

ORDINANZA N° 23/2003

Il Presidente dell'Autorità Portuale,

- Vista la propria Ordinanza n°15/2003 in data 18/06/2003 con la quale è stato approvato e reso esecutivo il "Regolamento per l'esercizio delle infrastrutture ferroviarie del Porto di Ancona e della movimentazione dei vagoni";
- Visto l'esito della procedura selettiva, così come approvato dal Comitato Portuale con Deliberazione n°36 in data 24/07/2003, dalla quale è risultata aggiudicataria del servizio la C.P.S. Soc. a r.l.;
- Visto l'atto di concessione n°15/2003 (repert.175) stipulato in data 3/09/2003, con la predetta società;
- Vista la propria Ordinanza n°22/2003 in data 5/09/2003 con la quale sono state rese esecutive le tariffe del servizio, sulla base dell'offerta economica presentata in fase di gara;
- Ritenuta soddisfacente l'ipotesi di "Regolamento operativo del servizio" redatto dalla concessionaria.

ORDINA

(articolo unico)

E' approvato e reso esecutivo con decorrenza immediata l'allegato "Regolamento operativo" del servizio ferroviario portuale.

Ancona, li 13/09/2003

Il Presidente
Dott. Alessandro Pavlidi

*SERVIZIO FERROVIARIO NELL'AMBITO DEL PORTO DI ANCONA E DELLA
MOVIMENTAZIONE DEI CARRI FERROVIARI SUI BINARI PORTUALI CON CONTESTUALE
MESSA A DISPOSIZIONE DI BINARI E PESE FERROVIARIE FUNZIONALMENTE
COLLEGATI ALL'EROGAZIONE DI DETTI SERVIZI*

REGOLAMENTO OPERATIVO

INDICE DEL REGOLAMENTO OPERATIVO

TITOLO I	PREMESSA	Pag.	3
Art. 1	Abbreviazioni	“	3
Art. 2	Oggetto	“	3
Art. 3	Presupposti	“	3
Art. 4	Compiti del Gestore Portuale	“	4
TITOLO II	PROGRAMMA OPERATIVO	“	4
Art. 5	Organizzazione del servizio	“	4
Art. 6	Orario di servizio	“	4
Art. 7	Programma operativo	“	5
Art. 8	Ambiti operativi	“	6
Art. 9	Scalo Marotti / Nuova Darsena	“	6
Art. 10	Fascio Marittima / Porto Storico	“	6
TITOLO III	MODALITA' DI ESECUZIONE DELLE MANOVRE	“	7
Art. 11	Composizione della squadra di manovra	“	7
Art. 12	Operazioni preliminari al movimento di una tirata di carri	“	7
Art. 13	Comando dei movimenti di manovra	“	8
Art. 14	Esecuzione dei movimenti di manovra	“	8
Art. 15	Stazionamento dei rotabili e consegne	“	8
TITOLO IV	SCAMBIO MATERIALI E TARIFFE	“	9
Art. 16	Scambio dei materiali	“	9
Art. 17	Tariffe	“	9
TITOLO V	RESPONSABILITA' E MANUTENZIONE	“	9
Art. 18	Responsabilità	“	9
Art. 19	Manutenzione	“	10

Formattato: Italiano (Italia)

REGOLAMENTO OPERATIVO

TITOLO I PREMESSA

Art. 1 Abbreviazioni

IFP	Infrastruttura Ferroviaria Portuale;
GP	Gestore Portuale;
AP	Autorità Portuale;
RFI	Rete Ferroviaria Italiana;
FS	Ferrovie dello Stato s.p.a.;

Art. 2 Oggetto

Il presente regolamento disciplina le modalità di svolgimento del servizio ferroviario nel porto di Ancona e la movimentazione dei carri ferroviari, ivi compresa l'attività di pesatura sulle pese inserite nell'IFP, da parte del GP di detto servizio.

Il presente regolamento viene adottato con ordinanza dall'Autorità Portuale di Ancona e ha valenza nel relativo ambito territoriale di competenza.

Art. 3 Presupposti

Presupposti per l'articolazione del presente regolamento operativo sono:

- 1 Atto di concessione del binario di collegamento fra la stazione FS di Ancona e la banchina Da Chio compresi i binari dell'ex stazione Marittima, nonché contratto di allaccio dei binari della rete infrastrutturale del porto di Ancona alla Rete Ferroviaria Italiana, e relativi allegati:
 - planimetria,
 - istruzioni per la gestione dei binari di presa e consegna ubicati nello scalo Marotti e nell'ex stazione di Ancona Marittima,
 - prescrizioni ai sensi dell'art. 7 - comma 1 del D.L.gs. 626/94 e successive modificazioni,
 - condizioni di ammissione alla circolazione dei veicoli sui tratti in curva con raggio inferiore a 100 m,
- 2 Convenzione per disciplinare l'esercizio ferroviario della struttura ferroviaria demaniale del porto dorico allacciata alla stazione di Ancona,
- 3 Regolamento per l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria nel porto di Ancona e movimentazione dei vagoni.

