



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

REGOLAMENTO COMPRENSORIALE DELLA MANOVRA FERROVIARIA

VENEZIA MARGHERA SCALO

(RECOMAF)

Venezia, Maggio 2017

INDICE

PREMESSA	3
DISPOSIZIONI GENERALI.....	4
Oggetto del regolamento	4
Definizioni	4
DESCRIZIONE DEL COMPENSORIO	6
La rete fisica	6
Impianti raccordati: terminal portuali e ditte industriali	10
Beni essenziali per la manovra nel comprensorio	11
LA MANOVRA FERROVIARIA	12
Attori del sistema e responsabilità della Manovra	12
Modalità di richiesta del servizio di manovra	14
Modalità di svolgimento delle manovre	14
Documento di Programmazione di Compensorio	15
IL GESTORE UNICO	16
Modalità e termine della procedura di individuazione	16
Affidamento a terzi dei servizi di manovra	17
Obblighi del Gestore Unico	17
CONDIZIONI GENERALI DEL SERVIZIO	18
Tariffe e Condizioni Generali di vendita.....	18
Livelli di servizio per le Imprese Ferroviarie.....	18
CLAUSOLE FINALI.....	18
Revisione obbligatoria del ReCoMaF	18
Pubblicità.....	18
Allegato 1 Fascicolo di Raccordo ERF (FR).....	19
Allegato 2 Piano schematico di Ve. Marghera Scalo.....	19
Allegato 3 Disposizioni Organizzative di Manovra (DOM)	19

PREMESSA

L’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con Delibera 18/2017 stabilisce le **“Misure regolatorie concernenti i servizi di manovra ferroviaria di cui all’articolo 13 del decreto legislativo 15 luglio 2015”**.

Tali misure, come indicato dalle delibere n. 30/2016 e n. 70/2014, si applicano esclusivamente agli impianti in regime di **Gestore Unico (GU)**, selezionati, secondo i criteri espressi con la delibera n. 133/2016, in ragione della particolare complessità degli stessi, della loro collocazione strategica nell’ambito del sistema logistico nazionale e dell’esigenza di trovare un nuovo assetto nell’organizzazione del servizio di manovra, a seguito del disimpegno di RFI come gestore del servizio di manovra primaria in detti impianti a partire dal 2013.

La Delibera 18/2017 richiede, per ogni comprensorio, l’identificazione degli Operatori Comprensoriali (OC), del Gestore Unico e la **Redazione del Regolamento Ferroviario di Compensorio della Manovra Ferroviaria (ReCoMaF)**.

Ai fini della redazione del ReCoMaF, poiché la Delibera 18/2017 definisce le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) quali operatori comprensoriali “per le aree ricadenti nella circoscrizione di un’Autorità Portuale di Sistema”, si intende per “circoscrizione” **l’ambito portuale**, così come delimitato dal Piano Regolatore di Sistema Portuale (art. 5 comma 1 Legge 84/94 e art. 6 comma 1 D.lgs. 4 agosto 2016).

Il comprensorio ferroviario di Venezia Marghera Scalo, costituito da circa 45km di binario, la stazione di Venezia Marghera Scalo, i raccordi privati e raccordi di terminal, è interamente ricadente nell’ambito portuale del Porto di Venezia (AdSP del Mare Adriatico Settentrionale).

In tale ambito, il servizio di manovra ferroviaria è compreso tra i servizi di interesse generale (D.M. 4/4/1996) sui quali le AdSP hanno piena ed esclusiva competenza (Legge n. 84/1994, così come modificata dal D.lgs. n. 169/2016).

TITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto del regolamento

1. Il presente Regolamento, di cui le Premesse costituiscono parte integrante e sostanziale, 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.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente atto si intende per:

- a) «**Compensorio Ferroviario**»: insieme afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli impianti raccordati, dagli analoghi impianti di proprietà del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e da una o più stazioni ferroviarie o impianti di interfaccia con la rete ferroviaria nazionale, nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento;
- b) «**Gestore dell'infrastruttura nazionale**» o «**GI**»: soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento, ai sensi del D.Lgs. 15 luglio 2015, n. 112. Ai fini del presente Regolamento il GI è la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI);
- c) «**Impianto di Servizio**»: l'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 marittime collegate a servizi ferroviari;

d) «**Impianto Raccordato**»: impianto, di proprietà di soggetto diverso dal GI, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo;

e) «**Operatore Comprensoriale**»: soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del comprensorio ferroviario in cui si svolga 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 (di seguito: AdSP), si intende per proprietario, ai fini del presente Regolamento, l'AdSP stessa;

f) «**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;

g) «**Gestore unico**» o «**GU**»: il soggetto, individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni relative alla commercializzazione ed eventualmente all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario;

h) «**Impresa ferroviaria di trasporto**» o «**IF**»: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza di trasporto e di un certificato di sicurezza ai sensi del D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;

h) «**Raccordati**»: terminal portuali e ditte Industriali raccordate alla rete del comprensorio ferroviario e autorizzati a svolgere attività all'interno di uno o più terminal o stabilimenti industriali;

l) «**Manovra Unica**» o «**MU**»: trazione di convoglio ferroviario volta alla terminalizzazione presso i raccordati in un unico spostamento di treni in partenza («**MU di prelievo**») o di treni in arrivo («**MU di fornitura**») con origine o destinazione la Stazione ferroviaria di Venezia Marghera Scalo.

TITOLO II

DESCRIZIONE DEL COMPENSORIO

Articolo 3 La rete fisica

Il **Compensorio Ferroviario** di Venezia Marghera Scalo è costituito dall'insieme dei binari, che collegano i terminal portuali e le ditte industriali con i parchi e con la stazione ferroviaria di Venezia Marghera Scalo, ricadenti nell'ambito portuale del Porto di Venezia (AdSP del Mare Adriatico Settentrionale). La stazione di Venezia Marghera Scalo fa parte dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed è gestita da RFI.

Le caratteristiche impiantistiche ed infrastrutturali del Compensorio di Venezia Marghera Scalo sono descritte: nel Registro Disposizioni di Servizio (RDS), nel Fascicolo di Raccordo ERF (Allegato 1) e nella Planimetria dell'Isola Portuale (Figura 2); esso presenta uno sviluppo complessivo del tracciato pari a circa 65 km parte di proprietà demaniale (c.a. 47 km) e parte di proprietà comunale (c.a. 18 km). Il Compensorio è quindi costituito dai seguenti elementi lineari e puntuali:

a) Stazione ferroviaria merci di Venezia Marghera Scalo

L'impianto – dedicato esclusivamente al servizio merci - rappresenta la stazione di arrivo/partenza dei treni afferenti ai raccordi presenti nell'area portuale e collega il Compensorio di Venezia Marghera Scalo alla rete nazionale mediante la linea Venezia Mestre-Venezia Marghera Scalo, a singolo binario elettrificata, e mediante il "binario Azotati" non elettrificato.

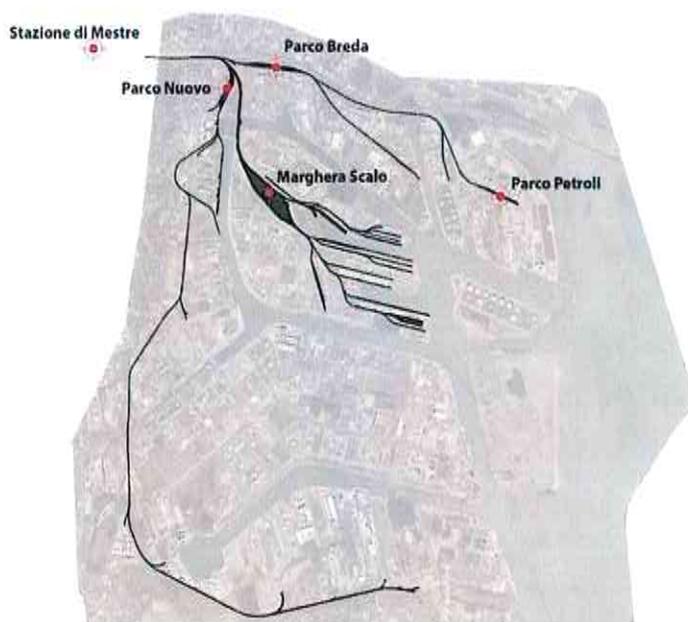


Fig. 1 - Rete ferroviaria del Comprensorio di Venezia Marghera Scalo in esercizio al Gestore Unico

Nella stazione sono presenti (Allegato 2):

- **Fascio Base** (Stazione appartenente alla IFN), gestito da RFI, attrezzato per le operazioni di arrivo/partenza e per la presa/consegna, interfaccia fra i servizi di trasporto delle Imprese Ferroviarie su linea RFI e il servizio di Manovra Unica (MU) del GU.
Si compone di 12 binari centralizzati (apparato centrale di tipo ACEI), di cui 10 completamente elettrificati ed attrezzati sia per l'arrivo che la partenza dei treni, mentre i rimanenti 2 binari (contraddistinti con il n.1 e n.2), elettrificati solo per un tratto lato Venezia Mestre.
Relativamente alla tempistica che caratterizza le operazioni tecniche da espletare sul Fascio, si evidenzia che per i treni in arrivo il tempo medio è all'incirca di 30 minuti, mentre per i treni in partenza sale a 1,5 ore (in caso di treni in partenza con carico costituito da merci pericolose i tempi sono non inferiori alle 2 ore).
Relativamente alla lunghezza dei singoli binari, i n.1 e n.2 hanno una lunghezza paragonabile al modulo europeo 750 m e nel complesso, con eccezione dei binari n. 10, 11 e 12, la lunghezza dei binari è superiore al modulo "economico" 550 m).

- **Fascio Riordino**, raccordo gestito dal GU, dedicato ai servizi di MU da/per raccordi, inclusa la sosta del materiale rotabile. Si compone di 13 binari aventi lunghezza variabile fra circa 80 e 600 m, con funzioni di sosta del materiale rotabile in attesa di trasferimento verso il Fascio Base o in attesa di consegna verso i raccordi.
- **Fascio Ovest**, raccordo gestito dal GU, composto da 4 binari di lunghezza pari a 390 m, avente funzioni analoghe al Fascio Riordino.

È presente anche uno Scalo Pubblico adiacente alla stazione, costituito da 4 binari tronchi di lunghezza limitata (lunghezza massima inferiore a 200 m) da dedicare ad operazioni di carico/scarico, gestito da RFI.

b) Fasci di binari del Parco Breda

Il Parco Breda, raccordo gestito dal GU e allacciato alla stazione di Ve. Mestre, rappresenta il fascio a servizio delle aree industriali Nord/Nord-Est del porto. Si compone di 10 binari non centralizzati con lunghezza variabile fra 340 m e 612 m, dedicati alla sosta del materiale diretto/proveniente dai raccordi dell'area industriale Nord/Nord-Est. I primi 4 binari presentano lunghezza superiore a 500 m e quindi paragonabile o superiore a quella "economica". Dal Parco Breda si dirama la Linea Petroli del Raccordo Base.

c) Fasci di binari del Parco Nuovo

Il gruppo di binari raccordati denominato Parco Nuovo, di proprietà del Comune di Venezia e dato in gestione alla società ERF S.p.A., è costituito da 8 binari aventi lunghezza compresa fra 200 e 400 metri. E' collegato alla Stazione di Ve. Marghera Scalo tramite il Binario Azotati del Raccordo Base. Dal Parco Nuovo si diramano sezioni del Raccordo Base quali le linee denominate Ilva-Sali, Azotati e linea Enichem. All'interno del Parco Nuovo è situato il deposito locomotori della società ERF S.p.A. (Linea Deposito). Parco Nuovo assolve la funzione di area di sosta per i convogli da e per le Ditte Raccordate della zona industriale Ovest e Sud.

d) Parco Petroli

E' costituito da un gruppo di 4 binari aventi lunghezza compresa fra 374 m e 444 m ed è situato al termine della Linea Petroli del Raccordo Base che si dirama dal Parco Breda.

e) Raccordo Base, diramantesi dalla Stazione di Venezia Marghera Scalo

Il Raccordo Base (come definito nel Fascicolo di Raccordo tra ERF ed RFI) collega fra loro, con innesto dalla stazione di Ve. Mestre, gli elementi sopra descritti. Esso costituisce la dorsale di collegamento del Comprensorio.

Il raccordo, non in sede propria, presenta numerose interferenze con il sistema stradale: sono presenti 28 Passaggi a Livello che si aggiungono ad un numero piuttosto elevato di attraversamenti privati. Ciò comporta una forte limitazione alla velocità delle tratte ai fini di garantire la sicurezza.

L'armamento presente varia dal tipo FS46 all'UNI60, con traverse sia in legno che in c.a.p., che non determina alcuna limitazione in termini di carico assiale, mentre i deviatori, non centralizzati, sono anch'essi di diverse caratteristiche.

L'andamento plano-altimetrico non presenta particolari criticità, in quanto ad eccezione di 2 tratte con pendenza comunque inferiore al 6,5 ‰, la pendenza del tracciato è caratterizzata da valori non superiori all'1 ‰, mentre i raggi di curvatura sono sempre superiori a 150 m.

