

DOCUMENTO ORGANIZZATIVO MANOVRA

IMPRESA FERROVIARIA (ATI)

Fuorimuro Shunting & Rail

**Località Genova
Porto Storico – Genova Voltri**

Edizione Gennaio 2025 Rev. 01

Rev. 1.0	Funzione	Nome	Firma	Data
REDATTO	RSGS	Daniele Carrazza		20/02/2025
VERIFICATO	DOM	Maurizio Demaria		20/02/2025
VERIFICATO	RSGS	Daniele Carrazza		20/02/2025
APPROVATO	AD	Ing. Guido Porta		20/02/2025

1) PREMESSA

Il presente il documento è stato elaborato nel Rispetto delle Procedure emesse da ASPMALO.

2) DATI RELATIVI LUOGHI DI LAVORO / RACCORDI

Nella Località di Servizio di cui all'oggetto, i servizi di manovra sono forniti dal Raggruppamento Temporaneo di Imprese formata da Fuori Muro Impresa di Manovra srl e Fuori Muro Impresa Ferroviari srl , nello specifico

- Trasferimento del materiale dei treni in arrivo dal binario di ricevimento del treno al binario di presa/consegna o ai binari delle Dorsali collegate alla Stazione/terminal;
- Trasferimento del materiale per i treni in partenza dai binari di presa/consegna o dai binari delle Dorsali collegate alla stazione ai binari di partenza del treno;
- Eventuali scarti e reintegri di veicoli.

In base alla regolamentazione di affidamento del Servizio ferroviario nel Porto di Genova, FUORIMURO S&R esercita la propria attività nei raccordi ferroviari del Porto Storico e del Porto di Voltri, inclusi i raccordi particolari affidati a Società concessionarie ed utilizza locali ed aree di pertinenza portuale.

In particolare, si sottolinea che tutte le infrastrutture ferroviarie, utilizzate per espletare il servizio, non sono in alcun modo date in concessione a FUORIMURO.

ASPMALO per lo svolgimento delle attività ha dato in concessione i seguenti locali:

- Ponte Eritrea: Locali adibiti ad Uffici, spogliatoio femminile e servizi igienici (maschili e femminili) presso la Palazzina Gestori;
- BACINO SAMPIERDARENA (Porto Storico) Moduli abitativi di ASPMALO in concessione, adibiti a spogliatoi maschili, ricovero Personale e servizi igienici (maschili e femminili);
- presso la nuova palazzina di VOLTRI Fascio Merci: Locali adibiti a spogliatoi maschili e femminili, ricovero Personale e servizi igienici (maschili e femminili)

Ulteriori locali utilizzati da FMM si trovano presso la Sede Legale sita a Genova in Via Operai 8.

Ubicazione Luoghi di Lavoro	UFFICI: Sede Legale: via Operai 8, Genova	
	UFFICI: Palazzina Gestori Ponte Eritrea (conc. temporanea)	
Struttura Operativa	SPOGLIATOI E SERVIZI:	
	<ul style="list-style-type: none"> • Porto Storico concessione Moduli presso area BACINO • Porto Voltri concessione nuova palazzina VOLTRI 	
	INFRASTRUTTURA FERROVIARIA: Porto storico e Nuovo porto di Genova	
	Voltri (<u>non in concessione</u>).	
	Responsabile Operativo:	Sig. MAURIZIO DE MARIA
	Coordinatore Operativo:	Sig. DE SIENA ALBERTO
Orario di Lavoro	Ufficio Coordinamento:	Addetti
	Ufficio Turni:	Addetti
	Squadre di Manovra	Addetti abilitati
	UFFICI SEDE LEGALE: 9.00-13.00 14.00-17.30 dal lunedì al giovedì – venerdì 9.00-13.00 14.00-18.00	
Orario di Lavoro	UFFICIO COORDINATORI: turnazione h24 con turni di 6 ore ciascuno; dalle ore 06:00 del lunedì alle ore 24:00 del sabato	
	PORTO STORICO: turnazione Personale su quattro turni di 6 ore ciascuno dalle	

	<p>ore 6 del lunedì alle ore 24:00 del sabato (servizio Pilotaggio: turnazione h24 con turni di 6 ore ciascuno; dalle ore 06:00 del lunedì alle ore 24:00 del sabato);</p> <p>GENOVA VOLTRI: turnazione con turni di 6 ore ciascuno dalle ore 00:01 del lunedì alle ore 24:00 del sabato; la domenica dalle ore 12:00 alle 18:00.</p> <p>Nota Bene: gli orari sopra indicati si riferiscono all'operatività effettiva di FuoriMuro, ma non impegnano contrattualmente la Società verso terzi nella parte in cui aumentano l'orario di servizio/presenziamento rispetto a quanto previsto nel Bando di Gara emesso da ASPMALO.</p>
--	--

Per consentire il rifornimento dei locotrattori/locomotive da manovra operanti nei raccordi portuali, è stata effettuata l'installazione di due cisterne mobili da 5.290 litri, in aree per le quali è stata ottenuta concessione, le cisterne sono state autorizzate da VVFF e Capitaneria di Porto:

- Area esterna per una superficie di mq. 25 circa, in area Ponte Etiopia;
- Area esterna per una superficie di mq. 30 circa, presso il Terminal PSA, radice lato ponente binario 1° PSA parco vecchio, in sub-concessione da PSA a FuoriMuro.

3) PROGRAMMA DELLE MANOVRE

Il programma delle manovre viene redatto giornalmente dal Coordinatore delle Manovre di ATI, interessa i movimenti di manovra necessari allo spostamento dei convogli in partenza/arrivo dei treni effettuati dall'II.FF. Sulla base del programma redatto, il Coordinatore delle Manovre, ATI nell'ambito della proprie mansioni, avrà la funzione di Dirigenza e Sorveglianza delle manovre, nonché il coordinamento delle squadre di manovra sulla base del programma di manovra impartendo gli ordini necessari allo svolgimento dello stesso, che di eventuali variazioni in relazione alla situazione di esercizio.