Art. 4 Compiti del Gestore Portuale

1. Presa e consegna dei carri carichi e vuoti e di altro materiale di carico sui fasci di presa e consegna descritti nell'atto di concessione di cui al punto 1) del precedente art. 3; trasporto dei materiali di cui al precedente punto 1) dai fasci di presa e consegna fino ai punti di carico e scarico in banchina o all'interno dei singoli stabilimenti allacciati e svolgimento delle relative operazioni di spostamento e riordino dei carri stessi sulla rete portuale e sui binari interni degli stabilimenti;
2. controllo del materiale da scambiare con Trenitalia, in contraddittorio con il relativo personale, nei termini e nei modi previsti dall'art. 28 delle Condizioni Generali per l'esercizio dei Binari di raccordo per gli stabilimenti raccordati;
3. esecuzione delle operazioni di pesatura delle merci caricate sui vagoni completi;
4. scomposizione e ricomposizione dei convogli diretti ai singoli clienti ed operatori portuali, mantenendo l'organizzazione dei trasporti a gruppo omogeneo di carri nei modi e nel rispetto del programma concordato con Trenitalia sulla base dello standard del convoglio convenuto con i singoli clienti.

TITOLO II PROGRAMMA OPERATIVO

Art. 5 Organizzazione del servizio

La struttura preposta alla erogazione del servizio è articolata in:

1. Mezzi necessari all'espletamento del servizio (Locotrattori, radiotelefoli, valvole portatili, staffe fermacarri, ecc.)
2. Dirigenza - con il compito di predisporre il programma delle manovre e darvi attuazione, nonchè programmare e dare esecuzione a tutte le attività propedeutiche allo svolgimento del servizio in concessione sorvegliando sul corretto svolgimento;
3. Operatori di manovra - le maestranze direttamente impegnate nell'espletamento dell'attività di movimentazione prevista dal programma di manovra;
4. Struttura amministrativa - preposta allo svolgimento delle attività amministrative connesse con il servizio in concessione.

Art. 6 Orario di servizio

Il servizio è operativo nei giorni lavorativi da Lunedì a Venerdì dalle ore 6.00 alle ore 19.00, nonché il Sabato dalle ore 6.00 alle ore 12 e 30.

Al personale impegnato si applica il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei lavoratori dei porti.

Art. 7 Programma operativo

I servizi di movimentazione dei veicoli ferroviari in ambito portuale saranno svolti secondo “Il programma giornaliero delle manovre” che sarà redatto ed eseguito dal GP, tramite la propria struttura dedicata, secondo le modalità previste dall’art. 17 e all. 3 del “Regolamento per l’esercizio dell’IFP di Ancona e della movimentazione dei vagoni”, salvo contingenze particolari.

Il programma delle manovre viene predisposto entro le ore 16 di ogni giorno per il giorno lavorativo successivo a cura della Dirigenza della manovra.

Al fine della predisposizione del programma gli utenti del servizio e gli stabilimenti raccordati dovranno far pervenire al GP le richieste di servizio entro e non oltre le ore 15 su apposito stampato allo scopo predisposto, al n. di fax convenzionale che sarà allo scopo istituito.

Le richieste di servizio potranno/dovranno riguardare:

1. comunicazione di conferma dei treni di carbone previsti dall’orario ferroviario e/o eventuali variazioni;
2. comunicazione e/o conferma di eventuali altri treni interessanti il porto previsti in arrivo dall’orario ferroviario;
3. copia delle richieste di servizi formulate dalle imprese a Trenitalia e aventi per oggetto sbarchi e/o imbarchi di merci per i quali servizi è previsto un preavviso di 72 ore (3° comma art. 17);
4. richieste di movimentazione a carro singolo o per singoli gruppi;
5. richieste di pesatura;
6. richieste di movimentazione di carri all’interno degli stabilimenti raccordati;
7. ogni altra notizia in ordine a previsione di arrivi e/o sbarchi che possano interessare la manovra portuale.