Sono presenti tre ponti (ponte su Canale Industriale Brentella, ponte sulla Darsena, ponte su Lusore) situati rispettivamente sulle linee Petroli, Ilva e Azotati, Fusina.

f) Raccordi ai terminal commerciale dell'isola portuale

Costituito dai binari demaniali che servono le banchine relative a Molo Sali, Molo A e Molo B, dove operano i terminalisti Multiservice, TRV, TIV e Vecon. I binari hanno un'estensione complessiva di 5 km.

Lo sviluppo dei binari prevede una parte comune di raccordo a Venezia Marghera Scalo, di circa 1,6 km, che si dirama all'interno dei singoli terminal per uno sviluppo ulteriore di 19,5 km (Figura 2).

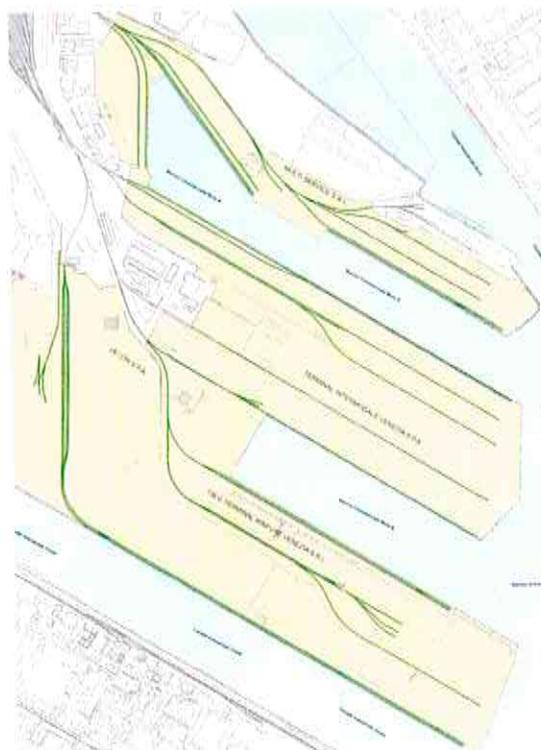


Fig. 2 - Planimetria dell'Isola Portuale (in verde i binari dei terminal commerciali)

Articolo 4 **Impianti raccordati: terminal portuali e ditte industriali**

La figura 3 e la tabella seguente mostrano i terminal portuali e le ditte industriali raccordate all'atto dell'adozione del presente ReCoMaF. Essi sono differenziabili, in base all'aver effettuato o meno traffico ferroviario nel 2016, in *raccordi attivi e inattivi*, ma comunque sono tutti allacciati al Raccordo Base tramite apposito contratto di raccordo con l'attuale Gestore Unico.

I primi appartengono all'isola portuale o hanno un contratto attivo con RFI che garantisce l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale ai carri con origine o destinazione negli stessi raccordi.

I secondi, al momento non hanno contratti attivi tali da permettere il traffico su rete RFI.

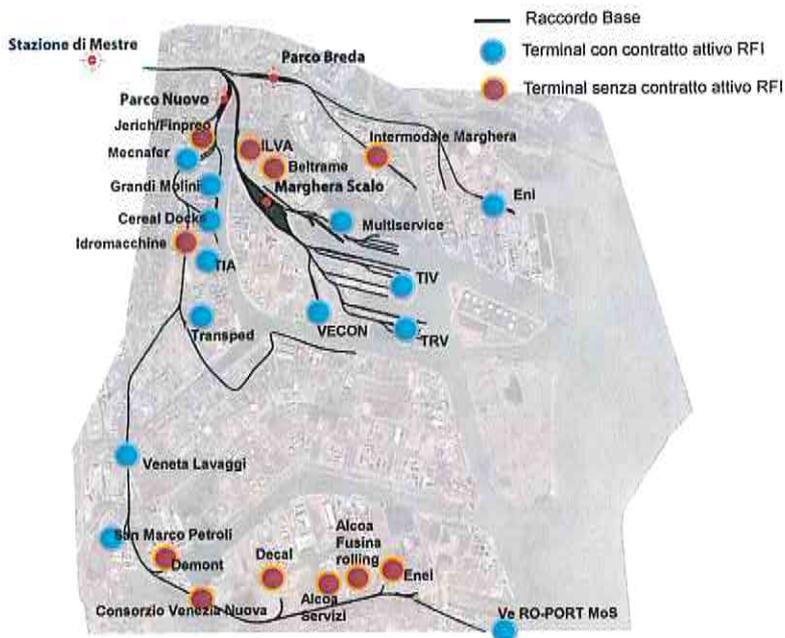


Fig. 3 - Raccordati titolari di Contratto di Raccordo con il GU presenti nel Comprensorio e terminal dell'isola portuale

Raccordati attivi	Raccordati non attivi
1. CEREAL DOCKS	14. ALCOA SERVIZI
2. GRANDI MOLINI	15. ALCOA-FUSINA ROLLING
3. MULTISERVICE	16. BELTRAME
4. ENI	17. CONSORZIO VENEZIA NUOVA
5. INTERPORTO DI VENEZIA (TIA)	18. DECAL
6. MECNAFER	19. DEMONT
7. TIV	20. IDROMACCHINE
8. TRV	21. ENEL
9. TRANSPED	22. FIN.PREO (JERICH)
10. SAN MARCO PETROLI	23. ILVA
11. VECON	24. INTERMODALE MARGHERA
12. VENETA LAVAGGI	
13. VENICE RO-PORT MOS	

Articolo 5

Beni essenziali per la manovra nel comprensorio

L'individuazione dei beni essenziali sarà predisposta in sede di affidamento del servizio al Gestore Unico ed aggiornata annualmente da quest'ultimo sulla base delle esigenze di esercizio.

I beni essenziali devono essere calibrati in base alla domanda generata dal comprensorio stesso. L'operatività del comprensorio è legata all'infrastruttura ed ai volumi di traffico da movimentare (sia per quanto riguarda le origini/destinazioni che per quanto riguarda i tempi dei servizi di manovra). I servizi di manovra allo stato attuale richiedono l'operatività contemporanea di minimo 3 locomotori di manovra in fascia oraria 6.00 - 22.00 e di 1 locomotore in fascia notturna 22.00 - 6.00. Considerati i tempi di inattività per manutenzione e le necessarie rotazioni fra le macchine, ciò comporta che nel comprensorio debbano essere presenti almeno 6 locomotori adeguati al Decreto 1/2015 dell'ANSF.

Dal punto di vista della gestione della manovra, i beni essenziali devono includere una sala operativa, che comprenda sia gli spazi per gli addetti alla programmazione che alla gestione operativa. Nella sala operativa sarà presente il sinottico della rete ferroviaria sulla quale operano le squadre.

Nel comprensorio deve essere presente anche un deposito/officina dove poter eseguire almeno le operazioni basilari di manutenzione ordinaria dei locomotori dedicati alla manovra. Qualora il Gestore Unico si dotasse delle adeguate certificazioni o si avvallesse di imprese adeguatamente certificate, in tale deposito sarebbe ammessa la manutenzione ai carri ferroviari di soggetti terzi.

Oltre ai locomotori, il comprensorio dovrà avere a disposizione mezzi speciali per garantire il diserbo e altri piccoli interventi di manutenzione binari.

TITOLO III

LA MANOVRA FERROVIARIA

Articolo 6

Attori del sistema e responsabilità della Manovra

In base al quadro normativo di riferimento nazionale e internazionale, i seguenti soggetti hanno compiti nell'attribuzione, erogazione e controllo del servizio di manovra nel comprensorio ferroviario:

- Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (in breve: ANSF), in qualità di autorità italiana preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale ai sensi del Capo IV della Direttiva 2004/49/CE e

svolge i compiti e le funzioni per essa previste dal D.Lgs. n. 162/2007 e s.m.i.;

- Autorità di Regolazione dei Trasporti (in breve: ART), in qualità di ente di regolazione delle politiche inerenti il settore dei Trasporti, ai sensi, in qualità di autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, con competenze ai sensi della legge 22 dicembre 2011, n. 214;
- AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, in qualità di soggetto concedente parte dell'infrastruttura, ente affidante il servizio di interesse generale di manovra portuale, operatore comprensoriale unico dell'ambito portuale, ai sensi del D.M. 4/4/1996 e della Legge n. 84/1994 e s.m.i.;
- Comune di Venezia, in qualità di soggetto concedente parte dell'infrastruttura;
- RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura della Stazione di Venezia Marghera Scalo e di vigilanza¹ sul Raccordo Base e sui Raccordi particolari allacciati alla Rete nazionale con apposito contratto;
- Concessionario dell'infrastruttura di collegamento fra Stazione di Venezia Marghera Scalo e terminal portuali e ditte industriali;
- Gestore Unico di Manovra, in qualità di soggetto affidatario del servizio di Manovra Unica, come in seguito meglio precisato;
- Imprese Ferroviarie, alle quali sono demandate alcune operazioni di manovra in autoproduzione (movimento locomotori, scarti, ecc.), la verifica dei convogli e le operazioni di interfaccia con il Gestore Unico previste nei propri Sistemi di Gestione della Sicurezza;
- Terminal Portuali e Ditte Industriali Raccordate, configurabili come soggetti autorizzati a svolgere attività all'interno di uno o più terminal o stabilimenti industriali o simili e sul cosiddetto raccordo base, alle quali sono demandate le operazioni di interfaccia con il Gestore Unico.

¹ Compete a RFI effettuare visite periodiche per verificare:

- il rispetto delle norme in vigore;
- il rispetto delle Disposizioni Organizzative di Manovra (DOM) del GU;
- il rispetto delle prescrizioni particolari per l'esercizio dell'impianto riportate nell'apposito Fascicolo di Raccordo compilato a cura delle Ditte Raccordate e approvato da RFI (come da Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali (DICC) e Art. 4 Disposizione di RFI n. 36/2007 e s.m.i.).

Articolo 7

Modalità di richiesta del servizio di manovra

In linea generale il Cliente che richiede il servizio deve effettuare la domanda con procedura informatica su apposito applicativo software dell'Operatore Comprensoriale, compilando tutti i campi richiesti.

In considerazione di quanto previsto dalla delibera ART 18/2017, art. 8.2, l'applicativo software dell'Operatore Comprensoriale dovrà quanto più possibile dialogare e perseguire l'interoperabilità con le piattaforme informatiche di GI, IF e GU.

Il dettaglio delle modalità di richiesta della manovra e della messa a disposizione del materiale rotabile devono essere descritti dal Gestore Unico nelle *Condizioni Generali di Vendita del Servizio di Manovra Ferroviaria presso il Porto di Venezia*, ed essere rese pubbliche sul proprio sito web.

Articolo 8

Modalità di svolgimento delle manovre

Le modalità di svolgimento delle manovre sono descritte nel Documento di Organizzazione della Manovra – DOM (Allegato 3), predisposto dal Gestore Unico. Per le manovre svolte dal GU tali modalità sono applicate a tutto il Comprensorio. Relativamente al Fascio Base di Ve. Marghera Scalo le IF possono manovrare in autoproduzione (locomotori, scarti, ecc.) con proprio DOM.

In generale, la movimentazione dei veicoli dai binari di Stazione (che hanno al tempo stesso la funzione di arrivo/partenza su rete RFI e presa/consegna all'interno del sistema dei raccordi) e viceversa è effettuata a cura, responsabilità e spese del Gestore Unico.

Al fine di garantire la regolarità e la sicurezza delle manovre, sull'infrastruttura ferroviaria di collegamento fra la Stazione di Venezia Marghera Scalo, Terminal Portuali e Ditte Industriali Raccordate, può operare solo il Gestore Unico affidatario del servizio.

Le modalità per la movimentazione e la messa a disposizione dei veicoli in arrivo e partenza per/dal raccordo sono definite nelle Norme di Esercizio del Raccordo (NER) contenute nel Fascicolo di Raccordo (FR) e fanno riferimento

alla nota 8493 del 20/11/2013 di RFI – Direzione Produzione con oggetto *Disposizioni attuative per l'espletamento dei servizi di manovra negli impianti del GI.*

In coerenza con le tracce acquistate e l'impegno di impianto richiesto dalle IF, i veicoli destinati ai raccordi base e particolari o in restituzione dagli stessi sono messi a disposizione o riconsegnati sui binari di presa e consegna della stazione di Ve. Marghera Scalo.

Articolo 9

Documento di Programmazione di Compensorio

L'erogazione del servizio del Gestore Unico è vincolato all'orario della Stazione Venezia Marghera Scalo, il cui calendario di apertura è pubblicato annualmente sul Prospetto Informativo delle Rete (PIR), del gestore dell'infrastruttura RFI. Ad eccezione delle festività indicate nel PIR, la Stazione Venezia Marghera Scalo apre lunedì alle ore 6:00 e chiude il sabato ore 21:00.

Nella stazione di Ve. Marghera Scalo le modalità di richiesta e di esecuzione delle manovre ferroviarie devono osservare quanto prescritto nella normativa di esercizio vigente.

La programmazione del servizio di manovra ferroviaria nel Compensorio 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 del Compensorio.

A tal fine, coerentemente con i contenuti del M53 Manovre Integrato, il GU redige, di concerto con RFI, il "Documento di Programmazione dei servizi ferroviari nel Compensorio" (DPC) e lo condivide con l'operatore compensoriale e le IF previa validazione del GI.