4) COORDINAMENTO DELLE MANOVRE

Il gestore della circolazione è il Soggetto che rappresenta il G.I. nell'esercizio della funzione di controllo gestionale sullo svolgimento dei piani di movimentazione prestabiliti. Conseguentemente tale Soggetto ha potere di intervenire in modo insindacabile per la risoluzione di possibili conflitti fra manovre nell'area di sua giurisdizione.

Il Coordinatore delle Manovre ATI è il soggetto che si occupa della gestione sullo svolgimento dei piani di movimentazione prestabiliti nella area di sua giurisdizione.

La gestione operativa, ed eventuali adeguamenti dei piani di movimentazione derivanti da variazione nell'utilizzazione delle tracce e/o da perturbazione al servizio ferroviario ed alla circolazione dei treni saranno condivise tra Coordinatore delle Manovre ATI e RFI.

5) MANSIONI OPERATIVE /ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

La seguente tabella riassume la ripartizione delle "funzioni nelle manovre" (ai sensi dell'art. 2 Norme Servizio Manovratori) in rapporto agli Addetti che ricoprono le Mansioni individuate da FuoriMuro S&R nella propria organizzazione delle attività di manovra.

Addetto/Mansione	Funzioni nelle manovre	Abilitazione	Funzione
UFF. PIANIFICAZIONE	Dirigenza della manovra		

OPERATORE MANOVRE CARRI FERROVIARI	Autorizzazione della manovra	PDT/PDT 1	Deviatore
	Comando della manovra	PDT/PDT 1	Manovratore
CONDUTTORE MOTRICI FERROVIARIE	Esecuzione della manovra	CC A1/A4/B-1/B-2	Conduuttore
PILOTA	Autorizzazione della manovra	PDT/PDT 1	Deviatore
	Comando della manovra	PDT/PDT 1	Manovratore

Si rimanda al testo aggiornato delle Norme Servizio Manovratori, distribuito a tutto il Personale abilitato, per ogni approfondimento e riferimento normativo.

a. Direzione Operativa Manovra (DOM)

La Direzione Operativa Manovra, coerentemente con le politiche commerciali e operative aziendali, si occupa dell'organizzazione dei servizi di manovra ferroviaria in ambito portuale, interportuale, terminalistico e raccordi privati.

b. Dirigenza della Manovra

La "Dirigenza delle manovre" consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra. La Dirigenza delle manovre è svolta dal Gestore della Manovra ATI

c. SORVEGLIANZA DELLA MANOVRA

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 Gestore della Manovra ATI

d. Ufficio Turni Manovra (UTM)

Gli addetti all'Ufficio Turni Manovra, sulla base delle indicazioni di DOM, assistono e collaborano con i Coordinatori di Manovra nello svolgimento della gestione del personale in termini di elaborazione dei turni ed autorizzazione su permessi, ferie, trasferte.

e. Coordinatore di Manovra (CM)

Il Coordinatore di Manovra ha il compito di rendere esecutive le decisioni stabilite dalla DOM, coordinando e supervisionando sulla corretta esecuzione dei servizi di manovra.

f. Squadra di manovra

La Squadra di Manovra risponde gerarchicamente all'Ufficio Pianificazione, riceve le istruzioni operative dai Coordinatori, dai Referenti del Terminal e/o dal DCO RFI.

Risponde, in ogni caso anche ad altro superiore gerarchico, come previsto in organigramma.

La squadra è composta da tre unità ed è così articolata:

1 conduttore motrici ferroviarie, 2 operatori addetti alla manovra dei carri ferroviari.

Un componente della squadra svolge il ruolo di caposquadra.

La squadra assicura tutte le attività necessarie per il corretto svolgimento delle manovre.

g. Addetto alla Manovra

Figura professionale che, avendo conseguito l'abilitazione prevista dalle normative vigenti per il tipo di attività di sicurezza svolta (PDT1 o F-RAC), può assolvere le funzioni di dirigenza, sorveglianza, autorizzazione e comando delle operazioni di manovra.

h. Agente di condotta in manovra (Conduuttore)

Figura professionale che, avendo conseguito l'abilitazione prevista dalle normative vigenti per il tipo di attività di sicurezza svolta (CC A1/ CC A4/B-1/B-2, C- RAC), è in grado di condurre in modo autonomo responsabile e sicuro treni e locomotori nei movimenti di manovra.

i. Addetto alle Operazioni del reparto di Voltri (sigla sintetica AOV)

In coerenza con le politiche e gli obiettivi aziendali e sulla base di quanto previsto dalle norme vigenti in materia, ha la responsabilità ed autorità di svolgere in loco tutte le disposizioni assegnate relative alla funzione di interfaccia con il Terminal PSA (Uff. Ferrovia), RFI e IIFF e di assicurare tutte le attività necessarie per il corretto svolgimento del lavoro della squadra di manovra, anche operando in tutti i ruoli conformemente alle abilitazioni ricevute.

j. Personale a disposizione

Risponde gerarchicamente all'Ufficio Pianificazione.

Risponde, in ogni caso anche ad altro superiore gerarchico, come previsto in organigramma.

Il Personale a disposizione verrà impiegato conformemente al proprio livello di inquadramento, formazione e alle abilitazioni possedute, nonché eventuali esenzioni parziali e/o totali.

A titolo esemplificativo verrà impiegato per attività non previste a programma e comunque inerenti all'attività operativa, quali:

k. Sorveglianza della Manovra

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 Gestore della Manovra ATI

l. Autorizzazione della Manovra

L'Autorizzazione delle manovre consiste nel dare il benestare ad iniziare un movimento di manovra, e viene concessa dall'agente che predispone l'itinerario da percorrere.

m. Comando della Manovra

Il comando delle manovre compete al manovratore che impartisce gli ordini di movimento, di rallentamento ed arresto utilizzando il radiotelefono, cellulare o i segnali a mano.

n. Esecuzione della Manovra

L'esecuzione delle manovre consiste nell'effettuare i movimenti di manovra in base agli ordini ricevuti.