A sua volta Trenitalia farà pervenire, entro le ore 15.00 e per il giorno successivo, il programma dei treni e degli inoltri di materiale rotabile verso il porto definito per ambito operativo (Nuova Darsena, Porto Storico).

Copia del “Programma delle manovre” sarà tempestivamente fatta pervenire alla struttura di Trenitalia presente nello scalo Marotti e agli operatori portuali interessati.

Le richieste di servizio che dovessero pervenire oltre l’orario stabilito, ma non oltre le 18, saranno prese in considerazione ed esaurite in coda a quelle programmate se ed in quanto compatibili con il programma stesso e con le condizioni oggettive in atto.

Il GP sarà portato a conoscenza da parte dell’A.P., con preavviso adeguato, di eventuali programmi di interventi manutentivi ai binari di presa e consegna e di eventuali programmi di interventi manutentivi alla IFP tali da limitarne l’operatività.

In situazioni di consistente traffico il programma dovrà prevedere l’ordine di priorità delle forniture di servizi alla luce degli accordi intercorsi con Trenitalia e in funzione delle esigenze tecniche di svolgimento del servizio.

Il “Programma delle manovre” potrà subire delle variazioni sulla base di quanto stabilito dal GP in base a eventuali nuove esigenze di traffico cui è interessato il Porto, dandone adeguato preavviso.

Per i servizi richiesti e non disdettati via fax entro le ore 18 del giorno precedente, in assenza del materiale da movimentare, sarà addebitato il mancato avvio per un importo pari alla tariffa oraria comprensiva del mezzo di trazione e dell’intera squadra di manovra per le ore di mancato utilizzo, e comunque con un minimo pari a due ore.

Art. 8 Ambiti operativi

Allo scopo di facilitare la programmazione dei servizi l'IFP viene suddivisa in due ambiti operativi distinti facenti capo rispettivamente ai due fasci di presa e consegna e denominati:

1. scalo Marotti / Nuova Darsena;
2. fascio ex stazione Marittima / Porto Storico.

Art. 9

Scalo Marotti / Nuova Darsena

La capacità dei due binari di presa e consegna dello Scalo Marotti è di 280 metri.

In applicazione di quanto previsto dall'art. 17 e all.3 del "Regolamento per l'esercizio dell'IFP e della movimentazione dei vagoni" la messa a disposizione dei rotabili di un treno ENEL da parte di Trenitalia avverrà sui due binari di presa e consegna di scalo Marotti, con due tirate per treno, con inizio alle ore 6.00.

Il GP provvederà al prelievo e alla restituzione delle tradotte nel rispetto del programma previsto dal "Regolamento per l'esercizio dell'IFP e della movimentazione dei vagoni" o con diversa turnazione a seguito di specifici accordi con Trenitalia e inseriti nel "Programma giornaliero delle manovre".

Il resto di quanto previsto dall'art. 17 e all. 3 del suddetto "Regolamento" resta invariato salvo cause di forza maggiore.

Le tirate di manovra da e per i raccordi Tubimar e Granarie di Sicilia avranno composizione massima commisurata alla rispettiva capacità del binario raccordato stimata per entrambi in cinque carri da quattro assi.

La composizione massima di un convoglio in movimento in ambito nuova darsena è da prevedersi in 10 - 12 carri, salvo casi eccezionali e previa verifica di compatibilità.

Art. 10

Fascio Marittima e Porto Storico

La capacità del IV e V binario del fascio Marittima adibiti a binari di presa e consegna è di 120 metri.

In virtù della limitata lunghezza di detti binari le tradotte in movimento nel Porto Storico non potranno superare la composizione massima di cinque/sei carri a quattro assi.

Le operazioni di manovra nel Porto Storico, ivi comprese le operazioni di pesatura, si svolgeranno preferibilmente negli orari già previsti dall'all. 3 al "Regolamento per l'esercizio dell'IFP e della movimentazione dei vagoni" e cioè nelle fasce orarie tra le 7.00 e le 11.00 e tra le 17 e 30 e le 19.00, salvo nei casi di esigenze particolari e di emergenza nei quali il programma sarà concordato di volta in volta con Trenitalia tenendo conto degli orari di arrivo e partenza dei traghetti e delle banchine di assegnazione.