TITOLO IV

IL GESTORE UNICO

Articolo 10 Modalità e termine della procedura di individuazione

Nel Comprensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo, comprendente infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari *l'individuazione del Gestore Unico è effettuata, di norma, mediante l'affidamento del servizio da parte dell'AdSP competente, ad un soggetto terzo caratterizzato da idonea garanzia di affidabilità economica e finanziaria* (misura 5.8 Delibera ART n. 18/2017), in possesso dei requisiti di impresa ferroviaria, scelto con procedure selettive entro il 31/12/2017, fatte salve le scadenze di contratti di affidamento vigenti (misura 11 Delibera ART n. 18/2017) alla data di entrata in vigore delle misure di cui alla medesima delibera.

Nelle more della definizione di tali procedure selettive e tenuto conto:

- che attualmente, nel Comprensorio ferroviario di Venezia Marghera Scalo, la società Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera SpA è titolare di *“Convenzione in forma pubblica amministrativa per la gestione dell'esercizio di binari ferroviari a servizio della zona industriale di Porto Marghera – concessione in uso delle aree e degli impianti di proprietà comunale”* (Rep 113629/1976), della durata di 50 anni, con termine al 31/12/2023, non revocabile né disdettabile prima di tale ultima data salvo i casi previsti agli Art. 2 e 4 del suddetto atto;

- che attualmente, la società Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera SpA ha in disponibilità i binari demaniali del Comprensorio fino al 31/12/2017;

- dell'unitarietà della rete ferroviaria in ambito portuale, che implica la necessità di una gestione unitaria del servizio di manovra;

fino alla scadenza della concessione comunale il Gestore Unico riconosciuto dall'Operatore Comprensoriale AdSP è individuato nella società Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A..

Articolo 11

Affidamento a terzi dei servizi di manovra

E' fatto divieto al Gestore Unico di subappaltare il servizio di manovra ferroviario o parte di esso.

Qualora il Gestore Unico si trovasse, per qualsivoglia ragione, nell'impossibilità di esercire direttamente il servizio, in coerenza con quanto previsto all'Art. 2 della concessione comunale, il Gestore Unico è da ritenersi inadempiente e l'affidamento è da intendersi revocato. In tal caso l'Operatore Comprensoriale potrà procedere ad un nuovo affidamento senza che il Gestore Unico inadempiente possa in alcun modo rivalersi su esso.

Articolo 12

Obblighi del Gestore Unico

Il Gestore Unico ha l'obbligo:

- di adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei servizi di manovra ferroviaria;
- di 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;
- di pubblicare sul proprio sito web le condizioni tecnico-economiche dei servizi di manovra ferroviaria, secondo quanto stabilito alla Misura n. 10 della delibera 18/2017;
- di predisporre un sistema separato di rendicontazione della contabilità dei costi dei servizi di manovra ferroviaria;
- di comunicare all'Autorità di Regolazione dei Trasporti le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a quelle pubblicate;
- di pubblicare sul proprio sito web i livelli garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali.

TITOLO V

CONDIZIONI GENERALI DEL SERVIZIO

Articolo 13

Tariffe e Condizioni Generali di vendita

Le tariffe e le Condizioni Generali di vendita e del servizio sono discusse in apposita Conferenza dei Servizi indetta dell'AdSP e rese pubbliche con apposita ordinanza di recepimento.

E' fatto obbligo al Gestore Unico di pubblicare sul sito aziendale tali tariffe e le relative Condizioni Generali di vendita del servizio.

Articolo 14

Livelli di servizio per le Imprese Ferroviarie

Il Gestore Unico produrrà mensilmente un report di analisi dei tempi di servizio offerti alle Imprese Ferroviarie. I livelli minimi garantiti di performance sono descritti negli appositi Contratti stipulati con le IF, inerenti le Messe a Disposizione del materiale Rotabile. Le penali previste sono pari al 10% del corrispettivo relativo al servizio di manovra ferroviaria e applicate qualora sia comprovata la responsabilità dell'inefficienza a carico del Gestore Unico.

TITOLO VI

CLAUSOLE FINALI

Articolo 15

Revisione obbligatoria del ReCoMaF

La revisione del presente ReCoMaF sarà obbligatoria nel caso in cui il comprensorio ferroviario venga ampliato rispetto all'**ambito portuale** e conseguentemente si debba introdurre una variazione della rappresentatività degli operatori comprensoriali.

Articolo 16

Pubblicità

Il presente Regolamento viene adottato con apposita ordinanza del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e pubblicato sul sito della stessa AdSP entro 30 giorni dalla sua adozione.

Allegato 1 Fascicolo di Raccordo ERF (FR)
Allegato 2 Piano schematico di Ve. Marghera Scalo
Allegato 3 Disposizioni Organizzative di Manovra
(DOM)

Linea Ve. Mestre – Ve. Marghera Scalo

FASCICOLO DEL RACCORDO BASE
DELLA ZONA INDUSTRIALE DI
PORTO MARGHERA

Ditta

Esercizio Raccordi Ferroviari
di Porto Marghera S.p.A.

allacciato alle stazioni di
Ve. Mestre e Ve. Marghera Scalo

Indice

1	CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA	3
1.1	Planimetria del Raccordo Base	3
1.2	Tratti di binari e fasci di binari	3
1.2.1	Intervie	5
1.2.2	Pendenza e raggio di curvature dei binari del Raccordo Base	6
1.2.3	Ostacoli a distanza ridotta	6
1.3	Deviatoi del Raccordo Base	6
1.3.1	Prospetti dei deviatori	6
1.4	Particolari attrezzature presenti nel raccordo base	11
1.5	Passaggi a livello e attraversamenti di linee di raccordo	12
1.5.1	Passaggi a livello senza barriere	12
1.5.2	Passaggi a livello con barriere	12
1.5.3	Passaggi a livello con S.O.A.	12
1.6	Telecomunicazioni e comunicazioni tra operatori della manovra	12
1.6.1	Telecomunicazioni	12
1.6.2	Comunicazioni tra operatori della manovra	13
1.7	Impianto di illuminazione	13
1.8	Binari adibiti per carico e scarico merci pericolose	13
1.9	Impianti e mezzi per estinzione incendi	13
1.10	Zona centralizzata	13
2	NORME DI ESERCIZIO DEL RACCORDO	14
2.1	Veicoli ammessi a circolare sul raccordo base	14
2.1.1	Prescrizioni particolari relative al materiale rotabile	14
2.2	Mezzi e personale addetti alle manovre	15
2.2.1	Organizzazione e funzioni della manovra	15
2.3	Esecuzione delle manovre	15
2.4	Stazionamento e immobilizzazione dei materiali	17
2.5	Attraversamento dei P.L. e degli attraversamenti delle linee di raccordo	17
2.5.1	Attraversamento dei P.L. senza barriere e degli attraversamenti delle linee di raccordo	17
2.5.2	Modalità per l'attraversamento dei P.L. con barriere	17
2.5.3	Modalità per l'attraversamento dei P.L. con S. O. A.	18
2.6	Messa a disposizione dei carri	18
2.7	Valutazione dei rischi	18
2.8	Inconvenienti di manovra	18
3	ALLEGATI	19
3.1	Planimetria del Raccordo Base	19
3.2	Piano schematico della stazione di Ve. Mestre e Ve. Marghera Scalo	19
3.3	Elenco agenti abilitati	19
3.4	Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenze (DUVRI)	19
4	PROSPETTO FIRME E AGGIORNAMENTI	20

1. CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA

1.1 PLANIMETRIA DEL RACCORDO BASE

Le planimetrie dei binari del Raccordo Base sui quali opera il personale dell'Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A. (denominata ERF nel seguito) costituiscono allegato n.1 al presente Fascicolo.

1.2 TRATTI DI BINARI E FASCI DI BINARI

Normalmente ERF esegue il servizio di manovra con una o più squadre che operano con giurisdizione su tutti i binari interessati di Ve Marghera Scalo e quelli del Raccordo Base ovvero:

1. Tutti i binari di circolazione della stazione di Ve Marghera Scalo ovvero i binari I-II-III-IV-V-VI-VII-VIII-IX-X-XI e XII. Tali BINARI sono al contempo Arrivi/Partenza e Presa/Consegna.
2. Tutti i binari facente parte il Raccordo Base.

Le funzioni dei binari esistenti all'interno del Raccordo Base sono indicate nei prospetti seguenti; una descrizione dettagliata delle linee del Raccordo Base è in allegato n.1.

Binario	Tratti	Metri	Funzione
Linea Petroli	da deviatoio BV 1 a Parco Petroli	2264	circolazione
Ramo Righi	da deviatoio ex P 3 a paraurti via Righi	581	circolazione
Linea Industrie	da deviatoio ex P 1 a Darsena canale Brentelle	992	circolazione
Ramo Ilva	da paraurti via Industrie a ingresso ILVA	667	circolazione
Linea Azotati	da deviatoio NT 3 a deviatoio 205	1065	circolazione
Linea Molini	da deviatoio NE1 a paraurti Banchina Cereal Docks	845	circolazione
Linea EniChem	da deviatoio NC 4 a deviatoio E 16	2261	circolazione
Linea Idromacchine	da deviatoio E 11 a inizio proprietà Idromacchine	282	circolazione
Linea Fusina	da deviatoio E 16 a cancello VeRoPortMos	8279	circolazione
Ramo Decal	da deviatoio F 18 a ingresso Decal	587	circolazione
Ramo EniChem	da deviatoio E16 a 40,8 mt da punta E17	87	circolazione

Fascio	Denominazione	Metri	Intervia
Parco Breda (P.B.)	PRIMA	592	2,68
	SECONDA	581	2,64
	TERZA	571	2,47
	QUARTA (solo lato Venezia)	494	2,63
	QUINTA	460	2,53
	SESTA	396	2,66
	SETTIMA	396	2,62
	OTTAVA	494	2,53
	NONA	340	2,63
	DECIMA	341	
Parco Nuovo (P.N.)	PRIMA	402	2,89
	SECONDA	423	2,81
	TERZA	263	4,22
	QUINTA	317	
	BINARIO DEPOSITO (fino cancello)	260	
	BINARIO FONDERIE (linea)	362	
	BINARIO FONDERIE (asola)	173	2,54
Parco Petroli	PRIMA	462	2,55
	SECONDA	430	2,61
	TERZA	395	2,53
	QUARTA	376	
Raddoppio via Industrie	ASOLA DI RADDOPPIO DI FRONTE T.R.M.	430 430	2,48
	ASOLA DI RADDOPPIO LINEA FUSINA	2531	2,80
Asta	ASTA DI MANOVRA	625	
Deposito Locomotori	PRIMO	71	3,13
	SECONDO	71	
	TERZO (esterno)	69	4,36
	QUARTO	63	

Marghera Scalo – Fascio Riordino (Fascio Est)

Binario	Tratti	Metri	Funzione
Binario 1	Dal deviatoio 221-220 al deviatoio 115	113	Manovra /sosta mat.
Binario 2	Dal deviatoio 219 al deviatoio 115	151	Manovra /sosta mat.
Binario 3	Dal deviatoio 218 al deviatoio 114	257	Manovra /sosta mat.
Binario 4	Dal deviatoio 217 al deviatoio 116	354	Manovra /sosta mat.
Binario 5	Dal deviatoio 216 al deviatoio 116	395	Manovra /sosta mat.
Binario 6	Dal deviatoio 215 al deviatoio 117	426	Manovra /sosta mat.
Binario 7	Dal deviatoio 214 al deviatoio 117	447	Manovra /sosta mat.
Binario 8	Dal deviatoio 214 al deviatoio 111	462	Manovra /sosta mat.
Binario 9	Dal deviatoio 213 al deviatoio 111	451	Manovra /sosta mat.
Binario 10	Dal deviatoio 213 al deviatoio 110	483	Manovra /sosta mat.
Binario 11	Dal deviatoio 209 al deviatoio 108	554	Manovra /sosta mat.
Binario 12	Dal deviatoio 209 al deviatoio 108	554	Manovra /sosta mat.
Binario 13	Dal deviatoio 208 al deviatoio 107	630	Manovra /sosta mat.

Marghera Scalo – Fascio Arrivi-Partenze (di competenza ERF)

Binario	Tratti	Metri	Funzione
Binario 1	150 mt dopo dev. D06 al deviatoio 105	469	Partenza
Binario 2	150 mt dopo dev. D06 al deviatoio 105	469	Partenza

I binari di circolazione della stazione di Ve Marghera Scalo (RFI) ovvero i binari I-II-III-IV-V-VI-VII-VIII-IX-X-XI e XII sono al contempo Arrivi/Partenza e Presa/Consegna (per caratteristiche vedi M 47 di Stazione)

Marghera Scalo – Fascio Ovest

Binario	Tratti	Metri	Funzione
Binario 14	Dal deviatoio D06 al deviatoio 105	513	Manovra /sosta mat.
Binario 15	Dal deviatoio D06 al deviatoio 105	482	Manovra /sosta mat.
Binario 16	Dal deviatoio D7-D8 al deviatoio D29	459	Manovra /sosta mat.
Binario 17	Dal deviatoio D10 al deviatoio D29	461	Manovra /sosta mat.