6) ATTREZZATURE

a. Locomotori/Locotrattori

I Mezzi di trazione impiegati da FUORIMURO nelle attività di manovra in ambito portuale sono locomotive da manovra e Locotrattori diesel da manovra, che possono essere affiancati eccezionalmente da Locomotori diesel da linea.

La circolabilità di Locomotori e Locotrattori da manovra è documentata tramite Libretto TV41, valido per tutto il Porto Storico, mentre per le attività da/per il Terminal PSA e la LdS di VOLTRI, si utilizzano locomotori adeguati al Decreto 1 e dotati di AMIS

Per i Locomotori da linea, eventualmente impiegati, è disponibile l'AMIS rilasciata dall'Autorità competente.

Tali documenti sono conservati presso la sede legale della Società.

b. Strumentazione

Dotazioni per la comunicazione tra il personale operativo, i coordinatori, RFI, quali radio ricetrasmittente, telefoni GSM-R.

Si riporta nella seguente tabella un riepilogo delle principali attrezzature utilizzate da personale FMM per l'effettuazione delle attività di manovra.

Rif.	DECRIZIONE MEZZO / ATTREZZATURA	TARGA	Impiego
1.	Locomotiva di manovra LHB 530C (AMIS D.1/2015)	509	Manovra
2.	Locomotiva di manovra LHB 530C	537	Manovra
3.	Locomotiva di manovra LHB 530C (AMIS D.1/2015)	511	Manovra
4.	Locomotiva di manovra LHB 530C (AMIS D.1/2015)	523	Manovra
5.	Locomotiva di manovra LHB 530C (AMIS D.1/2015)	544	Manovra
6.	Radio ricetrasmettenti Motorola modello mod. GP340		Comunicazioni per manovra
7.	Telefoni GSM-R		Comunicazioni per manovra
8.	Locotrattore Zephir TT800		Officina
9.	Autovetture di servizio		Manovra

7) **MODALITÀ OPERATIVA**

Le modalità operative vengono meglio specificate all'interno delle istruzioni di seguito elencate e

a. **ALL1_Marittima** FMM IST 03-2023 Attività di Manovra


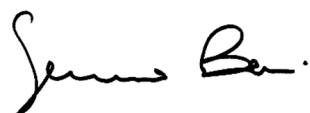



b. **ALL2_Voltri** FMM IST 02-2023 Attività di Manovra

MANOVRA FERROVIARIA**AMBITO VOLTRI - PSA**

REV. 2.1

DATA DI REDAZIONE: 15/10/2023

ENTRATA IN VIGORE: dalle ore 00.00 del 15/10/2023

	Funzione	Nome	Firma
Verificato	SGS	Daniele Carrazza	
Verificato	RSPP	Germano Boni	
Verificato	GMZ	Stefano Schiavi	
Verificato	DOM	De Maria	
Approvato	AD	Guido Porta	

N° Rev.	MOTIVO DELLA REVISIONE	Entrata in vigore
1.0	Prima emissione	20/01/2023
2.0	Aggiornamento paragrafo Merci Pericolose	02/06/2023
2.1	Aggiornamento paragrafo 5.5.1 "Segnali luminosi di 1° categoria"	15/10/2023

1 Sommario

1	Sommario	2
1.	SCOPO.....	3
2.	CAMPO DI APPLICAZIONE.....	3
3.	DESTINATARI.....	3
4.	NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	3
5.	OPERATIVITA'	3
5.1	Manovra in ambito raccordo PSA.....	3
5.2	Manovra in ambito località di servizio di Genova Voltri (Fascio Merci).....	3
5.3	Apertura e chiusura del cancello	4
5.4	Messa a disposizione dei carri	4
5.5	Norme esecuzione manovra impianto GE Voltri	4
5.5.1	Segnali luminosi di 1° categoria:.....	5
5.5.2	Staffatura/immobilizzazione	8
5.5.3	Scarpa Fermacarri.....	9
5.5.4	Merci Pericolose	9
5.6	Gestione interferenze per operatività con due squadre di manovra.....	10
5.7	Velocità massima consentita	10
6	PROCEDURA ALLERTAMENTO LAVORATORI A SEGUITO EMERGENZA NELLO SCALO MERCI TERMINALE RACCORDATO DI Genova Voltri (Procedura Organizzativa RFI)	11

1. SCOPO

Scopo della presente Istruzione Operativa è quello di portare a conoscenza dei manovratori le operazioni necessarie all'effettuazione delle attività di manovra in ambito Voltri - PSA.

2. CAMPO DI APPLICAZIONE

Tale istruzione si applica durante l'effettuazione del servizio di manovra da/per Genova Voltri fascio merci al/dal terminal PSA.

3. DESTINATARI

La presente istruzione operativa è indirizzata a tutti i manovratori ferroviari di Fuorimuro manovra srl che effettuano Servizi di Manovra.

4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La presente Istruzione Operativa fornisce indicazioni organizzative e di funzionamento dei radiotelefonici, per tutti gli "aspetti regolamentari" si rimanda, in particolare, a quanto disposto dagli artt. 2 - 16 - 22 e 26 NSM delle "Norme per il Servizio di Manovratori" (NSM) distribuite al personale.

5. OPERATIVITA'

Gli addetti FuoriMuro terminalizzano il convoglio dai binari di presa e consegna di Voltri ai binari posti all'interno dell'area Terminal PSA e viceversa.

5.1 Manovra in ambito raccordo PSA

La motrice viene sganciata dal convoglio ed allontanata, lasciando i veicoli, come concordato, per il carico e/o scarico della merce.

Una volta terminate le operazioni di carico/scarico dei veicoli da parte degli addetti dal Terminal PSA, gli addetti FuoriMuro, designati all'estrazione del convoglio, saranno richiamati affinché operino l'aggancio del locomotore ed il successivo allontanamento del convoglio verso il parco esterno.

Prima della partenza del convoglio dovranno essere eseguiti i controlli previsti dall'art. 22 NSM.

