

REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DEL SERVIZIO DI MANOVRA FERROVIARIA NEL PORTO DI GENOVA

ART. 1

OGGETTO E AMBITO DI APPLICAZIONE

Il presente Regolamento disciplina lo svolgimento, quale servizio di interesse generale, del servizio di manovra ferroviaria nell'ambito del Porto di Genova e nei relativi parchi di interscambio con riferimento al layout attuale delle infrastrutture, così come descritte nell'allegato A e relative planimetrie.

Le disposizioni di cui al presente Regolamento e ai relativi allegati sono sottoposti ad eventuali aggiornamenti, anche in relazione alle modifiche del layout delle infrastrutture e degli impianti ferroviari, nonché dei sistemi di segnalamento, di protezione delle intersezioni/interferenze e di automazione, così come descritte nell'allegati B e C.

ART. 2

DEFINIZIONI

Ai fini del presente Regolamento si intende per:

Servizio di manovra ferroviaria: servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, dai parchi di interscambio fino ai binari di lavorazione del carico all'interno delle singole unità produttive o ai binari destinati ad altri servizi ferroviari, e viceversa.

Parchi di interscambio: si intendono i parchi/fasci/punti di arrivo e partenza dei treni (binari di corsa) ovvero i parchi/fasci/punti di presa e consegna.

Terminalizzazione: manovra ferroviaria consistente nell'introduzione/estrazione dei convogli ferroviari nei/dai terminal portuali da/per i parchi di interscambio, come individuati al successivo articolo 4, e le relative eventuali operazioni accessorie (pilotaggio del locomotore, staffatura, manovra dei deviatori, protezione zone di intersezione/interferenza e l'aggancio/sgancio/svincolo del locomotore), nonché l'eventuale traslazione dei convogli per l'esecuzione della verifica carico (VCO).

Operatore del servizio di manovra: operatore di impianto di servizio concessionario in esclusiva del servizio di manovra ferroviaria nell'ambito del porto di Genova; nel seguito del Regolamento, per brevità, definita anche "impresa di manovra" o "concessionario".

Impianto di servizio: impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 del d.lgs 112/2015, ivi comprese le infrastrutture portuali e marittime collegate a servizi ferroviari.

Operatore dell'impianto di servizio: un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 del d.lgs. 112/2015.

Impresa ferroviaria: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi del D.lgs 15 luglio 2015, n. 112, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.

Terminal portuali: imprese di cui all'art. 18 legge 84/94 nonché le imprese di cui all'art. 16 legge 84/94 che svolgono operazioni portuali presso gli impianti portuali in forza di idoneo titolo concessorio.

Manutenzione leggera: insieme di attività manutentive diverse dalla manutenzione pesante come definita dall'articolo 3, comma 1, lettera pp), del d.lgs.112/2015.

ART. 3

EROGAZIONE DEL SERVIZIO E TARIFFE

La manovra ferroviaria oggetto del servizio, come da definizione all'articolo 2 del presente Regolamento, in maggior dettaglio include:

- i movimenti dai parchi di interscambio agli impianti di servizio/terminal portuali e viceversa;
- i movimenti all'interno dei parchi di interscambio e degli impianti di servizio/terminal;
- le operazioni e servizi accessori connessi a quanto sopra.

Si tratta di un servizio di interesse generale strettamente connesso al ciclo delle operazioni portuali, concretizzandosi in attività che completano e supportano il trasferimento dei carichi dalla modalità marittima a quella terrestre e viceversa.

Al fine di garantire la regolarità e la sicurezza delle manovre ferroviarie, tale servizio viene erogato a titolo oneroso ed in esclusiva dall'impresa di manovra concessionaria - fatto salvo quanto previsto in materia di prestazione in proprio dei servizi e autoproduzione - come individuata a seguito di procedura ad evidenza pubblica indetta dall'Autorità di Sistema Portuale e nel rispetto del presente Regolamento.

L'accesso agli impianti di servizio è garantito ai richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all'efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti richiedenti. Il servizio è pertanto fornito dall'impresa di manovra a tutti gli utenti in maniera, equa, non discriminatoria e trasparente.

Le relative tariffe, che non potranno in nessun caso superare quelle risultanti dalla procedura di selezione del concessionario del servizio, articolate come da Capitolato speciale di gara, sono approvate con decreto dall'Autorità di Sistema Portuale, sottoposte a pubblicazione e vengono applicate dall'impresa di manovra nei confronti dei richiedenti.

Le suddette tariffe saranno sottoposte ad aggiornamento annuale, a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello della stipula del contratto, sulla base dell'indice ISTAT (FOI escluso tabacchi) relativo all'anno precedente (1° gennaio/31 dicembre) e sarà cura del concessionario trasmettere ad AdSP entro il mese di febbraio di ogni anno l'articolazione delle tariffe applicate.

L'impresa di manovra può essere richiesta di erogare operazioni e servizi accessori di cui sopra, definendo con i richiedenti specifici rapporti contrattuali.

Tali operazioni e servizi accessori, in via esemplificativa e non esaustiva, includono:

- la movimentazione di carri rotti e/o vuoti, scarti da treni di carri rotti e/o vuoti, composizione/raggruppamento di tradotte di carri rotti e/o vuoti e la relativa traslazione;
- aggancio carro/gruppi di carri contigui;
- la movimentazione di carri o tradotte per operazioni di pesatura o per il riassetto del carico;
- pilotaggio o movimentazione del locomotore treno;
- la rimozione/applicazione delle segnalazioni di coda del treno;
- la raccolta e la consegna della documentazione di trasporto per treni in partenza (LDV e distinta carri);
- limitati interventi di carpenteria e sostituzione ceppi su materiale rotabile;
- il monitoraggio dei carri rotti e la relativa documentazione amministrativa;
- formazione e verifica del materiale rotabile (visite tecniche);
- i controlli visivi della presenza ed integrità sigilli dei contenitori caricati sui carri/tradotte al momento della presa in consegna o sui carri/tradotte caricati nei terminal ed eventuale servizio di ri-piombatura carichi in arrivo e relative annotazioni.