1.2.1 Intervie

Tutte le intervie dei binari dei parchi sono di larghezza non inferiore a metri 2,47 pertanto, con riferimento alle prescrizioni dettate all'art. 8 della Legge 26 aprile 1974 n. 191 e all'art. 6 del DPR 1 giugno 1979 n. 469, l'accesso alle intervie deve avvenire rispettando rigorosamente le seguenti limitazioni:

- è sempre vietato sostare nelle intervie in prossimità delle confluenze fra binari, nello spazio compreso fra deviatoio e traversa limite;
- l'accesso è consentito quando il materiale su di un binario è fermo mentre lo spostamento di veicoli sul binario attiguo è stato preventivamente annunciato e avviene a una velocità inferiore a 30 km/h . Tale avviso sarà effettuato, solitamente, a mezzo di comunicazioni verbali, eccezionalmente anche scritto.

Tali limitazioni non sono necessarie se lo spazio libero fra le due sagome limite risulta non inferiore a metri 1,40.

1.2.2 Pendenza e raggio di curvature dei binari del Raccordo Base

La pendenza media dei binari del Raccordo Base non supera l'1 per mille ad eccezione della linea Petroli nel tratto del ponte sul canale Brentella e precisamente:

- 1) da incrocio con via Pacinotti al ponte è di circa il 4,5 per mille (in salita);
- 2) dal ponte a stab.to ex AgipGas è di circa il 6,5 per mille (in discesa).

Su questi tratti di binario tutto il materiale movimentato deve avere sempre la condotta aria collegata e funzionante su tutta la tradotta.

Su tutto il Raccordo Base il raggio minimo di curvatura non è inferiore a metri 150.

1.2.3 Ostacoli a distanza ridotta

Sono denominati "Ostacoli a distanza ridotta" gli ostacoli fissi ineliminabili situati a distanza inferiore a m 1,50 dalla più vicina rotaia (art. 9 DPR 469/79). Tali ostacoli devono essere evidenziati mediante tinte gialle e nere.

All'interno del Raccordo Base esistono i seguenti ostacoli a distanza ridotta:

- 1) Pilastrini di sostegno cancelli ingresso Deposito
- 2) Pilastrini degli ingressi capannone Deposito
- 3) Portoni degli ingressi capannone esterno
- 4) Recinzioni magazzini adiacenti capannone esterno
- 5) Cartelli di inizio/fine sentiero di manovra a protezione del lato Est del binario linea Fusina, tratto antistante il canale Lusore (interdetto alla scorta di manovra).

1.3 DEVIATOI ESISTENTI NEL RACCORDO BASE E MARGHERA SCALO

La pulizia, la lubrificazione ed il controllo dei deviatori facenti parte del Raccordo Base competono a ERF: tutte le operazioni sono svolte con la periodicità stabilita da appositi ordini di servizio.

Posizione normale dei deviatori è considerata quella per il corretto tracciato del Raccordo Base.

1.3.1 Prospetti dei deviatori

(azionati a mano da parte del personale addetto alle manovre se non diversamente riportato)

Deviatoi linea PETROLI (con ramo via Righi) e Parco Petroli

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
P 5	curvo destro	ENI	Eni Ref. & Mark.
P 6	semplice sinistro	ENI	Eni Ref. & Mark.
PP 1	semplice sinistro	Comune di Venezia	1° Parco Petroli
PP 2	semplice destro	Comune di Venezia	2° Parco Petroli
PP 3	semplice destro	Comune di Venezia	3°- 4° Parco Petroli

Deviatoi linea INDUSTRIE

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
I 1	semplice destro	Simar	Simar 1°
I 3	semplice destro	Simar	Simar 2°
I 7	semplice destro	Pilkington	Pilkington
I 9	semplice sinistro	Comune di Venezia	Radd.TRM (Coke)
I 11	semplice destro	Terminal Rinf. Marghera	TRM 1°
I 12	semplice destro	Terminal Rinf. Marghera	TRM 2°
I 13	semplice destro	Comune di Venezia	Radd. TRM lato Ve.
I 14	semplice sinistro	Terminal Rinf. Marghera	asola TRM

Deviatoi linea ILVA

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
RI 1	semplice sinistro	AFV Beltrame	AFV Beltrame
D01 B	semplice destro (elettr.)	RFI	

Deviatoi linea AZOTATI

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
D03 B	semplice sin. (elettr.)	RFI	da Azotati a Linea
205	semplice destro	Demanio Marittimo	Bin. Azoto

Deviatoi linea MOLINI

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
M 1	semplice destro	Grandi Molini Italiani	entrata Grandi Molini
M 7	semplice destro	Cereal Docks	Cereal Docks
M9	semplice sinistro	Grandi Molini Italiani	uscita Grandi Molini
M11	semplice destro	Demanio Marittimo	Raddoppio G. Molini

Deviatoi linea ENICHEM (con rami Idromacchine e EniChem)

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
E 3	semplice destro	Mecnafer	Mecnafer
E 5	semplice sinistro	Demanio Marittimo	Banchina molini
E 7	semplice destro	Fin - Preo	Jerich
E 11	semplice destro	Comune di Venezia	Pistellato
E 13	semplice sinistro	Interporto di Venezia	CIA 1
E 15	semplice sinistro	Interporto di Venezia	CIA 2
E 16	semplice destro	Demanio Marittimo	Transped

Deviatori linea Fonderie

Scambio	Tipo deviatore	Proprietà	Denominazione
NC 1	semplice destro	Comune di Venezia	P. N. Fonderie
NT 8	semplice destro	Comune di Venezia	Fonderie / Asola

Deviatori linea FUSINA (con ramo Decal)

Scambio	Tipo deviatore	Proprietà	Denominazione
F 3	semplice sinistro	ENI	Arkema
F 5	semplice sinistro	Veneta Lavaggi	Veneta Lavaggi
F 7	semplice destro	S.Marco Petroli	S. Marco Petroli
F 9	semplice sinistro	Consorzio Venezia Nuova	Sirma
F 10	semplice sinistro	Demont	Demont
F 10 F	semplice destro	Demont	Demont
F 11	semplice sinistro	Demanio Marittimo	EX raddoppio Pagnan 1°
F 12	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
F 13 F	semplice sinistro	Consorzio Venezia Nuova	
F 13 M	semplice sinistro	Demanio Marittimo	Comunicazione
F 14	semplice destro	Demanio Marittimo	Comunicazione
F 15	semplice destro	Demanio Marittimo	ex raddoppio Pagnan 2°
F 17	semplice sinistro	Demanio Marittimo	Raccordo Decal 1°
F 18	semplice sinistro	Demanio Marittimo	Ramo Decal
F 19	inglese	Decal	Raccordo Decal 2°
F20	semplice sinistro	Decal	per ramo Decal
F 21	semplice sinistro	Demanio Marittimo	Alcoa 1°
F22	inglese	Alcoa Servizi Srl	
F22 F	semplice destro	Demanio Marittimo	comunicazione
F22 M	semplice destro	Demanio Marittimo	
F 23	semplice sinistro	Demanio Marittimo	Alcoa 2°
F24	doppio	Fusina Rolling Srl	
F24 F	semplice destro	Demanio Marittimo	2^ comunicazione
F24 M	semplice destro	Demanio Marittimo	2^ comunicazione
F 25	semplice destro	ENEL	Enel nuovo ingresso 1°
F26	semplice sinistro	Demanio Marittimo	comunicazione
F 27	semplice sinistro	Demanio Marittimo	comunicazione tronchetto
F 28	semplice destro	ENEL	comunicazione

Deviatori PARCO BREDA

Scambio	Tipo deviatore	Proprietà	Denominazione
BVA	semplice destro (elettr.)	Comune di Venezia	Tronchetto e Parco Breda
BP 1	semplice destro	Comune di Venezia	1° Parco Breda (P. B.)
BP 2	semplice destro	Comune di Venezia	2° P. B.
BP 3	semplice destro	Comune di Venezia	3° P. B.

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
BP 4	Semplice sinistro	Comune di Venezia	4° P. B.
BP 5	semplice destro	Comune di Venezia	8° P. B.
BP 6	semplice destro	Comune di Venezia	5° P. B.
BP 7	semplice destro	Comune di Venezia	6°-7° P. B.
BP 8	semplice destro	Comune di Venezia	9°-10° P. B.
BV 1	semplice sinistro	Comune di Venezia	1° P. B. lato Ven.
BV 2	semplice sinistro	Comune di Venezia	4° P. B. lato Ven.
BV 3	doppio	Comune di Venezia	2°-3° P. B. lato Ven.
BV 4	semplice sinistro	Comune di Venezia	4° P. B. lato Ven.
BV 5	semplice sinistro	Comune di Venezia	8° P. B. lato Ven.
BV 6	semplice sinistro	Comune di Venezia	5° P. B. lato Ven.
BV 7	semplice sinistro	Comune di Venezia	6°-7° P. B. lato Ven.
BV 8	semplice sinistro	Comune di Venezia	9°-10° P. B. lato Ven.

Deviatoi PARCO NUOVO (con Deposito Locomotori)

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
NT 1	semplice destro	Demanio Marittimo	P.N. / Azotati
NT 2	semplice destro	Demanio Marittimo	Azotati / 1° e 2° P.N.
NT 3	semplice destro	Demanio Marittimo	Azotati / 1° P.N.
NT 4	semplice destro	Comune di Venezia	Deposito / 3° e 4° P.N.
NT 5	semplice destro	Comune di Venezia	5° P.N./ Deposito
NT 7	semplice destro	Comune di Venezia	Deposito / Fonderie
NC 3	semplice sinistro	Comune di Venezia	1° - 2° P.N. lato darsena
NC 4	semplice sinistro	Comune di Venezia	1° e 3° P.N. lato darsena
D 1	semplice sinistro	Comune di Venezia	Deposito 1°
D 2	semplice sinistro	Comune di Venezia	Deposito 2°
D 3	semplice destro	Comune di Venezia	Deposito 3°

Deviatoi MARGHERA SCALO – Fascio Riordino (Fascio Est)

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
0	semplice destro	Demanio Marittimo	
104-103	Inglese	Demanio Marittimo	
106	semplice destro	Demanio Marittimo	
107	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
108	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
109	semplice destro	Demanio Marittimo	
110	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
111	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
112	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
113	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
114	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
115	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
116	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
117	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
121	semplice sinistro	Demanio Marittimo	

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
207-D05A	inglese	R.F.I.	
208	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
209	semplice destro	Demanio Marittimo	
210	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
211	semplice destro	Demanio Marittimo	
212	semplice destro	Demanio Marittimo	
213	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
214	semplice destro	Demanio Marittimo	
215	semplice destro	Demanio Marittimo	
216	semplice destro	Demanio Marittimo	
217	semplice destro	Demanio Marittimo	
218	semplice destro	Demanio Marittimo	
219	semplice destro	Demanio Marittimo	
221-220	inglese	Demanio Marittimo	
223	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
D04A	semplice destro	R.F.I.	
D05B	semplice sinistro	R.F.I.	
D06	semplice destro	R.F.I.	
101-D027B	inglese	R.F.I.	

Deviatoi MARGHERA SCALO – Fascio Ovest

Scambio	Tipo deviatoio	Proprietà	Denominazione
D19A-121	inglese	R.F.I.	
122	semplice destro	Demanio Marittimo	
123	semplice destro	Demanio Marittimo	
201	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
202	semplice sinistro	Demanio Marittimo	
203-D18A	inglese	R.F.I.	

(1) Sul piazzale, in prossimità delle comunicazioni ubicate in corrispondenza dei punti di passaggio fra la zona centralizzata e la zona a terra, sono installati dei dispositivi per il bloccamento dei deviatori elettrici, sussidiati da telefono comunicante con D.M.O., che possono interessare una comunicazione (PT) o un tracciato di manovra (TPM).

La funzione del P.T. è quella di permettere le manovre nelle zone a terra realizzando l'indipendenza con la zona centralizzata attraverso il bloccamento in una posizione di una comunicazione.

La funzione del T.P.M. è quella di permettere le manovre nelle zone a terra realizzando l'indipendenza con la zona centralizzata attraverso il bloccamento di un istradamento.

In prossimità del deviatoio che delimita il P.T. o T.P.M. è installato un dispositivo che permette l'estrazione od il bloccaggio di una chiave Yale in corrispondenza della posizione della maniglia M. Con la maniglia M in posizione di libero il deviatoio è sbloccato e manovrabile da apparato centrale, la chiave Yale è imprigionata nella serratura e la lampada di consenso spenta.

L'operatore che ha necessità di manovrare nella zona a terra in modo indipendente ruota la maniglia M in posizione "AC" (Attesa Consenso), sul Q.L. di Mestre si manifesta la richiesta di consenso dal P.T. o T.P.M. (il simbolo P.T. o T.P.M. lampeggia a luce bianca), il D.M.O., se necessario, manovrerà in posizione normale la comunicazione e concederà il consenso con l'apposito comando.

Il consenso del D.M.O. provoca sul P.T. o T.P.M. l'accensione a luce bianca della lampada SC e consentirà l'ulteriore rotazione della maniglia M in posizione di bloccato, Il bloccamento sul Q.L. si manifesta col passaggio da luce bianca lampeggiante a luce bianca fissa del simbolo del P.T. o T.P.M.