La movimentazione del convoglio nelle linee di carico/scarico, sia in fase di partenza/arrivo del treno sia per l'effettuazione di manovre per variazione di composizione del convoglio per esigenze di qualsiasi genere, avviene in condizioni di sicurezza, quando cioè non sono presenti operazioni di movimentazione merce nei pressi delle linee interessate al transito del convoglio, e quindi in assenza di movimentazione merci mediante transtainer (gru a ponte) o altri mezzi con funzioni similari, sulle linee interessate dal passaggio dei convogli, come meglio specificato nel seguito della procedura al punto "varie".

Tale obiettivo viene raggiunto utilizzando comunicazioni dirette (tramite ricetrasmittenti con frequenze appositamente dedicate) tra il Personale addetto FUORIMURO ed il Referente Ferrovia del Terminal PSA che si relaziona con il Personale a bordo delle gru a ponte.

Qualora non fosse consentito, per esigenze di qualsiasi natura, operare manovre in sicurezza all'interno del parco Terminal, le stesse dovranno avvenire utilizzando il parco binari esterno all'area Terminal PSA.

5.2 Manovra in ambito località di servizio di Genova Voltri (Fascio Merci)

Considerate le procedure di attivazione della prima fase di potenziamento dello scalo di Voltri FM Macrofase 4.2 in data 3 Aprile 2023 è stato sottoscritto un verbale tra RFI ADSP FMM e PSA (in allegato), detto verbale definisce la parziale applicazione in prima fase delle norme di esercizio del raccordo NER PROT n. 0017018 del 21/04/2023.

Di seguito quindi si riporta un estratto delle suddette NER per la parte applicabile in questa prima fase.

5.3 Apertura e chiusura del cancello

"Il cancello di accesso all'impianto raccordato, anche in quanto limite doganale di accesso ad aree c.d. internazionali, deve rimanere sempre chiuso, salvo il tempo necessario alle operazioni di ingresso e uscita delle manovre.

Prima dell'inizio delle manovre di introduzione dei carri all'interno del raccordo il personale dell'Impresa di Manovra informa PSA GP che provvede a richiedere alla Guardia di Finanza all'apertura del cancello di accesso all'impianto. Alla fine delle manovre di introduzione o di uscita dei carri dal raccordo, lo stesso personale informa la GdF del termine della manovra e lo stesso provvede alla chiusura del medesimo cancello.

Cancello in struttura metallica a doppio battente di altezza pari a 4 m, sormontato da filo spinato, contrassegnato con la lettera "C1" sulla medesima planimetria allegata.

Una chiave di detto cancello è in consegna presso il personale di Security di PSA GP (tel: +39 010 699 6230 – Port Facility Security Officer di PSA GP: + 39 331 6773919). [Ref. P.to 1.1 NER]"

5.4 Messa a disposizione dei carri

"I carri destinati al raccordo vengono messi a disposizione nella stazione di Genova Voltri FM (fascio di presa e consegna) da dove vengono prelevati dalla Impresa di Manovra che provvede a inoltrarli all'impianto raccordato.

Il movimento dei veicoli dai binari di presa e consegna di Genova Voltri all'impianto raccordato (e viceversa) avviene attraverso l'Impresa di Manovra con propri uomini e mezzi.

In assenza di luce naturale, sono ammesse operazioni di movimentazione di carri sia all'interno del raccordo sia sul fascio di presa e consegna di Genova Voltri, in quanto debitamente provvisti di adeguata illuminazione. [Ref. P.to 1.2 NER]."

5.5 Norme esecuzione manovra impianto GE Voltri

"Il ritiro/consegna dei carri dal fascio di presa e consegna (binari I-VI di Genova Voltri Fascio Merci) avviene, a cura del personale dell'Impresa di Manovra, con la locomotiva in posizione di spinta o di traino."

ENTRATA

Ad inizio di ogni turno ci viene consegnato dal personale PSA il modulo IN-OUT in cui vengono scritte tutte le operazioni da fare nel turno stesso. Non appena il treno giunto sarà a disposizione di FMM l'IF che ha effettuato il trasporto invierà via mail a FM l'allegato 6A.

Rispettando l'orario indicato dal programma di manovra (M53 Integrato) e ricevuta sia la disponibilità all'accoglienza del treno da parte del terminal destinatario sia la richiesta di manovra da parte dell'IF, FM procederà, a richiedere al terminal l'apertura del cancello doganale tramite GdF.

Un volta effettuate tutte le suddette operazioni FM chiede autorizzazione a RFI per inizio manovra (si veda capitolo uso posto di consenso) come da procedure e, dopo aver effettuato tutte le operazioni previste dall'art. 22 dell'NSM procederà infine alla terminalizzazione del treno. Conclusa la quale, provvederà ad inviare MAD al terminalista.

USCITA

Ad inizio di ogni turno ci viene consegnato via mail dal personale PSA il modulo IN-OUT in cui vengono descritte tutte le operazioni da fare nel turno stesso. terminate le operazioni di ricarica il terminal invia a FM una mail di fine operazioni.

Nell'ora indicata nel programma di manovra (M53 integrato) FM chiede conferma a RFI del ritiro del treno.

Ricevuto parere favorevole e richiesta di manovra dell'IF FM chiama via radio il terminal per richiedere l'apertura del cancello e per avvisare del ritiro affinché vengano rispettate tutte le procedure di sicurezza.

Effettuate tutte le operazioni propedeutiche alla movimentazione del treno FM chiama via radio il terminal per chiedere autorizzazione al movimento e apertura cancello GdF, una volta ricevuto la conferma a procedere FM effettua il movimento di manovra fino al posto di consenso dopodiché chiede conferma telefonica di uscita a RFI. (si veda capitolo uso posto di consenso). Ricevuto il benestare FM procede con il piazzamento del convoglio sui binari di Voltri FM. Terminate le operazioni FM procede, se necessario, con la staffatura del convoglio ed invia al IF il modello allegato 6B.

Tutte le manovre effettuate da FMM, sono autorizzate dal Regolatore della Circolazione RFI (RdC). Per i movimenti di ingresso ed uscita dal raccordo è necessario un consenso elettrico chiesto /concesso di volta in volta dall'Impresa di Manovra o dal RDC di Voltri.