Le tariffe delle operazioni e dei servizi accessori ed i loro aggiornamenti vengono pubblicate sul sito web dell'impresa di manovra e sono trasmesse dalla stessa ad Autorità di Sistema Portuale per la pubblicazione sul proprio sito web. Il prezzo di tali prestazioni dovrà essere basato sul criterio dei costi di fornitura effettivamente sostenuti, aumentati di un profitto ragionevole, in conformità alle delibere ART in argomento.

L'impresa di manovra potrà offrire servizi aggiuntivi, oggetto di valutazione dell'offerta tecnica come indicato all'art 17.1 del Disciplinare. Tali eventuali servizi non rientrano nell'ambito di esclusiva del concessionario per cui sono da ritenersi offerti in regime di concorrenza. Per tali servizi il concessionario si impegna a formulare ai richiedenti il miglior preventivo possibile, secondo il criterio dei costi effettivi di fornitura, maggiorati di un ragionevole margine di utile, in conformità con le delibere ART in argomento.

Autorità di Sistema Portuale si riserva la facoltà di verificare la corretta applicazione delle tariffe del servizio, eventualmente anche acquisendo documentazione e contratti tra l'impresa di manovra e i propri clienti.

ART. 4

PARCHI DI INTERSCAMBIO

I parchi di interscambio come definiti all'art. 2 sono localizzati a:

- Genova Campasso (impianto temporaneamente oggetto di lavori e fuori servizio);
- Genova Marittima Bacino (Fuori Muro);
- Genova Voltri FM.

È inoltre individuato un punto di interscambio nell'area in radice di Ponte Nino Ronco, denominata "Bretella" (impianto temporaneamente oggetto di lavori e fuori servizio).

I movimenti di manovra dai parchi di interscambio ai binari operativi degli impianti dei terminal portuali e viceversa, vengono effettuati di norma:

Nell'Ambito di Sampierdarena

- Nel Settore Orientale:
 - da parco Campasso al parco Rugna (terminal Calata Sanità, Calata Bettolo e Calata Oli Minerali);
 - da parco Campasso a Ponti Rubattino e San Giorgio;
 - da parco Campasso ad area Pietro Chiesa;
 - da parco Campasso ad area ex centrale Enel.
- Nel Settore Centrale:
 - da Bacino (Parco Fuori Muro) a Ponte ex Idroscalo (impianto temporaneamente fuori servizio);
 - da Bacino (Parco Fuori Muro) a piazzale area Centro Smistamento e Consolidamento Merci;
 - da Bacino (Parco Fuori Muro) a Ponti Etiopia, Eritrea, Somalia e Libia.
- Nel Settore Occidentale:
 - da Bacino (Parco Fuori Muro) a Calata Derna e ai Ponti Ronco e Canepa.

Nell'Ambito di Genova Prà/Voltri

- Da Voltri FM al terminal portuale di Prà/Voltri.

ART. 5

MODALITA' DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO DI MANOVRA FERROVIARIA

In ogni movimento di manovra devono essere garantite e univocamente attribuite le funzioni di sicurezza atte a regolare, autorizzare, comandare ed eseguire il movimento di manovra.

Il coordinamento, la programmazione operativa e la sorveglianza del servizio di manovra ferroviaria sono affidati all'impresa di manovra. Alla sorveglianza, da svolgere in modo continuo, è preposto un referente specificamente individuato dall'impresa di manovra.

Comanda le operazioni ferroviarie portuali il Capo Squadra con la collaborazione dei manovratori, previa predisposizione e verifica dell'istradamento.

I movimenti di manovra spinti devono essere accompagnati a terra dall'addetto che comanda la manovra. Esegue la manovra il mezzo di trazione assegnato, condotto da un agente di condotta.

Lo svolgimento delle suddette attività è disciplinato in apposita procedura, di cui all'art. 11 del presente Regolamento, che descrive la gestione dei movimenti anche con riferimento alle interazioni e interfacce tra gli agenti coinvolti.

Gli agenti che comandano e che eseguono i movimenti di manovra devono preventivamente conoscere le condizioni particolari dell'infrastruttura ferroviaria su cui si svolge la manovra, con particolare riferimento ai parchi di interscambio.

L'agente di condotta che esegue il movimento di manovra deve stabilire la velocità del convoglio tenendo conto:

- a. degli ordini ricevuti;
- b. dell'efficacia del sistema di frenatura di cui dispone;
- c. dello spazio di visuale libera;
- d. delle modalità con cui si svolge il movimento;
- e. delle particolari condizioni locali.

La velocità massima consentita dei movimenti di manovra non deve comunque essere:

- superiore ai 6 km/h all'interno dei raccordi portuali in linea con il regolamento PGOS RFI;
- superiore ai 30 km/h nelle altre porzioni di rete interessate dai movimenti di manovra,

salvo restrizioni temporanee specificamente individuate, rese note all'impresa di manovra, a cura di Autorità di Sistema Portuale ovvero del gestore dell'infrastruttura/impianto nella cui giurisdizione ricade l'area soggetta a restrizione.

L'esecuzione dei movimenti di manovra nelle zone di intersezione non protette (attraversamenti stradali a raso all'interno degli scali o in caso di malfunzionamento dei PL automatici), come individuate nell'allegato A al presente Regolamento, viene limitata a 4 km/h con emissione di segnale acustico da parte del conducente del mezzo di trazione; il convoglio è preceduto da personale dell'impresa di manovra che avrà compito di protezione della marcia anche al fine di segnalarne il transito ai conducenti dei mezzi stradali. In particolare, la protezione degli attraversamenti stradali non protetti dovrà essere effettuata arrestando il convoglio prima di impegnare ogni attraversamento a raso, accertandosi che nell'ambito della visuale libera non ci siano ostacoli che possano opporsi al passaggio del convoglio, e presentando agli utenti della strada (veicoli e/o pedoni) eventualmente sopraggiungenti le necessarie segnalazioni di arresto (bandiera rossa nelle ore diurne e lanterna a luce rossa durante le ore con limitata illuminazione naturale).