Con la rotazione della maniglia M in posizione di bloccato si ha la possibilità di estrarre la chiave Yale, impedendo la rotazione della maniglia M. Sul Q.L. il simbolo del P.T. o T.P.M. passa da luce bianca a luce rossa impedendo al D.M.O. la manovra della comunicazione o la modifica del tracciato di manovra; solo per il T.P.M. gli eventuali segnali bassi in zona a terra si disporranno per il libero passaggio fino alla rimozione del bloccamento.

Concluse le operazioni di manovra l'operatore reinserirà la chiave Yale e ruoterà la maniglia M in posizione di libero, ripristinando le condizioni di riposo del dispositivo. Il dispositivo non è più bloccato e quindi disponibile per una manovra di apparato centrale.

Quando è necessario eseguire manovre esclusivamente nella zona non centralizzata del piazzale impegnando i deviatori a manovra elettrica sopra indicati, che collegano una zona a terra con una zona centralizzata, l'operatore prima di autorizzare la manovra deve:

- *Avvisare telefonicamente il D.M.O. della cabina di Ve.Mestre avente giurisdizione sulla zona interessata sul movimento da effettuare;*
- *Attendere la disposizione nella corretta posizione del deviatore (se non si trova già nella posizione richiesta) o dei deviatori che garantiscono il tracciato di manovra;*
- *Bloccare il deviatore nella posizione richiesta agendo sul dispositivo P.T. o bloccando l'istradamento agendo sul T.P.M.;*
- *Estrarre la chiave dal dispositivo P.T. o T.P.M. e conservarla presso di sé fino al termine delle manovre interessanti il deviatore a manovra elettrica o il tracciato di manovra.*
- *Terminate le manovre che richiedevano l'impegno del deviatore o del tracciato, il dispositivo P.T. o T.P.M. dovrà essere disposto nuovamente nella posizione di sbloccato.*

Nel caso in cui non possa essere utilizzato il dispositivo P.T. O T.P.M. per il bloccamento dei deviatori, l'agente che comanda la manovra dovrà avvisare il D.M.O. della cabina e ricevere l'autorizzazione verbale all'impegno del deviatore o dell'istradamento con la manovra.

I deviatori dotati del dispositivo P.T. o T.P.M. sono i seguenti:

VE. MESTRE

- *TPM 116 comunicazione 341 a/b ingresso Asta Zona Industriale dal bin. 15 C.le;*
- *TPM 216 comunicazione 238 a/b uscita da Asta Zona Industriale verso Fascio Breda;*
- *P.T. 248 deviatore 248 Fascio Breda e Fincantieri.*

VE. MARGHERA SCALO

- *P.T. 01 comunicazione 01 a/b (fra binario uscita raccordo Ilva e 2^a asta di manovra);*
- *P.T. 03 comunicazione 03 a/b (fra binario di corsa e binario azotati);*
- *P.T- 05 comunicazione 05 a/b (fra 2^a Asta/binari 1 e 2 Fascio Arr/Part e Fascio Riordino);*
- *P.T. 18 comunicazione 18 a/b (fra Fascio Arrivi/Partenze e Fascio Ovest lato Mestre);*
- *P.T. 19 comunicazione 19 a/b (fra Fascio Ovest e Fascio Arrivi/Partenze lato Banchine)*
- *P.T. 27 comunicazione 27 a/b (fra zona centralizzata e raccordo banchine portuali).*

1.4 PARTICOLARI ATTREZZATURE PRESENTI NEL RACCORDO BASE

Sono presenti, sul Raccordo Base, n 3 "Circuiti di binario" (CDB) relativi al funzionamento di:

- 1) deviatore BVA (a ritorno automatico) per l'istradamento manovre tra linea Petroli e Tronchetto di sicurezza Parco Breda lato Venezia.
- 2) Passaggio a livello di via della Chimica (linea Fusina)
- 3) Passaggio a livello di via Ramo Elettronica (linea Fusina.

E' presente un marciapiede a ridosso del binario linea Fusina, da Demont a centrale Encl. Inoltre sono installati n. 2 ungirotaie posti , uno sul binario Azotati (Parco Nuovo) e uno adiacente il deviatoio 210 Fascio Est.

1.5 PASSAGGI A LIVELLO E ATTRAVERSAMENTI DI LINEE DI RACCORDO

1.5.1 Passaggi a livello senza barriere

Nell'ambito del Raccordo Base esistono numerose intersezioni stradali.

Tra queste vi sono passaggi a livello (P.L.), preavvisati da segnaletica verticale, con strade comunali, consorziali o portuali e attraversamenti di pertinenza di privati (l'ubicazione dei singoli P.L. e degli attraversamenti è individuata nella planimetria del Raccordo Base in allegato n.1).

Secondo il Codice della Strada, nei PL senza barriere, l'attraversamento viene effettuato dagli utenti della strada adottando direttamente le cautele stabilite dalla legge, che fa loro obbligo quando incontrino i prescritti segnali di pericolo (croce di S. Andrea) di mettersi in grado di fermarsi, di assicurarsi che nessun treno sia in vista e di attraversare rapidamente i binari. Per analogia anche nei PL situati nei raccordi che attraversano viabilità pubblica o privata vale quanto sopra. Pur tuttavia le manovre che impegnano P.L. senza barriere dovranno procedere con la necessaria prudenza al fine di evitare incidenti con veicoli stradali e/o pedoni. Nel caso di transito sugli attraversamenti di pertinenza dei privati dovranno essere protetti, prima di essere impegnati dai veicoli, dal personale di manovra.

1.5.1.1 Passaggi a livello senza barriere con S. O. A. (Sistema segnalazione Ottico/Acustico)

Nel Raccordo Base ci sono PL senza barriere provvisti di segnalazione luminosa lato strada, dotati anche di segnale acustico, che interessano gli incroci di:

- a) binario Linea Petroli, dopo il deviatoio BVA del Parco Breda, con la strada denominata Troso.
- b) binario linea Enichem con strada di via dell'Elettricità (fronte CIA)
- c) 2 incroci del binario linea Fusina con via della Chimica
- d) binario linea Fusina con via della Meccanica (fronte Demont)
- e) binario linea Fusina con via della Geologia (fronte Decal)
- f) binario linea Fusina con via dei Cantieri (fronte Encl)

1.5.2 Passaggi a livello con barriere

Nel Raccordo Base ci sono due passaggi a livello con barriere gestiti da RFI con comando a distanza e dotati per le esigenze della manovra di comando locale di chiusura. I PL interessano gli incroci stradali con via dell'Industria (lato nord del Parco Nuovo) e via delle Macchine (per accedere alla stazione di Ve. Marghera Scalo attraverso il binario Azotati).

1.6 TELECOMUNICAZIONI E COMUNICAZIONI TRA OPERATORI DELLA MANOVRA

1.6.1 Telecomunicazioni

Il personale FS può comunicare con gli Uffici ERF chiamando i numeri della rete Telecom 041921950 (Direzione); 041921431 (Deposito Locomotori); tel. 0415334305 - 0415334309 - 3357696468 - FS 934.4508 per l'Ufficio Movimento. Il personale dell'ERF può comunicare con il personale RFI chiamando i numeri della rete fissa e/o mobile di seguito riportati:

CRTM Mestre	041.784880	DMO Ve. Mestre	041.5326025
DM Ve. Marghera Scalo	041.784354	DM Ve. Margh. Scalo Cell.	3138094745
DM Ve. Margh. Scalo Fax	041.784145		

1.6.2 Comunicazioni tra operatori della manovra

L'Ufficio Movimento ERF, situato presso il fabbricato servizi di Ve. Marghera Scalo (via del Commercio), stabilisce e coordina le manovre del personale ERF. Il collegamento con le squadre operanti nel raccordo base avviene a mezzo di radiotelefoni. L'U.M. ERF è dotato di un dispositivo radio fisso in grado di comunicare con tutti i dispositivi in dotazione ai mezzi e ai manovratori. Le squadre di manovra dispongono di un dispositivo radio veicolare (montato sul locomotore di manovra) e di dispositivi radio portatili in dotazione a ciascun manovratore.

I dispositivi non dispongono della nota faro prevista nella Sez. 1 del Manuale di Mestiere Formazione Treno (MMFT) e vengono utilizzati per la comunicazione degli ordini di manovra secondo le indicazioni della stessa Sez. 1.

Poiché nell'impianto vengono impiegati più dispositivi radio che utilizzano una sola frequenza la comunicazione tra manovratori deve svolgersi in modo che gli ordini di manovra siano recepiti in modo inequivocabile con le modalità previste nella Sez. 1 MMFT.

1.7 IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE

Il piazzale del Deposito Locomotori, il fascio binari Parco Breda e i fasci denominati: Riordino (Fascio Est), Arrivi/Partenze e Ovest, sono tutti dotati di impianto di illuminazione. L'accensione e lo spegnimento delle luci avvengono automaticamente mediante fotocellule.

1.8 BINARI ADIBITI PER CARICO E SCARICO MERCI PERICOLOSE

Non è previsto che carri contenenti le sostanze indicate nel titolo siano caricati o scaricati nei binari del Raccordo Base. Attualmente i Raccordati che movimentano Merci Pericolose sono:

- San Marco Petroli
- Transped
- Eni Refining & Marketing (Raffineria)
- Veneta Lavaggi (solo cisterne vuote da bonificare)

1.9 IMPIANTI E MEZZI PER ESTINZIONE INCENDI

Tutti i locomotori di proprietà ERF sono dotati di estintori regolarmente revisionati. Il Deposito locomotori e l'impianto distribuzione di carburante sono regolarmente attrezzati con estintori e idrante opportunamente segnalati.

Il numero telefonico Telecom del Comando dei Vigili del Fuoco Sezione di P. Marghera è **041932430** oppure **115**.

1.10 ZONA CENTRALIZZATA

Le manovre provenienti dai binari della Zona Industriale (Parco Nuovo, Azotati e Parco Breda) devono arrestarsi in prossimità degli appositi cartelli di fermata, posti in precedenza ai segnali bassi,

che regolano l'accesso alla ZONA CENTRALIZZATA di Ve. Mestre (ACC) e Ve. Marghera Scalo (ACEI).

Nei Fasci e binari centralizzati il personale addetto alle manovre deve:

- informare il D.M. circa il movimento da eseguire
- attenersi ad eventuali disposizioni ricevute
- rispettare i segnali bassi
- rispettare i "picchetti limite di circuiti di binario".

I segnali bassi che regolano le manovre in ZONA CENTRALIZZATA sono di tipo luminoso e danno le seguenti indicazioni:

- l'indicazione di FERMATA è data, sia di giorno che di notte, da due luci bianche in linea orizzontale l'indicazione di LIBERO PASSAGGIO è data, sia di giorno che di notte, da due luci bianche in linea verticale.

Ciascun movimento di manovra deve percorrere completamente l'istradamento predisposto e comandato dal segnale basso fino ad arrestarsi al segnale basso successivo che comanda il movimento nello stesso senso o in senso opposto, secondo i movimenti concordati con il D.M., oppure fino a raggiungere il binario di stazionamento sul quale ricoverare completamente il materiale in manovra.

Quando eccezionalmente un movimento di manovra non possa essere completato come sopra indicato il successivo spostamento nello stesso senso od in senso opposto deve essere autorizzato espressamente ed in maniera inequivocabile dal D.M..

Di regola ciascun movimento di manovra deve svolgersi senza interruzioni.

In caso di fermata prima di riprendere la marcia l'agente che comanda la manovra deve ricevere l'autorizzazione dal D.M..

Il superamento di un segnale fisso guasto dovrà essere sempre autorizzato dal Dirigente Movimento. Il manovratore dovrà avvisare verbalmente il macchinista, fornendogli le informazioni necessarie.

2 NORME DI ESERCIZIO DEL RACCORDO

2.1 VEICOLI AMMESSI A CIRCOLARE SUL RACCORDO BASE

Sono ammessi a circolare i veicoli soddisfacenti le "Condizioni Generali per la circolazione sulle linee FS" e le "Condizioni Generali di accesso alla IFN" ed appartenenti alle imprese ferroviarie certificate da ANSF.

2.1.1 Prescrizioni particolari relative al materiale rotabile

a) Sagoma limite per il materiale rotabile e per il carico dei carri

Per memoria

b) Franchi minimi fra la sagoma limite per il materiale rotabile e per il carico dei carri e gli ostacoli esistenti in tutti gli impianti del Raccordo Base

Per memoria

c) Carri circolanti per tracciati di binario con curve non inferiori a 150 m.

Sui tratti di binario che non contengono curve di raggio inferiore a mt. 150, a norma delle vigenti disposizioni, si stabilisce che possono circolare, con gli organi di attacco regolarmente agganciati:

- a) tutti i carri ammessi sulle linee gestite da RFI;

- b) tutte le carrozze, bagagliai e postali omologati FS;
- c) i trasporti su carri congiunti soddisfacenti alle condizioni generali vigenti per la circolazione sulle linee gestite da RFI.

2.2 MEZZI E PERSONALE ADDETTI ALLE MANOVRE

Il personale ERF opera con propri locomotori di manovra a trazione diesel a 2, 3 o 4 assi e con potenza che va dai 150 ai 1000 cavalli. Tutti i locomotori sono dotati di apparecchi radio veicolari ricetrasmittenti per le comunicazioni con i manovratori e con l'apparecchio base dell'Ufficio Movimento ERF.