Il dispositivo di consenso è ubicato in apposito locale chiuso su piazzale la cui chiave viene data in consegna da RFI a DSPMALO. L' Impresa di Manovra deve utilizzare unicamente le levette sotto descritte del dispositivo di consenso secondo le indicazioni fornite, ritenendo inesistente quant'altro presente sul pannello e sul dispositivo stesso.

Le procedure sopra descritte sono contenute nelle NER emesse da AdSP e nel M47 emesso da RFI (si vedano gli ALLEGATI). Il Personale di FMM riceve aggiornamenti ad ogni modifica organizzativa.

Movimenti di ingresso al Raccordo

Previ accordi tra Impresa di Manovra e RdC, quest'ultimo predispone l'itinerario dal fascio merci di Genova Voltri al raccordo e comunica all'Impresa di Manovra il Punto (97/98) per il quale occorre concedere il consenso.

Presso il Posto di Consenso si attiva una suoneria. Il personale incaricato dell'Impresa di Manovra provvede a concedere il consenso per il punto indicato dal DCO ruotando a sinistra la levetta CS (97/98) che, dopo tale operazione, tornerà automaticamente nella posizione verticale.

La concessione del consenso implica:

- l'avvenuta sospensione dei movimenti di manovra sui binari non indipendenti;
- l'attuazione degli idonei provvedimenti di stazionamento dei veicoli nel raccordo ferroviario, al fine di impedire indebiti spostamenti degli stessi, secondo quanto stabilito da apposito documento in allegato (3.1.14).

Movimenti di uscita dal Raccordo

Uscita dal segnale basso 197R (binario lato mare)

- Previ accordi tra RdC e l'Impresa di Manovra, quest'ultima richiede il consenso al

RdC ruotando a DESTRA la levetta TI-TmRCs 97. L'RdC comanda l'itinerario di ingresso in stazione; si dispone a via libera il segnale di protezione sul binario I PT (lato mare) e si dispongono per il libero passaggio i segnali bassi luminosi 197r e 197.

Uscita dal segnale basso 198R (binario lato monte)

- Previ accordi tra RdC e l'Impresa di Manovra, quest'ultima richiede il consenso al RdC ruotando a DESTRA la levetta TI-TmRCs 98. L'RdC comanda l'itinerario di ingresso in stazione; si dispone a via libera il segnale di protezione sul binario II PT (lato monte) e si dispongono per il libero passaggio i segnali bassi luminosi 198r e 198.

5.5.1 Segnali luminosi di 1° categoria:

Il segnale di partenza esterno si dispone al seguente aspetto:

- Rosso e accensione del segnale di prosecuzione itinerario a luce bianca fissa cui art. 51 comma 5 bis, Regolamento Segnali.
- Indicatore di direzione 4.

La velocità di ingresso al raccordo è fornita dal segnalamento.

Il convoglio, una volta attestato ai segnali luminosi di 1^a categoria 97f/98f, sarà fatto avanzare all'interno del raccordo a cura dell'Impresa di Manovra.

In caso di indisponibilità del suddetto consenso, il RdC, prima di procedere all'applicazione delle norme comuni, deve richiedere verbalmente e ricevere dall'Impresa di Manovra, la seguente comunicazione registrata:

"DCO Voltri nulla osta ingresso al raccordo; si conferma sospensione movimenti di manovra e attuazione degli idonei provvedimenti di stazionamento dei veicoli".

All'occorrenza il RdC potrà richiedere all'Impresa di Manovra la seguente comunicazione registrata: *"Convoglio VLT ... del ... ricoverato completo nel Raccordo"*

Il segnale di protezione può assumere gli aspetti:

- Rosso/Giallo (uscita su binario di stazione libero)
- Rosso/Giallo/Giallo e accensione I luminosa cui art. 51bis comma 6 RS (uscita su binario di stazione ingombro).

La velocità di uscita dal raccordo è fornita dal segnalamento e dalle norme comuni.

Quando il convoglio supera i segnali bassi ripetuti 197r/198r e si trova a valle degli stessi l'Impresa di Manovra deve riportare la levetta TI-Tm RCs (97/98) in posizione di riposo, verticale.

In caso di indisponibilità del suddetto consenso, non disponendosi per il libero passaggio i segnali bassi al confine impianti (197r / 198r), il RdC deve trasmettere all'Impresa di Manovra, la seguente comunicazione registrata:

"AdC convoglio ... del avanzate con segnale basso disposto per la fermata fino al segnale di protezione sul binario I PT (lato mare) / II PT (lato monte) da cui prenderete norma".

Il segnale di partenza esterno si dispone al seguente aspetto:	Il segnale di protezione può assumere gli aspetti:
- Rosso e accensione del segnale di prosecuzione itinerario a luce bianca fissa cui art. 51 comma 5 bis, Regolamento Segnali.	- Rosso/Giallo (uscita su binario di stazione libero)
- Indicatore di direzione 4.	- Rosso/Giallo/Giallo e accensione I luminosa cui art. 51bis comma 6 RS (uscita su binario di stazione ingombro).
La velocità di ingresso al raccordo è fornita dal segnalamento.	La velocità di uscita dal raccordo è fornita dal segnalamento e dalle norme comuni.
Il convoglio, una volta attestato ai segnali luminosi di 1 ^a categoria 97f/98f, sarà fatto avanzare all'interno del raccordo a cura dell'Impresa di Manovra.	Quando il convoglio supera i segnali bassi ripetuti 197r/198r e si trova a valle degli stessi l'Impresa di Manovra deve riportare la levetta TI-Tm RCs (97/98) in posizione di riposo, verticale.
In caso di indisponibilità del suddetto consenso, il RdC, prima di procedere all'applicazione delle norme comuni, deve richiedere verbalmente e ricevere dall'Impresa di Manovra, la seguente comunicazione registrata:	In caso di indisponibilità del suddetto consenso, non disponendosi per il libero passaggio i segnali bassi al confine impianti (197r / 198r), il RdC deve trasmettere all'Impresa di Manovra, la seguente comunicazione registrata:
<i>"DCO Voltri nulla osta ingresso al raccordo; si conferma sospensione movimenti di manovra e attuazione degli idonei provvedimenti di stazionamento dei veicoli".</i>	<i>"AdC convoglio ... del avanzate con segnale basso disposto per la fermata fino al segnale di protezione sul binario I PT (lato mare) / II PT (lato monte) da cui prenderete norma".</i>
All'occorrenza il RdC potrà richiedere all'Impresa di Manovra la seguente comunicazione registrata: <i>"Convoglio VLT ... del ... ricoverato completo nel Raccordo"</i>	