Verificata l'assenza di situazioni di potenziale pericolo, il personale che protegge l'attraversamento, segnalerà al conducente del mezzo di trazione il via libera ottenendone conferma dell'esatta ricezione secondo le regole riportate nell'istruzione per il servizio dei manovratori (ISM).

Per quanto riguarda invece gli attraversamenti a raso protetti da barriere (Ambito Sampierdarena - Settore Occidentale), si rimanda alle relative specifiche emesse dalla ditta costruttrice (allegato B) ed alle apposite disposizioni di servizio emanate dall'allora Autorità Portuale di Genova (allegato C).

Le manovre ferroviarie da svolgere sono notificate agli agenti sulla base di appositi ordini di manovra, in relazione alle occorrenze dell'impianto (carri arrivati o annunciati, ripartizione, richieste di carri da parte dei terminal portuali, ecc.).

Ai fini dello svolgimento dei movimenti di manovra, il collegamento fra gli agenti può essere assicurato mediante l'ausilio di radiotelefono o altro idoneo di sistema di comunicazione, secondo le vigenti normative e disposizioni in materia.

Autorità di Sistema Portuale può variare le modalità di svolgimento delle operazioni ferroviarie portuali in relazione ad interventi sulla rete ferroviaria portuale o su quella esterna ovvero per ragioni di sicurezza o di

operatività portuale, anche su indicazione dell'impresa di manovra o del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

ART. 6 AUTOPRODUZIONE

È consentita l'autoproduzione del servizio di manovra agli operatori di impianto che hanno una connessione ferroviaria in esclusiva con la rete del Gestore dell'Infrastruttura (RFI, di seguito anche GI).

Gli operatori di impianto che intendano autoprodurre il servizio di manovra di competenza debbono presentare all'Autorità di Sistema Portuale istanza di autorizzazione, dimostrando all'atto della richiesta di essere dotati delle medesime certificazioni e abilitazioni del concessionario, con particolare riguardo al personale e ai mezzi di trazione, adeguati ed in grado di espletare in sicurezza le movimentazioni da compiere in linea con le previsioni del presente Regolamento.

Tale richiesta di autoproduzione sarà valutata in conformità con quanto previsto al punto 16.3 della Delibera ART 130/2019 in vigore e l'eventuale autorizzazione è rilasciata previa verifica delle attestazioni fornite.

In caso di esito confermativo delle predette attività di verifica, gli operatori di impianto interessati devono rivolgersi esclusivamente al concessionario anche ai fini del necessario coordinamento.

L'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria portuale in regime di autoproduzione avviene a titolo oneroso, corrispondendo all'Autorità di Sistema Portuale un canone annuo mobile pari allo 0,5% del fatturato relativo alla attività svolta in regime di autoproduzione.

ART. 7 ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO

Il servizio è garantito dall'impresa di manovra su 24 h/giorno per l'intero arco annuale; la stessa impresa, in base alla programmazione operativa, dispone l'articolazione dei turni di lavoro necessari per la copertura dei servizi richiesti e le occorrenze professionali.

Il dimensionamento minimo della squadra di manovra è costituito da un'unità a bordo del mezzo e due unità per attività accessorie, tra cui la protezione del convoglio in fase di traino e spinta nonché la manovra manuale dei deviatori.

Per le manovre ferroviarie portuali all'interno dei parchi di interscambio e per le operazioni di terminalizzazione da/per gli impianti dei terminal portuali, la squadra può essere composta da due unità ove non sia prevista la protezione di passaggi stradali a raso non protetti da barriere.

Il personale impiegato nelle attività oggetto della concessione dovrà disporre delle necessarie abilitazioni/certificazioni tecniche, di sicurezza, di formazione ed idoneità psico-fisiche del personale preposto alle attività di condotta e di manovra come da normativa vigente e parametrize anche all'impiantistica presente sull'infrastruttura ferroviaria su cui si svolge il servizio. L'impresa di manovra dota il proprio personale di un documento, anche digitale, attestante le abilitazioni, certificazioni e formazioni

conseguite dal personale, che deve essere esibito a richiesta di RFI, delle imprese ferroviarie, dei terminal portuali ovvero di Autorità di Sistema Portuale. L'elenco di detto personale, completo delle abilitazioni, certificazioni e formazioni conseguite, deve essere tenuto aggiornato dall'impresa di manovra ed inserito nell'eventuale fascicolo di raccordo, indicando in particolare eventuali variazioni tra gli aggiornamenti delle norme di esercizio del raccordo.

ART. 8

MEZZI DI TRAZIONE E FRENATURA

Il servizio di manovra ferroviaria può essere effettuato con i seguenti mezzi di trazione: locomotore termico, locotrattore, locomotore bimodale/ibrido e locomotore elettrico (ove possibile).

Le caratteristiche dei mezzi di trazione debbono assicurare il traino e la spinta dei convogli, tenuto conto del peso degli stessi, della capacità dell'infrastruttura e dell'andamento planoaltimetrico dei piazzali e dei raccordi.

I mezzi di trazione debbono essere nella disponibilità dell'impresa di manovra che ne garantisce l'efficienza e la conformità alle disposizioni ANSF n.1/2015 e la sussistenza delle idonee autorizzazioni al servizio parametrate anche all'impiantistica presente sull'infrastruttura ferroviaria su cui si svolge il servizio. È cura dell'impresa di manovra la verifica periodica, alle scadenze previste dalle norme d'uso del mezzo, ed il permanere delle caratteristiche, dei requisiti e degli standard tecnici e di sicurezza, che ne garantiscano l'efficienza e la conformità alle disposizioni di cui sopra.