TITOLO III

MODALITÀ' DI ESECUZIONE DELLE MANOVRE

Art. 11

Abilitazioni e composizione della squadra di manovra

A norma dell'art. 11 del "Regolamento per l'esercizio dell'IFP e della movimentazione dei vagoni" il personale del gestore portuale preposto alle attività di manovra e di condotta dei mezzi di trazione, sia sui binari di presa e consegna all'interno del recinto ferroviario che sui binari in ambito portuale, deve essere in possesso delle abilitazioni alle rispettive funzioni:

- "Modulo A" di cui alla disposizione n. 7/2001 del Direttore della ex Divisione Infrastruttura oggi RFI spa, per la formazione e l'accompagnamento dei convogli in movimento;
- "Patente B" o abilitazione equivalente per la guida dei locomotori di manovra, in adesione alla Delibera 31/2000 del Direttore della ex Divisione Infrastruttura, oggi RFI spa.

Copia del certificato di abilitazione dovrà essere esibita alle autorità preposte ogni qual volta sia necessario.

La squadra di manovra tipo dovrà essere costituita dal guidatore del mezzo di trazione e da due operatori a terra, uno dei quali comandato ad assumere le funzioni di Capo Squadra e quindi con autorità su tutti gli altri partecipanti, compreso il guidatore, nell'espletamento delle attività di cui trattasi.

La mansione di Capo Squadra sarà chiaramente comandata sul turno di avviamento al lavoro.

Il Capo Squadra, sulla base del programma delle manovre da svolgere, dispone per la successione dei movimenti da effettuare e quindi per la predisposizione degli istradamenti da percorrere, ne verifica la correttezza e provvede al comando del movimento di manovra.

Il guidatore del mezzo di trazione nell'eseguire il movimento deve a sua volta verificare la corretta predisposizione dell'istradamento.

Nell'espletamento delle attività il personale deve indossare gli indumenti forniti dal datore di lavoro e usare i dispositivi di protezione individuale necessari.

Art. 12

Operazioni preliminari al movimento di una tirata di carri

Prima di dare corso a ogni movimento di manovra, oltre ad attenersi scrupolosamente a quanto previsto dalle "Istruzioni per la gestione dei binari di presa e consegna ubicati nello scalo Marotti e nell'ex stazione di Ancona Marittima", gli operatori della manovra dovranno:

- Verificare che sui binari di presa e consegna non siano in atto manovre;
- Accertare che non siano in atto interventi manutentivi e che comunque non siano esposti segnali di arresto (bandiera o luci rosse);
- Spuntare il materiale rotabile sulla base della documentazione fornita da Trenitalia e verificare lo stato del materiale rotabile;
- Agganciare il mezzo di trazione e la condotta pneumatica del freno continuo, provvedere al caricamento della condotta;
- Rimuovere le staffe fermacarri e/o allentare gli eventuali freni a mano serrati (le staffe vanno riposte in luogo sicuro e concordato, se del caso, con gli operatori di Trenitalia);
- Nello scalo Marotti posizionarsi sulla colonna adiacente al piano caricatore dello dal lato opposto rispetto al piano caricatore stesso;
- Predisporre l'istradamento e verificarne la correttezza.

Il movimento di manovra avviene di norma con treno trainato e con velocità moderata al livello di “passo d’uomo” in quanto preceduta da un manovratore a piedi mentre il secondo prende posto al termine della colonna di carri.

Art. 13

Comando dei movimenti di manovra

Le comunicazioni tra il guidatore del mezzo di trazione e i componenti della squadra di manovra avvengono tramite un sistema di radiotelefoni il cui funzionamento è normato dall’art. 16 delle Istruzioni per il Servizio dei Manovratori in uso nelle F.S.

Il sistema è costituito, per ogni macchina, da una frequenza esclusiva, da un radiotelefono veicolare fisso sul mezzo di trazione e da un apparecchio portatile per ogni componente della squadra di manovra.

In caso di mancato funzionamento dei radiotelefoni i movimenti di manovra sono regolati con segnali a mano (bandiera rossa di giorno e lanterna a luce bianca o rossa di notte).

Art. 14

Esecuzione dei movimenti di manovra

Gli spostamenti di veicoli ferroviari con mezzo di trazione devono avvenire con la condotta del freno collegata e funzionante.

Di norma i movimenti di manovra avvengono con il convoglio trainato. Qualora, per particolari esigenze, il convoglio fosse spinto il veicolo di testa dovrà essere munito di valvola portatile per la frenatura e scortato da un operatore della manovra.

Per i movimenti di manovra sui binari di presa e consegna all’interno dello Scalo Marotti gli operatori di manovra dovranno avere cura di posizionarsi dal lato opposto al magazzino / piano caricatore.