- Una luce rossa – via impedita
L'agente di condotta AdC deve fermare il convoglio senza oltrepassare il segnale;



- Due luci, una rossa in alto e una gialla in basso
Via libera con conferma di riduzione di velocità. Preavvisa, inoltre, un successivo segnale a via impedita;



- Rosso- doppio giallo:
Via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h. Preavvisa, inoltre, un successivo segnale a via impedita o un successivo segnale di arresto a distanza anormalmente ridotta o su un binario di limitata lunghezza o binario parzialmente ingombro;



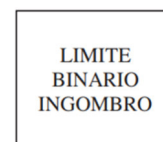
- Rosso – doppio giallo + I:
Via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h. Preavvisa l'inoltrato verso un successivo binario parzialmente ingombro; Tale aspetto specifico prevede anche la presenza sul terreno di una tabella indicante la dicitura "limite binario ingombro" (dettagli in fascicolo linea 74);



- Rosso con V capovolta a luce fissa (bianca): autorizza dopo la fermata il superamento del segnale a via impedita su cui è applicato e il proseguimento con cautela, non superando comunque la velocità di 30 km/h fino a successivo segnale, anch'esso a via impedita.



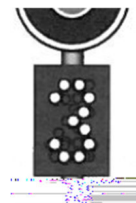
- Tabella limite binario ingombro: Tale tabella assume significato solo nel caso di ricevimento con segnali di protezione recante l'aspetto di luce rossa sovrapposta ad un gruppo di doppio giallo integrato dalla lettera luminosa "I", accesa a luce fissa. Essa indica l'inizio del tratto di binario effettivamente occupato dai veicoli. Impone inoltre al macchinista di ridurre la velocità a 10 km/h e di proseguire con cautela.



- Luci di avanzamento: costituito da due fanali speciali abbinati orizzontalmente. Detti fanali sono normalmente spenti (inattivi). Se attivati proiettano due luci bianche lattee fisse o lampeggianti. Serve a superare un segnale di protezione, protezione interna e di partenza interno disposti a via impedita o spenti.



- Indicatore di direzione: quadri che a mezzo di numeri luminosi indicano la direzione di inoltro. Nel contesto 'Genova Voltri' lo troviamo rispettivamente sotto segnale di partenza interno che autorizza il movimento dai tronchini di Genova Voltri al fascio merci (indicatore '2') e sotto segnale di partenza interno che autorizza il movimento dal fascio Merci ai binari del raccordo PSA (indicatore '4') ;



Segnali bassi luminosi di manovra:

- Per la fermata, due luci bianche fisse orizzontali
- Per il libero passaggio, due luci bianche fisse verticali



5.5.2 Staffatura/immobilizzazione

Nel locale a disposizione del personale dell'Organo di Manovra FuoriMuro è collocata apposita rastrelliera ove sono raccolte staffe numerate, colorate in Giallo fluo e siglate FMR. Le staffe apposte sulla rastrelliera sono chiuse e a chiave in possesso dell'AOV. Sulla scrivania dell'ufficio è presente il Registro Mod. M.36 FMM su cui il manovratore che prende servizio rileva la situazione del piazzale relativa ai binari di stazionamento dei materiali presenti e la consistenza delle staffe attive, compreso l'attivazione di Freni a vite e di quelle inattive giacenti nell'armadietto, controfirmando per avvenuta consegna il Registro M36 FMM. Al termine del servizio il manovratore smontante redige e sottoscrive per consegna il registro Mod. M36 FMM, riportando la situazione del piazzale relativa ai binari di stazionamento dei materiali presenti e la consistenza delle staffe attive, compreso l'attivazione di Freni a vite e di quelle inattive giacenti nell'armadietto.

In applicazione di quanto previsto dall'art.28 del NSM, lo stazionamento temporaneo (entro 30 mn. e con almeno 3 veicoli con il freno continuo funzionante) delle colonne di materiale rotabile è garantita dal solo freno continuo. Ove quanto sopra non sia rispettato il personale interessato alla manovra applica il seguente schema di stazionamento:

- Per stazionamenti temporanei si dovrà calzare una singola ruota di un veicolo, con due staffe contrapposte tra loro (pendenza binari < al 6‰);
- Per stazionamenti non temporanei applicazione di una staffa fermacarro sulla ruota di testa ed una su quella di coda di ciascuna colonna (per carro singolo due staffe contrapposte sulla stessa ruota) posizionati su ognuno dei binari indicati e serraggio dei freni a vite
- Notificare sistematicamente prelievo/posizionamento delle staffe fermacarro al coordinatore di turno (collocate in apposite rastrelliere ubicate nei pressi della palazzina di Ponte Eritrea) che provvede alla registrazione su apposito Registro M36 e informa il Personale che deve manovrare il convoglio circa la presenza di staffe indicando le informazioni identificative e il posizionamento delle stesse.
- Al fine di minimizzare il rischio di una mancata rimozione delle staffe, il manovratore/caposquadra di manovra dovrà controllare, prima di effettuare l'attività di manovra, che le staffe siano state rimosse ed eventualmente rimuoverle informando il coordinatore di turno e fornendo le informazioni identificative delle staffe.

- Ad ogni cambio turno AOV verifica la corrispondenza tra quanto indicato sull'M36 e la situazione realmente presente sulle rastrelliere e riporta la situazione al collega montante durante il passaggio di consegna previsto con apposita modulistica.
- Durante queste attività di verifica, ogni qualvolta le informazioni identificative siano di difficile lettura o venga meno la fluorescenza della pittura utilizzata, si invitano gli AOV ad informare DOM per il seguito del caso.