L'impresa di manovra dovrà tenere un registro relativo alle attività di cui sopra in materia di certificazioni, verifica periodica e manutenzione dei mezzi di trazione, che deve essere esibito a richiesta di RFI ovvero di Autorità di Sistema Portuale. L'elenco di detti mezzi, completo delle abilitazioni, certificazioni e formazioni conseguite, deve essere tenuto aggiornato dall'impresa di manovra ed inserito nell'eventuale fascicolo di raccordo, indicando in particolare eventuali variazioni tra gli aggiornamenti delle norme di esercizio del raccordo.

I mezzi di trazione dovranno essere attrezzati con opportuno sotto-sistema di bordo tale da interagire con i sotto-sistemi di terra, laddove esistenti, e supportare le relative funzioni di sicurezza da essi rese disponibili.

Per le esigenze di frenatura, durante l'esecuzione delle manovre di traino e di spinta nei parchi è richiesto per i convogli in manovra l'uso del freno continuo. L'accertamento sull'efficienza del freno continuo è di competenza del personale di macchina coadiuvato da un manovratore.

Le eccezioni alla detta regola, ed in particolare l'uso del solo freno del mezzo di trazione, sono stabilite nelle specifiche disposizioni organizzative del servizio di manovra, in relazione al peso ed alla lunghezza dei convogli.

Nel caso in cui l'agente di condotta debba allontanarsi dalla cabina di guida del mezzo di trazione, deve assicurarsi preventivamente che il convoglio sia immobilizzato e che sia impedito l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.

ART. 9

PIANIFICAZIONE E GESTIONE OPERATIVA DELLA MANOVRA FERROVIARIA PORTUALE

La programmazione del servizio di manovra ferroviaria nel porto di Genova deve essere coordinata con la programmazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all'interno dei singoli impianti di servizio. A tal fine, l'impresa di manovra redige, nel rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali, un documento di programmazione denominato "Programma di manovra", prima dell'avvio del servizio ed in occasione dell'attivazione di ciascun orario di servizio e di variazioni che abbiano un impatto significativo sul servizio. Tale attività di programmazione integrata viene svolta dall'impresa di manovra in coordinato rapporto con le imprese ferroviarie interessate, il Gestore dell'infrastruttura, i terminal portuali interessati, Autorità di Sistema Portuale e gli eventuali altri richiedenti/operatori di impianto interessati.

Nel "Programma di manovra" vengono riportati gli orari di arrivo e partenza dei treni, nonché declinate tutte le operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi, ivi incluse l'avvio e la conclusione del servizio di manovra, con i relativi orari e le conseguenti rispettive responsabilità; il documento di programmazione è redatto evidenziando le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli. D'intesa con i richiedenti e il GI ed AdSP, il concessionario individua tre fasce orarie (punta, media e morbida), eventualmente differenziate in relazione al giorno della settimana o al periodo dell'anno, che caratterizzano l'impianto portuale in relazione al traffico programmato.

Il "Programma di manovra" definito dall'impresa di manovra, risolve gli eventuali conflitti operativi secondo le priorità di seguito indicate per ordine di applicazione:

- le manovre ferroviarie per/da settori di infrastruttura destinate ad uso comune dei diversi terminal portuali hanno priorità su quelle per/da settori di infrastruttura in uso esclusivo di un solo terminal portuale;
- le manovre ferroviarie portuali per i treni in arrivo hanno priorità su quelle per i treni in partenza, salvo casi di dichiarata saturazione dell'impianto;
- fra manovre ferroviarie in arrivo (o in partenza) la priorità è data dalla successione delle tracce orarie assegnate, salvo diverse indicazioni ricevute dall'impresa ferroviaria titolare delle tracce, sempre che ciò non costituisca limitazione alla capacità dell'impianto.

Le imprese ferroviarie e i terminal portuali devono fornire alle strutture individuate dall'impresa di manovra, secondo le modalità definite da quest'ultima, le comunicazioni giornaliere attinenti al "Programma di manovra", incluse quelle relative alla sussistenza di condizioni che determinano restrizioni o altre particolarità attinenti all'esecuzione della manovra ferroviaria.

Le imprese ferroviarie ed i terminal portuali concordano mensilmente con l'impresa di manovra la programmazione operativa.

L'impresa ferroviaria comunica settimanalmente (di regola entro le ore 12 del venerdì) all'impresa di manovra, ai terminal e ad AdSP la programmazione settimanale dei treni.

L'impresa ferroviaria comunica all'impresa di manovra entro le ore 12 di ogni giorno operativo gli eventuali aggiornamenti, modifiche, soppressioni ed inserimenti di treni straordinari secondo gli accordi intervenuti con gli operatori.

Il terminal portuale invia, nei termini di cui sopra, all'impresa di manovra il programma delle terminalizzazioni e delle cancellazioni previste per il giorno successivo.

L'impresa di manovra, sulla base di quanto sopra, redige la programmazione ed il cronoprogramma giornaliero che viene trasmesso a tutti i soggetti interessati ai fini della rispettiva programmazione operativa.

Presiede e coordina le attività di manovra una "sala operativa" con sede nell'ambito territoriale del Comune di Genova. Tale sala rappresenta quindi in punto di interfaccia tra l'ambito marittimo/portuale e la rete ferroviaria nazionale, nel rispetto delle regole normative definite da RFI e ANSFISA, nell'ottica del miglior soddisfacimento possibile delle esigenze/desiderata delle imprese ferroviarie e dei terminal portuali.