Tutto il personale ERF addetto al servizio di manovra, in relazione alle mansioni svolte, è in possesso delle prescritte abilitazioni di:

- condotta di automotori da manovra (Licenza Europea e Certificato Complementare);
- scambi, manovre e freni. (FTA: formazione treni tipo A)

2.2.1 Organizzazione e funzioni della manovra

Ogni squadra di manovra è composta da un numero di agenti adeguato alle necessità operative (normalmente 3 agenti: 1 macchinista, 1 capo tradotta e 1 manovratore), i capi tradotta e i manovratori sono tutti dotati di apparecchi radio ricetrasmittenti portatili. Il programma di lavoro viene stabilito prima di iniziare l'attività, e continuamente coordinato nella giornata lavorativa, da preposti ERF (Ufficio Movimento ERF).

All'interno della squadra di manovra secondo il dettato della legge n°81/2008 sono individuate le figure preposte alla sicurezza del lavoro.

In ottemperanza a quanto contenuto nel "Manuale di Mestiere" le operazioni di manovra si realizzano con l'espletamento delle seguenti funzioni:

Dirigenza della manovra

La dirigenza delle manovre è affidata al Responsabile dell'Ufficio Movimento ERF.

Sorveglianza della manovra

Tale funzione viene assunta dal Coordinatore manovre di ERF.

Autorizzazione della manovra

L'autorizzazione consiste nel benestare ad iniziare la manovra, dato dall'Agente che predispone l'istradamento da percorrere.

Per i movimenti di manovra che avvengono nella zona centralizzata, l'autorizzazione è di competenza del DM di Ve. Mestre o Ve. Marghera Scalo.

Comando della manovra

Il comando consiste nell'impartire gli ordini di movimento o di arresto al macchinista.

L'Agente che comanda la manovra è colui che svolge le funzioni di manovratore.

Esecuzione della manovra

L'esecuzione consiste nell'effettuare i movimenti di manovra in base agli ordini impartiti.

L'Agente che esegue la manovra è il macchinista.

2.3 ESECUZIONE DELLE MANOVRE

Il materiale destinato all'area Industriale di Porto Marghera giunge con treni merci alla stazione di Ve. Marghera Scalo e viene posizionato dall'Operatore delle manovre nei parchi di presa e consegna. Il trasferimento del materiale dai binari di presa e consegna ai raccordi particolari degli Utenti (e viceversa per il materiale messo in partenza dalle Ditte Raccordate) viene effettuato con i mezzi ed il personale ERF mediante "**movimenti trainati o spinti di manovra**".

I veicoli in partenza dalla Ditta Raccordata devono essere approntati agganciati, con tenditori allentati e con le condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate

devono essere assicurate negli appositi sostegni) ed immobilizzati nel rispetto delle modalità previste.

Ogni movimento di manovra deve essere eseguito con "**marcia a vista**", non superando in ogni caso la velocità di 30 Km/h. Per "marcia a vista" si intende la possibilità di fermare il convoglio (o il mezzo isolato) nello spazio di visuale libera da parte del conducente per le manovre trainate, e del manovratore per quelle spinte. Durante l'esecuzione di queste ultime il manovratore di testa deve mantenersi in costante contatto radiotelefonico con il conducente oppure deve utilizzare i segnali di manovra a mano prescritti dall'art. 60 del R.S. affinché il conducente possa limitare la velocità o arrestare il movimento con la tempestività richiesta dalle condizioni di libertà dell'itradamento percorso.

La velocità di manovra all'interno dei Raccordi Particolari non deve superare i 6 km/h.

Devono essere effettuate con estrema precauzione le manovre:

- che vengono eseguite sui binari affiancati da piani caricatori o da magazzini. Tali manovre devono essere precedute da un Manovratore che deve richiamare l'attenzione delle persone che si possono trovare sul piano caricatore stesso oppure all'interno di veicoli, addette ad operazioni di carico e scarico;
- che vengono eseguite nel piazzale della Ditta Raccordata mentre sono in atto operazioni di carico e/o scarico di veicoli. Prima di iniziare qualsiasi movimento, i manovratori devono aver controllato l'itradamento da percorrere. Successivamente devono porsi in condizione di segnalare chiaramente il movimento in atto ai conducenti di eventuali veicoli stradali che potessero sopraggiungere e, se la direzione dei veicoli stradali stessi non fosse compatibile con l'itradamento di manovra, per evitare collisioni, devono far arrestare tempestivamente il movimento di manovra;
- che vengono eseguite su binari tronchi per non abbattere o danneggiare il paraurti.

Per la buona conservazione dei ponti a bilico che si trovano nei raccordi particolari, per non compromettere il loro regolare funzionamento, il personale di manovra, oltre alle disposizioni del "Manuale di Mestiere", deve osservare le seguenti cautele:

- divieto di mantenere in sosta in corrispondenza di ponti a bilico veicoli che non necessitino di pesatura;
- divieto di porre sulle rotaie sassi, pietrisco o materiale simile, per mantenere fermi i veicoli da pesare, poiché i sassi, frantumandosi, danneggiano i meccanismi del ponte a bilico.

Nei parchi di presa e consegna non sono ammesse manovre a spinta.

Le manovre di presa e consegna su binari all'interno delle ditte raccordate avvengono secondo gli accordi tra ditte raccordate e il Soggetto Unico della Manovra (Gestore Unico) nel rispetto delle Norme di Esercizio del Raccordo.

Particolare attenzione deve essere posta nelle manovre sui binari denominati 5^ Parco Breda e Raddoppio Pagnan in quanto c'è la presenza di più rotaie a scartamento diverso.

Proprio per l'utilizzo di questi binari a diverso scartamento, può esserci la presenza di personale e materiale rotabile della ditta Mecnafer. In questo caso il transito ERF deve avvenire sul binario a lato di quelli interessati, procedendo con cautela e azionando i segnali sonori affinché il personale Mecnafer sospenda i movimenti e tutte le attività nell'intervia.

Il personale ERF che opera sul Raccordo Base è tenuto ad osservare, oltre alle prescrizioni del presente registro, tutte le disposizioni previste dalle "NORME E PROCEDURE DI SICUREZZA" dell'ERF ed. 2012.

2.4 STAZIONAMENTO E IMMOBILIZZAZIONE DEI MATERIALI

Quando parte del materiale rimorchiato di un convoglio servito da frenatura continua viene lasciato in stazionamento, il Manovratore incaricato dello sgancio deve assicurare l'immobilizzazione della colonna disgiunta dal mezzo di trazione secondo le norme previste dal MMFT Sez. 1 (punto 2.9). Se il materiale viene lasciato in sosta temporanea devono applicarsi le norme previste dal MMFT Sez. 1.

2.5 ATTRAVERSAMENTO DEI P.L. E DEGLI ATTRAVERSAMENTI DELLE LINEE DI RACCORDO

2.5.1 Modalità per l'attraversamento dei P.L. senza barriere e degli attraversamenti delle linee di raccordo

Le colonne in manovra dovranno avere la condotta del freno continuo automatica collegata e se spinte, dovranno essere dotate di valvola portatile di frenatura sul rotabile di testa.

L'agente che si trova in testa alla colonna (guidatore per colonne trainate o mezzi isolati e manovratore in caso di colonne spinte) dovrà comandare immediatamente l'arresto della colonna al manifestarsi di un ingombro sul P.L. e comunque quando non abbia la certezza che l'attraversamento della sede stradale possa avvenire in condizioni di sicurezza per la manovra e per il traffico stradale veicolare e pedonale.

In tal caso, prima di impegnare il PL senza barriere si dovrà proteggere l'attraversamento osservando la seguente procedura:

- Fermare la manovra senza impegnare l'attraversamento stradale.
- Proteggere l'attraversamento stradale esponendo al traffico stradale il segnale di arresto (bandiera rossa di giorno o fanale a luce rossa di notte).
- Accertare che il P.L. sia libero da ostacoli di qualsiasi natura.
- Autorizzare e Comandare il movimento di manovra.

La segnalazione mediante segnali di arresto a protezione dell'attraversamento stradale deve essere mantenuta fino all'impegno di tutta la sede stradale da parte della testa del convoglio, fintanto che il convoglio stesso non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada (punto 15.1 del RCF -Regolamento per la Circolazione Ferroviaria-).

I PL devono essere impegnati per il tempo strettamente necessario.

Nel caso di transito sugli attraversamenti delle linee di raccordo si dovrà sempre proteggere l'attraversamento con la procedura di cui sopra.

2.5.2 Modalità per l'attraversamento dei P.L. con barriere

Per l'impegno e l'attraversamento del P.L. da parte di una manovra, l'agente che la comanda deve osservare le seguenti modalità:

- Fermare la manovra senza impegnare l'attraversamento stradale
- Comandare la chiusura delle barriere mediante rotazione a destra della leva del dispositivo di "comando locale"
- Accertare a vista la chiusura delle barriere
- Accertare che il P.L. sia libero da ostacoli di qualsiasi natura.

Dopo avere ottemperato a quanto sopra indicato, la manovra può impegnare il P.L..

La leva del dispositivo di "comando locale" deve rimanere azionata (girata a destra) fino a quando tutti i rotabili hanno oltrepassato e liberato l'attraversamento stradale successivamente l'agente, che

aveva provveduto alla chiusura delle barriere, deve comandarne l'apertura mediante rotazione in posizione verticale della leva del dispositivo di "comando locale".

La chiusura delle barriere mediante il dispositivo di "comando locale" deve essere comandata anche se le barriere si trovassero già in posizione di chiusura.

Se dopo avere disposto la leva del comando locale in posizione di apertura le barriere rimanessero in posizione di chiusura, significa che è in atto un comando di chiusura effettuato dal DM oppure è guasto il dispositivo; l'agente che ha provveduto a manovrare il dispositivo di "comando locale" avviserà il DM alle cui disposizioni si atterrà.

Nel caso in cui non si possa procedere alla chiusura delle barriere l'agente che comanda la manovra deve:

- Fermare la manovra senza impegnare l'attraversamento stradale
- Proteggere l'attraversamento stradale esponendo al traffico stradale da ambo i lati del P.L. (coadiuvato da altro agente) il segnale di arresto (bandiera rossa di giorno o fanale a luce rossa di notte)
- Accertare che il P.L. sia libero da ostacoli di qualsiasi natura.

La segnalazione mediante segnali di arresto a protezione dell'attraversamento stradale deve essere mantenuta fino all'impegno di tutta la sede stradale da parte della testa del convoglio, fintanto che il convoglio stesso non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada (punto 15.1 del RCF -Regolamento per la Circolazione Ferroviaria-).

I PL devono esseri impegnati per il tempo strettamente necessario.

2.5.3 Modalità per l'attraversamento dei P.L. con S. O. A.

Il blocco dell'istradamento per il passaggio del materiale sull'attraversamento protetto avviene azionando un dispositivo elettrico sul posto; dopo il blocco dell'istradamento, l'occupazione di un circuito di binario aziona le segnalazioni visive e acustiche per gli utenti della strada che si spengono quando il materiale libera il circuito di binario percorso. In caso di non funzionamento del dispositivo di segnalazione ottica e acustica, a protezione del PL per proteggere il transito dei veicoli, si applicano le modalità precedentemente descritte.

2.6 MESSA A DISPOSIZIONE DEI CARRI

Per memoria

2.7 VALUTAZIONE DEI RISCHI

Il Documento Unico di valutazione dei Rischi Interferenze (DUVRI), elaborato dal datore di lavoro committente ai sensi del art. 26 del DLgs 81/2008 e s.m.i. e allegato al presente F.d.R..

2.8 INCONVENIENTI DI MANOVRA

Qualora si verificassero inconvenienti di esercizio nello svolgimento delle manovre quali urti tra carri, svii di veicoli ferroviari, collisioni con veicoli stradali, ferimenti di agenti, spandimenti di carico si deve dare immediato avviso alle Autorità preposte per gli interventi d'emergenza (VV.FF., SUEM, PS, ecc.), ai Referenti ERF e al DM in servizio a Ve. Marghera Scalo tramite i recapiti riportati al punto 1.6.

Ferme restando le competenze degli altri enti ed autorità preposte, in relazione alla gravità dell'inconveniente, il DM provvederà a far intervenire il personale ferroviario incaricato ad esperire gli accertamenti del caso e gli eventuali provvedimenti conseguenti.

3 ALLEGATI

3.1 Planimetria del Raccordo Base

3.2 Piano schematico della stazione di Ve. Mestre e Ve. Marghera Scalo

3.3 Elenco degli agenti abilitati

3.4 Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenze (DUVRI)

4 PROSPETTO RITIRO FIRME E AGGIORNAMENTI

4.1 Prospetto firme per presa visione Fascicolo Raccordo

4.2 Prospetto firme per presa visione aggiornamento

4.3 Prospetto aggiornamento

Redatto a Ve. Mestre, li 26/07/2017.....

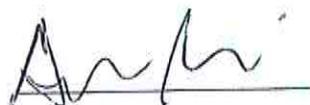
N.B.

Il presente Fascicolo può essere tenuto in un contenitore a fogli sciolti purché ogni pagina sia numerata e firmata.