Art. 15

Stazionamento dei rotabili e consegne

La pendenza dei binari di presa e consegna dello scalo Marotti e del fascio Marittima, nonché di tutta l’IFP è inferiore al 6‰ pertanto per lo stazionamento dei veicoli si dovrà provvedere alla chiusura di un freno a mano di un veicolo ogni venti. In difetto di freni a mano si dovranno calzare le ruote di altrettanti veicoli con due staffe, ciascuna sotto una ruota di ciascun asse. Le staffe non utilizzate devono essere riposte in luogo sicuro.

Tra i Capi Squadra che si succedono nel turno devono essere scambiate consegne scritte dalle quali si possa accertare la situazione dei carri sui binari dell’ambito di competenza, i carri frenati o staffati, il numero delle staffe non utilizzate e il luogo di accantonamento.

TITOLO IV SCAMBIO MATERIALI E TARIFFE

Art. 16
Scambio dei materiali

Trenitalia darà avviso al GP della messa a disposizione dei rotabili sui binari di presa e consegna con lettera di avviso contenente, oltre ai dati identificativi dei rotabili, il nominativo della impresa portuale o della ditta raccordata cui i carri sono destinati.

Sulla base dell'avviso ricevuto il GP provvederà alla verifica di corrispondenza e di stato del materiale restituendo copia dell'avviso a Trenitalia controfirmata per accettazione.

Procederà poi alla consegna del materiale al destinatario.

Sia il GP che il destinatario hanno facoltà di muovere eccezioni facendole risultare sulla predetta lettera di avviso (o verbale di consegna).

La consegna si intende regolarmente eseguita se il destinatario non solleva eccezioni in ordine al materiale consegnato.

Le imprese portuali a loro volta informeranno tempestivamente, via fax o telefono, il GP del termine delle operazioni di carico e/o scarico al fine di procedere alla restituzione dei rotabili a Trenitalia.

Il GP ne darà a sua volta avviso a Trenitalia con lettera di restituzione che sarà sottoscritta previa verifica dello stato dei rotabili da restituire.

I verbali di consegna e/o di riconsegna costituiscono documenti per il rilevamento delle prestazioni erogate dal GP.

Art. 17
Tariffe

Gli utenti del servizio dovranno corrispondere al GP per il servizio erogato le somme corrispondenti alle seguenti tariffe:

- | | |
|--|-------------|
| 1. movimentazione da e per le banchine dai binari di presa e consegna a carro singolo: | euro 25,74; |
| 2. pesatura: | euro 58,81; |
| 3. operazione di manovra nell'ambito dei raccordi per ogni ½ ora del mezzo di manovra: | euro 38,61; |
| ed | euro 11,88; |

per ogni operatore (minimo 3) con un minimo di una ora di impegno.

Il pagamento dei servizi avverrà dietro emissione di fattura, il GP avrà diritto al riconoscimento dei pagamenti da parte degli utenti del servizio entro 30 giorni dall'emissione della relativa fattura.

TITOLO V
RESPONSABILITÀ' E MANUTENZIONE

Art. 18
Responsabilità

Il GP è fatto salvo da ogni responsabilità circa la non corrispondenza a quanto richiesto in ordine al materiale rotabile assegnato da Trenitalia agli utenti. E' fatto altresì salvo da ogni responsabilità circa i danni che dovessero derivare al materiale rotabile, all'infrastruttura ferroviaria o altro da non corretto carico dei carri o da ogni altra evidente causa non dipendente espressamente dalle operazioni di manovra in ambito IFP.

Il GP è fatto infine salvo da oneri derivanti dai corrispettivi per tardata restituzione dei veicoli dovuta a responsabilità dell'utente del servizio o a oggettiva impossibilità, per cause esterne, ad erogare il servizio stesso in maniera tempestiva.

Il GP è tenuto a garantire la continuità del servizio, a mantenere in efficienza tutti i mezzi necessari per lo svolgimento dello stesso. Ogni situazione di impossibilità di utilizzo dei mezzi per cause indipendenti dalla volontà del Gestore Portuale deve essere immediatamente comunicata all'A.P..

Art. 19 Manutenzione

La manutenzione ordinaria all'armamento dei binari e dei deviatori ubicati nell'IFP è a carico del GP, sia per le attività manutentive specifiche per i binari e i deviatori posati su pietrisco che per i binari e i deviatori plateati e a piano a raso.

Essendo l'IFP completamente a raso il GP provvederà alla manutenzione ordinaria delle casse di manovra e relativa tiranteria, alla pulizia e lubrificazione dei deviatori e ai relativi controlli.

Provvederà infine a mantenere libere ed efficienti per essere percorse le gole tra rotaia e controrotaia.

E' a carico del GP la manutenzione ordinaria delle pese ferroviarie inserite nell'IFP.