All'interno di tale sala l'impresa di manovra dovrà prevedere la presenza di figure professionali altamente qualificate che coordinano, in primis, il movimento ferroviario con le attività di banchina, nonché pianificano e seguono le attività di manovra vera e propria, coordinando le operazioni e curando i rapporti con le imprese ferroviarie e il GI. La dotazione minima della sala operativa dovrà prevedere almeno:

- Un pianificatore rail, avente funzione di raccordo tra le attività di manovra ferroviaria, le attività dei terminal e le attività sulla rete ferroviaria nazionale e di pianificazione delle priorità;
- Un coordinatore/responsabile operativo, avente funzione di coordinamento e vigilanza sulle attività di manovra giornaliere, di gestione di priorità e interferenze quali ad esempio quelle derivanti da interventi di manutenzione/cantierizzazione;
- Una figura amministrativo/contabile dedicata alla rendicontazione/reportistica/fatturazione del servizio;

Sarà facoltà di RFI, a propria cura e spese prevedere la presenza in tale sala operativa di un proprio funzionario, con il ruolo di interfaccia per un miglior raccordo tra i vari soggetti ed in particolare con il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale nonché di vigilanza sul rispetto di quanto previsto dal programma di arrivo/partenza treni.

ART. 10

LIVELLI DI SERVIZIO

L'impresa di manovra deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel documento di programmazione, svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di assicurare il trasferimento dei convogli nei tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato.

L'impresa di manovra si obbliga a garantire i seguenti livelli di qualità del servizio, così come stabilito dalla misura 12.2 lettera b) dell'allegato A alla delibera ART n.130/2019:

- per le operazioni funzionali all'introduzione del convoglio verso il terminal/impianto di servizio, l'avvio delle operazioni di manovra avviene entro un tempo massimo di 15 minuti rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione:
 - a) in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;
 - b) in caso di ritardo nella stazione di destinazione contenuto rispettivamente entro:
 - 15 minuti nelle fasce orarie di punta;
 - 30 minuti nelle fasce orarie medie;
 - 60 minuti nelle fasce orarie di morbida;
 - c) 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.
- per le operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dall'impianto e al successivo piazzamento in stazione, l'impresa di 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.
- per le tracce programmate in gestione operativa, non presenti nel documento di programmazione, preventivamente concordate tra i richiedenti servizi e l'impresa di manovra (in collaborazione con il GI), l'impresa di manovra si obbliga ad avviare le operazioni di manovra entro un massimo di 60' dall'arrivo del convoglio nella stazione di destinazione, ovvero dal termine delle operazioni di messa a disposizione del convoglio nel terminal/impianto di servizio (per le operazioni propedeutiche alla partenza).

La mancata ottemperanza agli obblighi e alle tempistiche di cui sopra comporta, per l'operatore del servizio di manovra, la corresponsione al richiedente il servizio, a titolo di penale, di una somma da definire - tra le parti individuate nei pertinenti atti contrattuali - in forma di percentuale del corrispettivo previsto per l'operazione di manovra, in ogni caso non inferiore al 10%. Nessun addebito può essere imputato all'impresa di manovra nel caso di ritardi in arrivo del materiale rotabile da manovrare nella stazione di destinazione superiori ai ritardi sopra indicati, nel caso di ritardi nella messa a disposizione del convoglio per l'estrazione dall'impianto, ed in ogni caso in cui l'impresa di manovra dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia dovuto a cause non riconducibili a responsabilità del medesimo.

L'impresa di manovra è tenuta a pubblicare sul proprio sito web i livelli di servizio garantiti ed il relativo sistema di penali.

L'impresa di manovra pubblica sul proprio sito web il rapporto percentuale tra operazioni soggette a penali ed il totale delle operazioni svolte, sia con riferimento ai singoli utenti che alla totalità degli stessi. I suddetti dati sono pubblicati, con cadenza almeno semestrale, entro tre mesi dalla conclusione del periodo di riferimento.

ART. 11

DOCUMENTAZIONE, PROCEDURA E REPORTISTICA

Il dettaglio delle modalità di svolgimento delle manovre deve essere descritto in apposito documento ("Disposizioni Organizzative della manovra - DOM") predisposto dall'impresa di manovra e da comunicare ad Autorità di Sistema Portuale e da redigere sulla base della normativa vigente in materia.

In particolare, il servizio sarà svolto nel rispetto delle "istruzioni per il servizio dei manovratori", delle "istruzioni per il servizio dei deviatori" e delle "istruzioni per l'esercizio del Freno Automatico" emanate da Rete Ferroviaria Italiana spa (RFI) e con riferimento ad ogni ulteriore pertinente documento in materia quali disposizioni/prescrizioni/istruzioni emanate e aggiornate da ANSFISA e da RFI, che l'impresa deve dichiarare di conoscere ed applicare. Le modalità per la movimentazione e la messa a disposizione dei convogli in arrivo e partenza al/dal porto sono altresì coerenti con le Norme di Esercizio del Raccordo (NER) contenute nel/i Fascicolo/i di Raccordo, ove presente/i.

Il suddetto documento (DOM) deve descrivere:

- a) le aree operative interessate dalle operazioni;
- b) i mezzi impiegati nelle operazioni;
- c) la "Procedura operativa", ossia la descrizione analitica delle operazioni ferroviarie da effettuare (indicando, tra l'altro, giorni e fascia oraria per lo svolgimento delle operazioni, composizione della squadra, procedura di svolgimento delle operazioni e relative comunicazioni e segnalazioni tra gli operatori, flussi documentali, etc.), prevedendo le fasi di presa e consegna dei convogli, di movimentazione delle convogli da e per i terminal portuali/impianti di servizio, di composizione e scomposizione dei treni e la movimentazione dei carri. Al fine di limitare le manovre di composizione dei convogli nei parchi portuali, la "Procedura operativa", anche in conformità con quanto previsto all'articolo 5 ed in coordinato rapporto con l'impresa ferroviaria interessata, è volta ad agevolare la composizione ed il trasferimento di treni completi dalle banchine direttamente ai parchi di interscambio.

La Procedura operativa è opportunamente coordinata con il Piano di Sicurezza di cui all'articolo 12 del presente Regolamento.