Il Personale Fuorimuro viene specificamente informato/formato circa l'applicazione delle procedure indicate.

AII. NER

I veicoli da e per il raccordo sono ricevuti direttamente al fascio merci della stazione di Genova Voltri sui binari di presa e consegna (I-VI FASCIO MERCI VOLTRI).

Le colonne di carri poste in sosta sul fascio merci di Genova Voltri, binari di presa e consegna ove la sosta sia prolungata e non si proceda alla consegna tempestiva dei carri nel raccordo dovranno essere immobilizzate mediante staffatura come da norme vigenti, ISM e M47.

5.5.3 Scarpa Fermacarri

Sono presenti due scarpe fermacarri sulle aste di manovra in corrispondenza del binario V lato Bivio Castelluccio e del binario IV lato Cogoleto, denominate rispettivamente 52 e 51.

5.5.4 Merci Pericolose

La stazione è Scalo Merci Terminale Raccordato (SMT/R) di merci pericolose (MP) per i trasporti da/per l'area dipendente dalla giurisdizione dell'Autorità Portuale e riportati nelle Procedure Organizzative.

Il binario I FM è il binario individuato in via prioritaria per eventuali operazioni di sosta e travaso per emergenza emersi eventualmente durante i controlli sui carri contenenti MP previsti dalla normativa vigente, nonché per la sosta di trasporti di MP in caso di necessità (es. mancato rispetto della programmazione, imprevisto allungamento dei tempi di terminalizzazione, emergenza, ecc...). Rispetto a tali evenienze il binario suddetto deve essere tenuto normalmente libero tranne il tempo strettamente necessario allo svolgimento del servizio commerciale e comunque reso tempestivamente libero nella circostanza.

Le manovre dei veicoli contenenti Merci Pericolose devono essere effettuate secondo le modalità e con le precauzioni indicate nel Regolamento Circolazione Ferroviaria, nelle Norme Tecniche di esercizio e secondo le Procedure aziendali in vigore, nonché nei registri delle disposizioni di servizio dei singoli impianti.

Devono essere scrupolosamente osservate le eventuali restrizioni conseguenti alle etichette poste sui veicoli e il divieto di manovra a spinta anche sui binari diversi da quelli di circolazione delle stazioni o delle ditte raccordate.

In applicazione della Circolare Ministeriale 000059/2017 del 23/11/2017, nel caso di manovre di convogli trasportanti merci pericolose per i gas della classe 2 e per la materie presentate al trasporto allo stato liquido delle classi 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 e 9, in carri cisterna, cisterne mobili, container cisterna o casse mobili cisterna (tank container), il personale coordinatore di FMM (AOV, coordinatori..), una volta ricevuta informazione dal terminal circa la presenza di merce pericolosa su un determinato convoglio (carro e contenitore interessato dal suddetto trasporto), informa la squadra di manovra di tale presenza al fine di effettuare i controlli previsti, in particolare dalla sottosezione 1.4.2.2.1 del RID e dell'art. 22 della FMM NSM. Il Personale in possesso dell'abilitazione PDT/PDT1 deve effettuare un controllo visivo al fine di verificare l'assenza di perdita di merci pericolose prima dell'esecuzione dell'estrazione del materiale (i successivi controlli per l'inoltro a destinazione del convoglio vengono effettuati dall'impresa ferroviaria titolare del trasporto). Il controllo di cui sopra, deve essere registrato per ogni singolo carro cisterna, cisterna mobile, container cisterna o cassa mobili cisterna (tank container) su apposito modulo denominato "FMM

MOD Check list MP Manovra”, disponibile sul locomotore e/o nell’ufficio dell’ AoV. Tale check list deve essere compilata nelle sue parti da chi esegue la verifica visiva e firmata dallo stesso. Tale modulo opportunamente compilato deve essere messo a disposizione all’AOV (o in sua assenza al Capo squadra), al fine di provvedere alla scannerizzazione dello stesso e successivo invio via mail all’indirizzo mpmanovra@fuorimuromanovra.it, per l’archiviazione della documentazione.

5.6 Gestione interferenze per operatività con due squadre di manovra

Quando, per ragioni di programmazione dei servizi, operano due Squadre, impiegando due mezzi di manovra contemporaneamente, ai fini della gestione delle possibili interferenze si applicano le seguenti disposizioni:

- La Squadra programmata è denominata SQUADRA UNO, quella aggiunta viene denominata SQUADRA DUE dal programma turni;
- Entrambe le Squadre operano rispettando ciascuna le procedure previste per la manovra a GE Voltri / Terminal PSA;
- Ciascuna Squadra è responsabile di predisporre e verificare i propri istradamenti;
- Nei punti dell’infrastruttura ferroviaria che generano interferenza, opera una sola Squadra alla volta;
- le comunicazioni in manovra vengono eseguite mediante radiotelefoni;
- data la velocità max imposta dal Regolamento portuale (10km/h), i movimenti di manovra si considerano effettuati con marcia a vista.

Per gestire le possibili interferenze, i movimenti di manovra della SQUADRA DUE possono avvenire solamente dopo benestare da parte del Capo Squadra della SQUADRA UNO, che viene dato via radio al Capo Squadra della SQUADRA DUE.

Gli Addetti di ciascuna Squadra, nelle comunicazioni via radio, identificano sempre la Squadra di appartenenza pronunciandone il numero identificativo (UNO o DUE).

5.7 Velocità massima consentita

Come da istruzioni ricevute da Autorità Portuale, per l’effettuazione delle traslazioni dei convogli il personale di condotta deve rispettare quanto riportato nel seguente prospetto “velocità di manovra consentite nel Porto di Genova”.