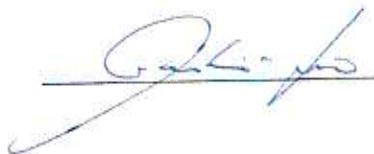
Per gli aggiornamenti:

- le pagine nuove iscritte saranno numerate e firmate;
- le pagine asportate saranno conservate in apposito raccoglitore posto alla fine del presente Fascicolo.

Il Direttore Generale
Ing. Antonio Tieri



Il Capo Reparto
Territoriale Movimento





Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.
Sede legale: Via della Pila 119/5, 30175 Marghera Venezia (IT)
P.IVA / CF: 00337760276
Capitale sociale: 624.000 Euro i.v.

Disposizioni attuative per l'espletamento dei servizi di manovra negli impianti del Gestore Infrastruttura

Organizzazione dei Servizi di Manovra Unica

-

RFI – DTP Venezia Impianto Ve Marghera Scalo Soggetto Unico ERF

	Redatto (RSGS)	Validato (Direttore Esercizio)	Approvato (Datore di Lavoro)
Edizione 19 ottobre 2016	Sig. Marco Pilotto 	Ing. Antonio Tieri 	 Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A. Via della Pila 119/5 30175 PORTO MARGHERA - VENEZIA P.I. 00337760276



Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.
Sede legale: Via della Pila 119/5, 30175 Marghera Venezia (IT)
P.IVA / CF: 00337760276
Capitale sociale: 624.000 Euro i.v.

Sommario

1.	RIFERIMENTI	3
2.	SOGGETTO UNICO	3
3.	IMPRESE FERROVIARIE.....	3
4.	CERTIFICATO DI SICUREZZA	4
5.	ZONE DI GIURISDIZIONE DELLA MANOVRA UNICA	4
6.	ORGANIZZAZIONE DELLA MANOVRA UNICA	4
6.1	Soggetti coinvolti	4
6.2	Funzioni della manovra	5
6.3	Manovra di terminalizzazione di treni in arrivo a Venezia Marghera Scalo	5
6.4	Manovra di terminalizzazione di treni in partenza da Venezia Marghera Scalo	6
7.	UNITA' DI TRAZIONE ADIBITE ALLE MANOVRE.....	6
7.1	Mezzi di trazione utilizzabili anche sui binari di circolazione	6
7.2	Mezzi di trazione utilizzabili su binari di raccordo	6
8.	MODALITA' DI PARTECIPAZIONE DEGLI ORDINI AI MANOVRATORI	6
8.1	Documentazione.....	7
9.	REFERENTI PER LA DOCUMENTAZIONE IN GESTIONE OPERATIVA	7
10.	ALTRE PROCEDURE E REGOLE DI INTERFACCIA TRA SU, IF E GI	8
10.1	Treni straordinari e manovre in Gestione Operativa	8
10.2	Variazioni al presenziamento da parte del SU.....	8
10.3	Attribuzione dei ritardi da parte del GI	8
10.4	Circolazione rotabili con restrizioni sui binari di circolazione.....	8
10.5	Stazionamento e immobilizzazione del materiale.....	9
10.6	Sosta delle merci pericolose	9



Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.
Sede legale: Via della Pila 119/5, 30175 Marghera Venezia (IT)
P.IVA / CF: 00337760276
Capitale sociale: 624.000 Euro i.v.

1. RIFERIMENTI

Con il documento RFI-AD\A0011\P\2013\0001158 del 26.11.2013 e tutti i P.I.R. successivi a tale data, la Società Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A. (ERF) è stata individuata da RFI quale Soggetto Unico per la fornitura dei servizi di manovra primaria presso l'impianto di Ve Marghera Scalo della Direzione Territoriale Produzione di Venezia.

Poiché ERF è anche Concessionario unico e Organismo di gestione dell'impianto per ciò che concerne la manovra secondaria, al fine di snellire e migliorare il servizio anche dal punto di vista della capacità di impianto, ERF effettuerà dal 1° gennaio 2017, il servizio di Manovra Unica, accorpando in tal maniera manovra primaria e secondaria.

Il presente Documento Organizzativo della Manovra Unica descrive, a beneficio dei Clienti del servizio di manovra, delle Imprese Ferroviarie e del Gestore dell'Infrastruttura, l'organizzazione adottata a Ve Marghera Scalo dal Soggetto Unico ERF per lo svolgimento delle citate attività e costituisce allegato al Registro Disposizioni di Servizio M.47 di tale impianto.

Come previsto dalle citate Disposizioni Attuative, il presente documento viene firmato dal referente del GI, individuato nel Capo Reparto Territoriale Movimento di Mestre e da tutte le Imprese Ferroviarie che si avvalgono del servizio nella stazione di Ve Marghera Scalo.

2. SOGGETTO UNICO

Denominazione del SU	Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera SpA
Atto notarile di costituzione	n. 7521 Vol. 30 del 28/12/1973
Sede Legale	Via della Pila n. 119/5 - 30175 Marghera [VE]
	Riferimenti per la sede legale tel. 041-921950, fax 041 930236

Riferimenti Operativi per il recapito della documentazione per la stazione di Ve Marghera Scalo

Denominazione	Ufficio Movimento ERF	Direzione ERF
Sede	Via del Commercio, 16	Via della Pila, 119/5
Telefono	0415334309 Operativo 3357696468 Operativo 934.4508 Operativo FS 0415334305 Capo Ufficio 3356428953 Capo Ufficio	041921950
Fax	0415385859	041930236

3. IMPRESE FERROVIARIE

ERF in qualità di Soggetto Unico fornisce direttamente i Servizi di manovra a Ve Marghera Scalo con personale e mezzi propri a tutte le Imprese Ferroviarie che effettuano traffico ordinario e straordinario nell'impianto e che lo acquisiranno successivamente e alle quali sarà chiesto di sottoscrivere il presente documento organizzativo. Tali IIFF sono elencate in All. I il cui aggiornamento spetta a ERF.



Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.
Sede legale: Via della Pila 119/5, 30175 Marghera Venezia (IT)
P.IVA / CF: 00337760276
Capitale sociale: 624.000 Euro i.v.

4. CERTIFICATO DI SICUREZZA

ERF in qualità di Soggetto Unico fornisce i Servizi di manovra a Ve Marghera Scalo con personale e mezzi propri.

La certificazione di sicurezza viene assicurata dall'IF Trenitalia Divisione Cargo che ha esteso il proprio Sistema di Gestione della Sicurezza anche a ERF. Tale IF assicura pertanto il mantenimento delle competenze di tutto il personale di manovra e di condotta ed estende il proprio sistema di controllo anche a tutte le locomotive di manovra del Soggetto Unico.

Trenitalia è in possesso del seguente certificato di sicurezza: IT 1120130009 del 30/04/2013 e n. IT 1220130052 del 13/12/2013.

5. ZONE DI GIURISDIZIONE DELLA MANOVRA UNICA

Normalmente il SU esegue il servizio con una o più squadre di manovra che operano quindi con giurisdizione su tutti i binari interessati di Ve Marghera Scalo ovvero:

1. Tutti i binari di circolazione della stazione di Ve Marghera Scalo ovvero i binari I-II-III-IV-V-VI-VII-VIII-IX-X-XI e XII. Tali Fasci sono al contempo Arrivi/Partenza e Presa/Consegna.
2. Tutti i binari facente parte il Raccordo base di cui al Fascicolo di Raccordo di ERF.

L'infrastruttura ferroviaria – binari di circolazione e binari secondari – è descritta e rappresentata in maniera esaustiva nei documenti ufficiali di RFI ovvero il RDS M 365, M 47, piani schematici e planimetrie costituenti nel loro complesso la documentazione tecnica e comportamentale della stazione; il presente documento costituisce un allegato al RDS M 47.

6. ORGANIZZAZIONE DELLA MANOVRA UNICA

6.1 Soggetti coinvolti

Soggetto	Società	Ruolo
DM	RFI	Dirigente Movimento su binari di circolazione
Coordinatore manovre	ERF	Dirigente di Piazzale responsabile della dirigenza e sorveglianza delle manovre su binari diversi da quelli di circolazione
Squadra di manovra	ERF	Ogni squadra di ERF è composta normalmente da tre agenti con i seguenti compiti: 1. primo agente: addetto alla condotta dei mezzi di trazione utilizzati nell'esecuzione delle manovre; 2. secondo agente: assolve alle funzioni di Capo squadra manovra. 3. terzo agente: assolve le funzioni di manovratore/deviatore. In casi eccezionali è prevista la possibilità di utilizzo di due agenti, con accorpate le funzioni di secondo e terzo agente.

La programmazione dei servizi di manovra prevede la presenza di più squadre e mezzi di trazione, il cui orario di servizio coincide con quello di abilitazione dell'impianto. La compresenza di più squadre e mezzi è gestita autonomamente dal SU che dovrà farsi carico del loro coordinamento e dell'informazione al GI.

Seguito intese con il DM di Ve Marghera Scalo, il Coordinatore manovre di ERF potrà disporre per l'attribuzione del servizio di Manovra Unica da assegnare alle squadre di manovra di ERF adibite ai Raccordi o all'area portuale.

Nel disporre ciò, il Coordinatore manovre di ERF avrà comunque la responsabilità del loro coordinamento sui binari secondari mentre tale compito spetterà al DM per i binari di circolazione.



Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.
Sede legale: Via della Pila 119/5, 30175 Marghera Venezia (IT)
P.IVA / CF: 00337760276
Capitale sociale: 624.000 Euro i.v.

6.2 Funzioni della manovra

Funzione	Definizione	Come è gestita a Venezia Marghera Scalo
Dirigenza	La "Dirigenza delle manovre" consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma di manovra. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra.	La Dirigenza delle manovre è svolta: <ul style="list-style-type: none"> • dal Dirigente Movimento di RFI per tutti i movimenti con inizio e/o termine sui binari di arrivo e partenza della stazione di Ve Marghera Scalo • dal Coordinatore manovre di ERF per tutti gli altri movimenti di manovra che avvengono sui binari secondari e nei punti di confine dell'infrastruttura
Sorveglianza	La Sorveglianza delle manovre consiste nel controllare l'effettiva corrispondenza delle operazioni di manovra da svolgere rispetto al programma redatto.	Tale funzione viene assunta dal Coordinatore manovre di ERF.
Autorizzazione	L'Autorizzazione delle manovre consiste nel dare il benestare a iniziare un movimento di manovra, e viene concessa dall'agente che predispose l'istadamento da percorrere.	Tale funzione viene assunta per la parte centralizzata della località di servizio dal DM attraverso gli apparati centrali (ACEI), per i restanti istradamenti non comandati dagli apparati compete al Manovratore di ogni singola squadra con le particolarità previste nei RdS per quanto riguarda i deviatori di confine la cui manovra è subordinata al consenso elettrico da parte del DM. Per la parte non centralizzata, tale funzione è assunta dall'agente con funzione di Deviatore.
Comando	Il comando delle manovre compete al manovratore che impartisce al guidatore gli ordini di movimento, di rallentamento e arresto utilizzando il radiotelefono, cellulare o i segnali a mano.	Tale funzione viene assunta dal Manovratore di ogni Squadra di Manovra di ERF.
Esecuzione	L'esecuzione delle manovre consiste nell'effettuare i movimenti di manovra in base agli ordini ricevuti	Tale funzione viene assunta dal Macchinista di ogni Squadra di manovra di ERF.

6.3 Manovra di terminalizzazione di treni in arrivo a Venezia Marghera Scalo

All'arrivo di un treno a Venezia Marghera Scalo il DM avvertirà la Sala Operativa di ERF e l'IF per l'espletamento delle operazioni in arrivo.

ERF prenderà quindi in carico il materiale rotabile. Poiché la Presa e Consegna del materiale rotabile delle IF da parte di ERF avverrà sui binari di circolazione il SU assicurerà, per i treni previsti dai programmi d'orario, la sosta tecnica sui binari di circolazione ridotta al tempo strettamente necessario per le operazioni di terminalizzazione complessiva dei trasporti da eseguirsi in un intervallo di tempo stabilito nel M53 integrato manovre dell'impianto.

Per i treni effettuati in GO il SU assicurerà la sosta tecnica sui binari di circolazione ridotta al tempo strettamente necessario per le operazioni di terminalizzazione complessiva dei trasporti da eseguirsi in un intervallo di tempo tale da non compromettere la programmazione prevista dal M53 integrato manovre dell'impianto e il programma giornaliero di circolazione.

Il SU metterà a disposizione del GI, secondo quanto disposto dalla nota DPR\A0011\N\2013\0008493 del 20.11.2013, il programma di manovra con le necessità derivanti dagli accordi con le IF.



Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.
Sede legale: Via della Pila 119/5, 30175 Marghera Venezia (IT)
P.IVA / CF: 00337760276
Capitale sociale: 624.000 Euro i.v.

6.4 Manovra di terminalizzazione di treni in partenza da Venezia Marghera Scalo

I Clienti (Terminalisti/Raccordati/IF/Spedizionieri) effettuano una richiesta ad ERF, con conseguente "Messa a Disposizione" dei carri verso ERF.