Le operazioni ferroviarie portuali, comunque effettuate, devono essere registrate a cura dell'impresa di manovra su un apposito registro, anche informatico, che consenta, a fine di ciascun mese, di valutare l'entità del lavoro di manovra svolto, anche in rapporto con quello dei mesi precedenti.

Il riepilogo mensile delle operazioni effettuate viene inviato ad Autorità di Sistema Portuale.

ART. 12

PIANO DI SICUREZZA - DISPOSIZIONI DI SERVIZIO

Il concessionario sarà tenuto a rispettare le vigenti norme in materia di sicurezza della salute del personale, con particolare riferimento al Testo Unico ex D.L. n. 81/2008, e alle norme specifiche in materia di servizi ferroviari.

Sull'infrastruttura e sui convogli devono pertanto essere svolte tutte le funzioni atte a garantire la sicurezza dei movimenti di manovra e la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi, tenendo conto delle caratteristiche dell'infrastruttura e dei convogli, dell'interazione tra essi, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio tramite addetti aventi competenze certificate.

Le funzioni di cui sopra devono essere svolte, a terra e a bordo dei convogli, da tutti gli addetti alle mansioni di sicurezza necessari con il supporto:

- a) delle idonee attrezzature tecnologiche imposte dalle norme cogenti (nazionali e internazionali), oppure previste dai codici di buona pratica (norme tecniche, istruzioni di settore, schemi di principio, ecc., già adottati in conformità alle norme cogenti) applicabili allo specifico contesto tecnico-operativo;
- b) della relativa procedura operativa di cui all'art. 11 del presente Regolamento.

Gli addetti alle mansioni di sicurezza devono essere in possesso delle specifiche competenze professionali e idoneità fisiche e psico-attitudinali e devono essere qualificati tramite adeguata formazione e abilitati in conformità alle normative vigenti.

Al fine di assicurare i requisiti e gli standard necessari per lo svolgimento in sicurezza delle manovre ferroviarie portuali, l'impresa, ai sensi delle sopra citate norme in materia, redige i previsti documenti inerenti alla sicurezza e la valutazione dei rischi.

In particolare il "Piano di sicurezza della Manovra Ferroviaria", da trasmettere ad Autorità di Sistema Portuale e da redigere anche in coordinamento con la procedura operativa di cui all'art. 11 del presente Regolamento e sulla base di quanto indicato nell'allegato A al presente Regolamento, deve descrivere:

- a) i soggetti coinvolti e l'individuazione del Responsabile del servizio prevenzione e protezione, delle responsabilità, competenze e deleghe dei vari soggetti;
- b) l'identificazione dei rischi delle manovre ferroviarie, delle modalità finalizzate alla loro comunicazione e degli interventi volti alla loro minimizzazione (con particolare riferimento alle eventuali attività interferenti e alle zone di intersezione);
- c) Le disposizioni di sicurezza sul lavoro, che dovranno contenere tra l'altro:
 - l'identificazione dei referenti che dovranno garantire l'applicazione delle disposizioni di sicurezza;
 - le particolarità di esecuzione, i vincoli e le cautele nella utilizzazione delle attrezzature in presenza di particolari tipi di trasporto, alle quali il personale addetto alle manovre ferroviarie si deve attenere;
 - la definizione dei dispositivi di protezione individuale (DPI), delle misure di protezione, prevenzione, emergenza ed evacuazione;
 - la definizione degli eventuali divieti.

Ai fini di cui sopra il ridetto Piano specificherà le disposizioni di servizio da adottarsi in caso di attività interferenti e nelle aree interessate da intersezioni fra il traffico ferroviario e quello stradale, fino alla loro eliminazione, come individuate nell'allegato A.

Il Piano di sicurezza dovrà in particolare prevedere l'utilizzo sui mezzi di trazione di radiotelefono o di altro idoneo di sistema di comunicazione, secondo le vigenti normative e disposizioni in materia.

Esso dovrà inoltre prevedere le eventualità e i criteri sulla cui base il Responsabile del servizio prevenzione e protezione provvede a valutare la necessità di integrare il lavoro della squadra di manovra con una risorsa aggiuntiva di carattere straordinario a causa di particolari situazioni.

I contenuti del suddetto Piano devono inoltre prevedere:

- l'informazione e la diffusione del Piano stesso a tutti i livelli aziendali;
- la formazione e competenza del personale;
- la verifica dell'efficacia del sistema di gestione della sicurezza.

L'Autorità di Sistema Portuale, tramite il proprio personale ispettivo, assicura la vigilanza ed il controllo in materia di sicurezza del lavoro ai sensi e per gli effetti del D.lgs. 27 luglio 1999, n. 272 e s.m.i. .

ART. 13

PROCEDURE DI EMERGENZA

La procedura di emergenza viene attivata dal soggetto interessato al verificarsi di un caso fortuito o di una causa di forza maggiore (quali condizioni meteorologiche avverse, inagibilità del porto o delle linee ferroviarie o degli impianti dei terminal o delle vie di interconnessioni comuni, sciopero) o di altre condizioni straordinarie che impediscono il regolare svolgimento secondo il programma di manovra.

Il soggetto interessato (Impresa ferroviaria, Impresa di manovra, Terminal, Operatore di Impianto) comunica tempestivamente la situazione agli altri operatori interessati e ad AdSP, anche al fine della predisposizione di un nuovo programma operativo.

In caso di svio, l'impresa di manovra informa AdSP entro 2 ore dall'evento secondo la procedura meglio descritta all'allegato 7 al Capitolato. Fatti salvi casi di emergenza in cui sia a rischio la sicurezza di persone e/o cose, solo una volta attivata tale procedura e d'accordo con AdSP, l'impresa di manovra provvede ad attivare gli interventi occorrenti a risolvere lo svio, con particolare riferimento allo sgombero dei binari, all'eventuale rialzo dei veicoli ferroviari e al ripristino della circolazione. Sulla base di apposita procedura, AdSP, eventualmente con il supporto di RFI, accerta la responsabilità dello svio, anche al fine del ribaltamento degli oneri connessi al ripristino.

