato alcun elemento di rilevanza non essendovi stati interventi da parte degli interessati.

Fermo il rispetto delle procedure ad evidenza pubblica, anche in questo caso si propone di tenere distinte le procedure di assegnazione in considerazione degli aspetti economici-funzionali e di utilizzo della infrastruttura, nonché in considerazione della esigenza di rispetto delle regole di finanziamento della nuova infrastruttura, con lo svolgimento di due distinte procedure nei limiti temporali dettati dalla concessione rilasciata dal Comune di Udine e comunque nei limiti di un periodo massimo di 5 anni come individuato nelle delibere regolatorie di ART.

-- **quanto alla infrastruttura della Zona Industriale Aussa Corno** non essendovi allo stato particolari situazioni di implementazione della infrastruttura, se non con riferimento ai progetti di sviluppo ancora

in corso di perfezionamento ed all'esito della consultazione che non ha evidenziato particolari elementi influenti sulla impostazione del servizio attualmente svolto, si propone il mantenimento delle attuali modalità mediante gara unica per il rilascio di una concessione nei limiti di un periodo massimo di 5 anni come individuato nelle delibere regolatorie di ART.

**26 MAR. 2024**

Il Responsabile del Procedimento

ing. Silvio De Paoli



Il Direttore

dot. Roberto Tomè