ERF prenderà quindi in carico il materiale rotabile presso il Terminal o Raccordo particolare ed effettuerà la manovra. Poiché la Presa e Consegna del materiale rotabile delle IF da parte di ERF avverrà sui binari di circolazione, il GI concede ad ERF di piazzare il materiale in partenza per il tempo previsto nel M53 integrato manovre comprensivo della sosta tecnica, ferme restando le limitazioni previste per le merci pericolose (vedi punto 10).

Per i treni effettuati in G.O. il SU assicurerà il piazzamento del materiale rotabile sui binari di circolazione entro un intervallo di tempo tale da non compromettere la programmazione prevista dal M53 integrato manovre dell'impianto e il programma giornaliero di circolazione.

Il SU metterà a disposizione del GI secondo quanto disposto dalla nota DPR\A0011\2013\0008493 del 20.11.2013 il programma di manovra con le necessità derivanti dagli accordi con le IF.

L'IF prenderà in carico il materiale rotabile sul binario stabilito.

7. UNITA' DI TRAZIONE ADIBITE ALLE MANOVRE

7.1 Mezzi di trazione utilizzabili anche sui binari di circolazione

Al servizio di SU possono adibite le seguenti locomotive di manovra, tutte dotate di dispositivo Vigilante:

1. Henschel DHG 700 matr. 31678 (660 cv),
2. Henschel DHG 700 matr. 31694 (950 cv),
3. Henschel DHG 700 matr. 31695 (660 cv),
4. Henschel DHG 700 matr. 31689 (800 cv),
5. Henschel DHG 700 matr. 31991 (660 cv),
6. Henschel DH 650D matr. 26492 (840 cv).

7.2 Mezzi di trazione utilizzabili esclusivamente su binari di raccordo

Al servizio di SU possono essere adibite le seguenti locomotive di manovra:

7. Henschel DHG 300B matr. 31987 (305 cv)
8. K-H DEUTZ KG 230B matr. 57867 (230 cv)
9. K-H DEUTZ KG 230B matr. 57546 (230 cv)

8. MODALITA' DI PARTECIPAZIONE DEGLI ORDINI AI MANOVRATORI

Per il passaggio degli Ordini di Manovra verranno utilizzate le Radio di servizio fra Coordinatore manovre e Squadre di manovre e il SIMA, sistema informatizzato utilizzato dal SU con propria organizzazione.

Il DM e il Coordinatore manovre ERF sono dotati di postazione radio.

I manovratori eseguiranno le operazioni di manovra previste dal Programma Generale delle Manovre e dall'M53 integrato manovre, nella successione temporale prevista dal citato programma e confermata puntualmente dal ricevimento dell'Ordine di Manovra prodotto e notificato dal Coordinatore delle Manovre di ERF.

I manovratori eseguiranno altresì le manovre interessanti i binari di circolazione richieste dal DM.

L'OdM viene redatto in seguito alle Richieste di Manovra prodotte dalle IIFF a conferma del programma o per le manovre da eseguire in Gestione Operativa.



Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.
Sede legale: Via della Pila 119/5, 30175 Marghera Venezia (IT)
P.IVA / CF: 00337760276
Capitale sociale: 624.000 Euro i.v.

8.1 Documentazione nota 8493 del 20.11.2013

La documentazione è quella prevista dalla nota DPR\A0011\P\2013\0008493 del 20.11.2013 di cui si evidenzia in particolare:

- **Prospetto di Manovra:** documento redatto dalle singole IF che si avvalgono dei servizi di manovra prestati dal Soggetto Unico nello specifico impianto e contiene le richieste avanzate da ciascuna IF in ordine alle operazioni di manovra da effettuare comprensive delle specifiche tecniche e operative di ogni singolo treno/gruppo di carri da manovrare;
- **Programma di Manovra:** documento predisposto dal Soggetto Unico contenente il dettaglio delle operazioni di manovra da svolgere da parte del Soggetto Unico stesso, sulla base dei Prospetti di Manovra ricevuti dalle IF che intendono avvalersi del Soggetto Unico per l'espletamento dei servizi di manovra; tale documento deve essere notificato al Capo Reparto Territoriale Movimento RFI di giurisdizione;
- **M53 Integrato:** documento emesso dal Capo Reparto Territoriale Movimento RFI di giurisdizione, che formalizza i reciproci adempimenti tra il Soggetto Unico, l'Operatore e le IF nell'ambito dell'impianto in questione, costituendo quindi la base di riferimento per l'individuazione delle responsabilità di ritardo;
- **Prospetto di richiesta/rendicontazione giornaliera: (Allegato 7)** documento emesso dal Referente di Impianto della IF contenente tutti i servizi di manovra richiesti dalla IF medesima ed effettivamente erogati dal S.U. nell'arco della singola giornata solare.
- **Richiesta di Manovra:** documento emesso da parte del Referente di Impianto della IF nel quale vengono indicate in maniera dettagliata e inequivocabile le operazioni da effettuare associate o meno al singolo treno, sia per quanto riguarda quelli inseriti in M53 sia per quelli in Gestione Operativa;
- **Ordine di Manovra:** documento attraverso il quale il S. U. recependo le Richieste di Manovra delle varie IF, dispone per l'esecuzione delle relative operazioni assegnandole alla Squadra di Manovra interessata; tale documento può consistere in un semplice inoltro della Richiesta di Manovra alla squadra di manovra incaricata dell'esecuzione delle attività in essa contenute;
- **"Messa a Disposizione" e "Consegna IF":** moduli attraverso i quali vengono disciplinate le modalità di consegna del materiale rotabile interessato dalle operazioni di manovra tra le IF che si avvalgono dei servizi di manovra e il Soggetto Unico/ Operatore e viceversa, per la delimitazione delle relative responsabilità.

9. REFERENTI PER LA DOCUMENTAZIONE IN GESTIONE OPERATIVA

I flussi di comunicazione relativi alla documentazione per la pianificazione delle attività di manovra avvengono attraverso la figura del Referente del Soggetto Unico, del Referente d'Impianto delle IIFF e del GI che sono:

1. Referente del SU
 - a. Ufficio Movimento tel. 0415334305 - 0415334309 -3357696468 - FS 934.4508
2. Referente dell'IF Trenitalia Cargo [TI Cargo]
 - a. Sig. Mario Bortolasi
3. Referente dell'IF Compagnia Ferroviaria Italiana [CFI]
 - a. Sig. Stefano Sorrentino
4. Referente dell'IF Rail Cargo Italia
 - a. Sig. Mario Corazzi
5. Referente dell'IF Captrain Italia
 - a. Sig. Luigi Di Cicco
6. Referente dell'IF Rail Traction Company
 - a. Sig. Harald Schmittner
7. Referente del Gestore Infrastruttura
 - a. Capo Reparto Territoriale Movimento di Ve Mestre sig. Lorenzo Manfredini, cell. 31380 44508 – fax 934 -4532 – e-mail l.manfredini@rfi.it
 - b. Segreteria Tecnica del RTM di Mestre, tel. 934-4878, fax 934-4532
 - c. Dirigente Movimento di Ve Marghera Scalo cell. 31380 94745, fax 934-4145, tel. FS 934-4354



Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.
Sede legale: Via della Pila 119/5, 30175 Marghera Venezia (IT)
P.IVA / CF: 00337760276
Capitale sociale: 624.000 Euro i.v.

10. ALTRE PROCEDURE E REGOLE DI INTERFACCIA TRA SU, IF E GI

Ogni altra attività non altrimenti codificata nel presente documento, dovrà avvenire nel rispetto della normativa di RFI codifica DPR\A0011\PA2013\0008493 del 20.11.2013 allegata alla presente con le seguenti precisazioni:

10.1 Treni straordinari e manovre in Gestione Operativa

Ogni IF che ritiene di dover chiedere capacità al GI in GO dovrà ottenere anche dal SU (Capo Ufficio Movimento) un benestare preventivo che verrà concesso in riferimento alla capacità operativa della manovra in relazione al programma già consolidato al momento della richiesta.

Il benestare del SU dovrà essere chiesto dal Referente dell'IF al Referente del SU mantenendo però inalterati i ruoli che nella concessione della capacità competono al GI nelle figure del DCCM e del CRTM. Il SU, concessa la capacità in GO, interverrà di iniziativa nell'aggiornare il programma di manovra dell'impianto considerando quanto previsto ai punti 6.3 e 6.4 del presente documento, partecipandola anche al GI nella figura del DM di Ve Marghera Scalo.

10.2 Variazioni al presenziamento da parte del SU

Ogni variazione dell'orario di presenziamento del personale di manovra, della composizione delle squadre di manovra o dei Referenti di ERF, disposta dal SU, dovrà essere concordata preventivamente con il RTM di Mestre; le variazioni insorte per causa di forza maggiore dovranno essere oggetto di una comunicazione formale e sollecita al medesimo Referente del GI.

Per entrambe le situazioni su esposte, rimane di competenza del SU concordare con le IF le necessarie variazioni al programma di circolazione e manovra fatto salva la possibilità di concordare con il RTM l'eventuale occupazione dei binari di sua competenza oltre il normale orario di sosta previsto dall'M 53 integrato manovre.

Il SU rimane interamente responsabile nei confronti delle IIFF, per la tardata terminalizzazione dei trasporti o per il perdurare della sosta sui binari di stazione prima della partenza del treno, derivate dalle variazioni di cui al titolo.

10.3 Attribuzione dei ritardi da parte del GI

Il GI ha il compito di certificare le cause di ritardo riferite ai soli treni in arrivo e partenza. Per tale attività il GI si avvale delle notizie fornite dal DM di Ve Marghera Scalo; l'interlocutore di RFI per tale attività è esclusivamente l'IF proprietaria del treno interessato.

Allo scopo di facilitare la corretta attribuzione della cause di ritardo e di evitare un inutile contenzioso tra GI e IF, il Referente del SU comunicherà al DM di Ve Marghera Scalo – se possibile di iniziativa e, quanto ciò sia prevedibile, anticipatamente – le cause di ritardo ai treni in partenza derivanti dalle attività di manovra primaria di sua competenza.

In assenza di tale comunicazione il DM attingerà alle informazioni in suo possesso anche se tratte dalla cronologia della movimentazione e degli spostamenti dei rotabili e dei mezzi di manovra, per i quali sia stato interessato direttamente [istradamenti, invio locomotive ai treni, ecc.].

I ritardi nella MAD e HRL tra i fasci di presa e consegna e i punti di terminalizzazione finale [stabilimenti], non sono oggetto della presente procedura e dovranno essere determinati e gestiti da ERF con procedure proprie di interfaccia con le IF e/o clienti finali, senza alcuna interazione con il GI salvo che ciò non derivi da cause ad esso imputabili.

10.4 Circolazione rotabili con restrizioni sui binari di circolazione

Poiché tutte le II.FF. devono comunicare preventivamente al SU la presenza di TE/TES/TEP o Merci Pericolose [codice ONU e codice di Pericolo] e tale comunicazione avviene di regola con specifiche annotazioni sulla Richiesta di Manovra, a sua volta il SU è tenuto analogamente nei confronti del DM di Ve Marghera Scalo, quando l'autorizzazione per questi movimenti di manovra comporti l'adozione di provvedimenti restrittivi nelle arce e binari di giurisdizione del GI [binari di circolazione, affiancamenti con la linea e deviatori di confine].

Sono tali particolarmente i trasporti di:

- ✓ Carri o gruppi di carri con TES/TE/TEP. In questo caso dovranno essere comunicati anche gli estremi della lettera di autorizzazione.



Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.
Sede legale: Via della Pila 119/5, 30175 Marghera Venezia (IT)
P.IVA / CF: 00337760276
Capitale sociale: 624.000 Euro i.v.

- ✓ Carri con Merci Pericolose. In questo caso dovrà essere comunicato sia il codice ONU che quello di pericolo della merce.

10.5 Stazionamento e immobilizzazione del materiale

In conformità al punto 12 della nota 8493 di RFI e nelle more dell'emanazione di un documento specifico concordato con il GI e le IF, Il SU ERF dichiara di assumere interamente l'attività di stazionamento dei rotabili in ogni fase del segmento manovra, secondo le regole generali e quelle di impianto, come da M 47 dell'impianto e in conformità col SGS del Certificato di Sicurezza di competenza.

10.6 Sosta delle merci pericolose

Il Programma delle manovre è redatto con specifico riferimento alle valutazioni che competono a RFI sui tempi di sosta del materiale rotabile sui binari di circolazione oltre che sulla sosta tecnica dei trasporti di Merci Pericolose, che deve sempre essere ridotta al minimo indispensabile ed essere strettamente legata all'esecuzione di operazioni di carattere tecnico o a quelle previste dalla documentazione di stazione del GI [M 365, M 47 e loro allegati].

ERF assicura l'organizzazione prevista da RFI per la gestione delle emergenze riportata nella Procedura Organizzativa dello Scalo Merci Terminale di Marghera Scalo con particolare riferimento alla disponibilità del personale per la costituzione della squadra di emergenza e per l'utilizzo dei previsti binari di parcheggio attrezzati per le soste tecniche prolungate.

In caso di ritardo di treni con merci pericolose la cui terminalizzazione non possa avvenire nel normale orario di presenziamento della stazione, la Società ERF assicurerà la presenza del personale e dei mezzi necessari a garantire comunque le operazioni di terminalizzazione.