ART. 14

ULTERIORI OBBLIGHI DELL'IMPRESA DI MANOVRA

L'impresa di manovra assicura che l'infrastruttura ferroviaria portuale, di uso comune a diversi terminal/operatori di impianto, venga mantenuta libera ed in buona efficienza, attraverso attività di manutenzione preventiva e vigilanza/controllo dell'infrastruttura stessa. Tali attività e le connesse modalità di svolgimento vengono meglio dettagliate nell'allegato 3 al Capitolato.

AdSP può, a propria discrezione, effettuare sopralluoghi per la verifica sullo stato manutentivo dell'infrastruttura e sul corretto svolgimento delle attività in capo al concessionario.

L'impresa di manovra è tenuta ad assicurare il servizio anche nel caso di temporanea rottura o guasto delle barriere di protezione nelle zone di intersezione con la viabilità stradale ove esistenti.

Anche sulla base di quanto indicato nell'allegato D "Infrastruttura ferroviaria portuale di progetto per il porto di Genova", in caso di attivazione di una o più apparati di controllo/comando segnalamento in ambito portuale per l'ottimizzazione della gestione dei movimenti di manovra e lo scambio di informazioni con gli apparati di controllo attivi sulla rete ferroviaria nazionale, l'impresa concessionaria della manovra ferroviaria è tenuta a mettere a disposizione proprio personale dedicato per il presenziamento e gestione di suddetti apparati.

Il personale incaricato di svolgere questa specifica funzione, denominato operatore di movimento, dovrà essere debitamente formato attraverso specifici corsi di istruzione organizzati dal gestore dell'infrastruttura nazionale (RFI) in accordo con l'Autorità di Sistema Portuale.

L'impresa di manovra adempie agli obblighi stabiliti per gli operatori di impianto di servizio da parte delle Delibere ART in materia, avuto in particolare riguardo alle misure 6.1 e 6.2 di cui alla Delibera ART 130/2019 con riferimento ai parchi/punti di interscambio di cui all'art. 4 del presente Regolamento non facenti parte della rete ferroviaria nazionale.

L'impresa di manovra concorrere alla predisposizione e sottoscrive le eventuali procedure di interfaccia/fascicoli di raccordo comprensivi delle Norme di Esercizio Raccordi.

L'impresa di manovra segnala ad Autorità di Sistema Portuale le eventuali inosservanze alle disposizioni del presente Regolamento anche riconducibili agli obblighi collaborativi delle imprese ferroviarie e dei terminal che saranno valutate dalla stessa Autorità al fine della adozione dei provvedimenti di competenza.

ART. 15

RESPONSABILITA', OBBLIGHI INFORMATIVI E COLLABORATIVI DELLE IMPRESE FERROVIARIE E DEI TERMINAL

Ciascuna impresa ferroviaria è responsabile di tutti gli accertamenti relativi al materiale rotabile e alla conformità del carico, delle prescrizioni tecniche da fornire al treno, nonché delle informazioni da fornire all'impresa di manovra per il corretto svolgimento del servizio ferroviario portuale.

Imprese ferroviarie e terminal collaborano alla redazione alla pianificazione integrata del servizio e alla redazione del "Programma di Manovra" così come meglio dettagliato all'art. 9 del presente Regolamento. I terminal forniscono riscontro alle richieste di accesso all'impianto secondo le modalità e tempistiche stabilite dalle Delibere ART in materia.

Al fine di assicurare il regolare svolgimento del servizio ferroviario portuale ed il regolare flusso di entrata ed uscita dei treni dalle aree portuali, non è ammessa la presenza di carri rotti nella composizione di treni con destinazione il porto di Genova. Per le medesime finalità di cui sopra, le imprese ferroviarie (proprietarie

o aventi a vario titolo in utilizzo/disponibilità il materiale rotabile) sono tenute a prendere in consegna dagli impianti ferroviari portuali il materiale rotabile vuoto e/o rotto ed i mezzi di trazione non utilizzati entro il termine di due giorni feriali dall'esito della verifica dei veicoli ferroviari in questione.

Qualora il veicolo sia impossibilitato a viaggiare sulla rete ferroviaria nazionale, entro il suddetto termine, l'impresa ferroviaria (proprietaria o avente a vario titolo in utilizzo/disponibilità il materiale rotabile) notifica all'impresa di manovra e ad AdSP l'impossibilità a prendere in consegna il veicolo e attiva le procedure per una diversa rimozione, coordinandosi con l'impresa di manovra e con il DEC.

Decorso il sopra citato termine di 2 giorni feriali dall'avvenuta verifica, la sosta dei veicoli presso l'infrastruttura ferroviaria portuale comporta la corresponsione all'impresa di manovra, da parte dell'impresa ferroviaria (proprietaria o avente a vario titolo in utilizzo/disponibilità il materiale rotabile), di un importo a titolo di penale secondo il seguente schema (importo a veicolo):

Da 0 a 21 giorni	Da 22 a 39 giorni	Da 40 giorni
20 Euro/giorno	100 Euro/giorno	250 Euro/giorno

Le stesse imprese ferroviarie proprietarie o aventi a vario titolo in utilizzo/disponibilità il materiale rotabile) sono tenute a definire con l'impresa di manovra, e con gli eventuali altri soggetti interessati, modalità punto della rete di collocazione del predetto materiale, anche ai fini degli interventi di manutenzione/ripristino e/o dell'eventuale carrellamento.

Ai fini di poter dare corso alle attività previste dal Regolamento, ed in particolare a quanto previsto agli artt. 9, 10 e 16, le imprese ferroviarie sono tenute a rilasciare ad AdSP della liberatoria richiesta da RFI per l'utilizzo, nell'ambito del PCS, dei dati delle imprese stesse provenienti dai sistemi/piattaforme del Gestore dell'infrastruttura nazionale (PIC - Piattaforma Integrata di Circolazione).

I terminal comunicano giornalmente all'impresa di manovra la giacenza aggiornata e la situazione dei carri presenti nelle aree di loro competenza.

Nel caso di condizioni meteorologiche avverse il terminal interessato comunica immediatamente all'impresa di manovra l'impossibilità di effettuare le attività di carico e scarico e promuove conseguentemente la procedura di emergenza.

I terminal portuali/operatori di impianto i cui ingressi ferroviari sono protetti da cancelli normalmente chiusi sono tenuti alla loro apertura entro 30 minuti dalla comunicazione da parte dell'impresa di manovra di passaggio locomotore/locotratto/convoglio per consentire alla stessa di eseguire il servizio; laddove il convoglio attraversi la servitù di un altro terminal/impianto di servizio, l'eventuale costo sostenuto per consentire l'accesso al terminal/impianto è ribaltato in trasparenza all'impresa di manovra. Laddove il cancello rappresenti anche limite doganale di accesso ad aree c.d. internazionali, l'apertura del cancello è gestita da parte delle forze della Guardia di Finanza.

I terminal adempiono agli obblighi informativi stabiliti per gli operatori di impianto di servizio da parte delle Delibere ART in materia, per quanto concerne gli impianti ferroviari ricompresi nell'ambito delle proprie concessioni.

ART. 16

GESTIONE DELLE INFORMAZIONI RELATIVE ALLA MANOVRA FERROVIARIA PORTUALE

Al fine di garantire l'ottimizzazione dell'organizzazione del trasporto, i tempi di transito in porto e l'accesso ai servizi ferroviari, l'impresa di manovra dovrà avvalersi di idonei strumenti informatici atti ad assicurare un flusso informativo di supporto al servizio per le componenti interne ed esterne al nodo portuale genovese. A tal fine il concessionario dovrà disporre di un sistema/piattaforma informatica idonea, anche attraverso gli opportuni servizi di interoperabilità, ad assicurare la gestione delle informazioni inerenti i processi fondamentali per la manovra ferroviaria, tenuto anche conto di quanto definito al riguardo da Rete Ferroviaria Italiana.

Il sistema dovrà assicurare l'analisi delle informazioni e l'elaborazione degli indicatori di processo da rendere disponibili secondo schemi di analisi da concordarsi con AdSP.

Il sistema dovrà garantire le seguenti caratteristiche:

- **Sicurezza/Protezione:** deve essere assicurata la riservatezza delle informazioni tramite l'uso di idonei strumenti hardware e software progettati in modo da resistere ad attacchi intenzionali e accidentali alla loro integrità e da fornire protezione contro accessi non autorizzati.
- **Continuità:** deve essere garantita l'operatività con qualità e consistenza dell'informazione continue e costanti, nello spazio e nel tempo, che possa sopportare stress ambientali e guasti dell'infrastruttura coerentemente ai livelli di servizio operativo contrattualizzati.
- **Scalabilità:** il sistema deve garantire la scalabilità orizzontale e verticale al fine di mantenere i livelli di servizio desiderati all'aumentare progressivo del carico di lavoro, dovuto all'aumento delle richieste contemporanee al sistema, all'eventuale aumento di complessità causata dall'introduzione di nuovi servizi, nonché alle esigenze informative determinate dalle relazioni sviluppate tra Autorità di Sistema Portuale e sistemi istituzionali esterni all'area portuale (es. Agenzia delle Dogane).

ART. 17

COMPETENZE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

L'Autorità di Sistema Portuale:

1. provvede all'assegnazione in concessione del servizio ferroviario portuale mediante procedura ad evidenza pubblica e di altri servizi allo stesso complementari;
2. decreta le tariffe della manovra in esito alla procedura di affidamento del servizio;
3. cura l'istruttoria e rilascia l'autorizzazione per lo svolgimento del servizio di manovra in regime di autoproduzione (art. 6);

4. provvede agli interventi di manutenzione dell'armamento ferroviario e degli impianti ferroviari portuali comuni, nonché alla segnaletica orizzontale e verticale, laddove tali interventi non siano oggetto di offerta in sede di gara;
5. può variare le modalità di svolgimento delle operazioni ferroviarie portuali secondo quanto stabilito all'articolo 5;
6. definisce criteri ed indirizzi da seguire per il riordino del ciclo informativo/documentale relativo al servizio di manovra ferroviaria portuale
7. provvede a comunicare con congruo anticipo le eventuali modifiche al programma degli interventi sull'infrastruttura di cui all'allegato D al presente Regolamento.

Ai fini dell'esame e della risoluzione di eventuali problematiche connesse con l'esercizio del servizio di manovra e al fine di garantirne un adeguato livello operativo, l'Autorità di Sistema Portuale promuove e presiede un tavolo tecnico composto da un rappresentante per ciascuno dei seguenti Soggetti: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Imprese ferroviarie, Terminal portuali, Impresa di manovra ed eventuali altri Soggetti ritenuti utili alla trattazione dei temi oggetto del tavolo.

ART. 18

DISPOSIZIONI FINALI

Il presente Regolamento è approvato dal Comitato di Gestione e può essere modificato con la medesima procedura.

All'Autorità di Sistema Portuale compete il controllo sulla osservanza del Regolamento e degli altri atti della procedura di assegnazione del servizio nonché la risoluzione di eventuali controversie in ordine all'interpretazione degli stessi.

-----*-----*

ALLEGATI:

- All. A - Descrizione infrastruttura ferroviaria portuale GENOVA SAMPIERDARENA E GENOVA PRA'-VOLTRI
- All. B - Specifiche funzionamento e tabella condizioni_THALES
- All. C - Disposizioni di servizio PL AREA DERNA_APGE 2015
- All. D - Infrastruttura ferroviaria portuale di progetto per il porto di Genova