Velocità di manovra consentite nel Porto di Genova		
Area	Locomotore	V max consentita
Genova Voltri Fascio Merci	LHB 530 C adeguato al decreto ANSF 1/2015	10 km/h
Collegamenti tra terminal e Genova Voltri Fascio Merci	LHB 530 C adeguato al decreto ANSF 1/2015	10 km/h
Passaggi a livello	LHB 530 C adeguato al decreto ANSF 1/2015	Passo d’uomo
Terminal (PSA)	Locotrattore/LHB 530 C	6 km/h

6 PROCEDURA ALLERTAMENTO LAVORATORI A SEGUITO EMERGENZA NELLO SCALO MERCI TERMINALE RACCORDATO DI Genova Voltri (Procedura Organizzativa RFI)

RFI ha predisposto un sistema di allertamento che consente a tutte le persone presenti di segnalare loro un'eventuale situazione di emergenza. Tale sistema è attuato tramite telefoni modello FITRE TAS22AD antidetonanti e con suoneria ad alto timbro. Tali telefoni sono riconoscibili poiché protetti da una cuffia di colore giallo.

Ad oggi i telefoni di questo tipo in servizio e attivi sono due:

- Il primo è posizionato lato SV alla fine del binario Trochino (Lato Ovest del Parco): Tel.1
- Il secondo è posizionato in prossimità della palazzina ASPMALO vicino all'accesso pedonale: Tel.4

Altri due telefono saranno ubicati:

- Tra il binario di precedenza di stazione e ingresso fascio merci radice PL1: Tel 2
- L'altro adiacente al punto di presa acqua in prossimità dell'accesso A1 Fascio Merci; Tel.3



RFI dichiara che i telefoni di cui sopra emettono uno squillo molto intenso ed udibile a distanza, inoltre non sprigionano scintille o archi elettrici tali da poter creare inneschi con potenziali materiali infiammabili pericolosi dispersi in aria. Questi telefoni quando sono chiamati, anche singolarmente, sono configurati per squillare tutti contemporaneamente svolgendo pertanto la funzione di allertamento delle persone presenti. I numeri telefonici che ne consentono la chiamata sono a disposizione dell'attivatore (DCO Voltri) e del Gestore (DCCM) dell'emergenza.

Tali telefoni non sono attivi come chiamata in uscita, è invece consentito mettersi in comunicazione con il chiamante (DCO o DCCM) in caso di attivazione della suoneria.

Nel caso venga udito la suoneria ad alto timbro dei suddetti telefoni, tutto il personale presente deve immediatamente allontanarsi e recarsi verso i punti di raccolta previsti o, se impossibilitato, spostarsi in un punto sicuro, deve inoltre il più velocemente possibile contattare il DCO di Voltri o il DCCM per verificare l'attendibilità e la tipologia di emergenza.

Nessuno può rientrare nello Scalo senza aver ricevuto il benestare dal DCO di Voltri o dal DCCM di cessato (o falso) allarme.



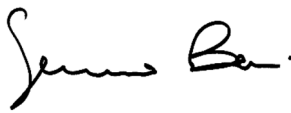


ATTIVITA' MANOVRA

GENOVA MARITTIMA E TERMINAL

REV. 1.1

DATA DI REDAZIONE: 15/01/2023

ENTRATA IN VIGORE: dalle ore 00.00 del 15/01/2023

	Funzione	Nome	Firma
Redatto	IR PDT	Stefano Postani	
Verificato	SGS	Guido Porta a.i.	
Verificato	RSPP	Germano Boni	
Verificato	GMZ	Stefano Schiavi	
Verificato	DOM	De Maria	
Approvato	AD	Guido Porta	

N° Rev.	MOTIVO DELLA REVISIONE	Entrata in vigore
1.0	Prima emissione	20/01/2023
1.1	Revisione Generale	15/01/2023

Sommario

1. SCOPO	3
2. CAMPO DI APPLICAZIONE	3
3. DESTINATARI.....	3
4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	3
5. OPERATIVITA'	3
5.1 Arrivi da GE Samp. a GE M.ma – Scalo Bacino sul binario legale	4
5.2 Arrivi da GE Samp. a GE M.ma – Scalo Bacino sul binario illegale.....	4
5.3 Partenze da GE M.ma – Scalo Bacino verso GE Samp. sul binario legale	4
5.4 Partenze da GE M.ma – Scalo Bacino verso GE Samp. sul binario illegale.....	5
5.5 Pilotaggio in ingresso e uscita dal Porto Storico.....	5
6. STAZIONAMENTO Marittima.....	6
6.1 SECH:.....	6
6.2 SILOMAR:.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
6.3 GETOIL:	7
6.4 MESSINA:	8
6.5 SPINELLI:	9

1. SCOPO

Scopo della presente Istruzione Operativa è quello di portare a conoscenza dei manovratori le operazioni necessarie per l'effettuazione delle attività di manovra in ambito Genova Marittima e raccordi interni.

2. CAMPO DI APPLICAZIONE

Tale istruzione si applica durante l'effettuazione del servizio di manovra da/per Genova Marittima merci ai/dai terminali raccordati.

3. DESTINATARI

La presente istruzione operativa è indirizzata a tutti i manovratori ferroviari di FuoriMuro Servizi di Manovra srl che effettuano Servizi di Manovra.

4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La presente Istruzione Operativa fornisce indicazioni organizzative e di funzionamento dei radiotelefoni, per tutti gli "aspetti regolamentari" si rimanda, in particolare, a quanto disposto dagli artt. 2 – 16 – 22, 26 e 28 NSM delle "Norme per il Servizio di Manovratori" (NSM) distribuite al personale.

5. OPERATIVITA'

Nell'area avvengono esclusivamente movimenti di manovra, effettuati per conto dell'ASPMALO dalla Società FUORIMURO, che, in accordo a quanto stabilito dall'art. 2.1 delle NORME PER IL SERVIZIO DEI MANOVRATORI (si vedano documenti richiamati), provvede alla:

- dirigenza
- autorizzazione
- comando
- esecuzione delle manovre stesse, in quanto titolare della completa gestione operativa dell'attività nell'area di cui trattasi (ad esclusione, in casi eccezionali, di determinate manovre eseguite da personale delle Imprese Ferroviarie con locomotiva elettrica).

FUORIMURO individua nell'Ufficio Coordinamento Manovra (che ordina l'esecuzione dei movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere) nell'area dello Scalo Bacino il referente deputato a relazionarsi con il RdC RFI GE Sampierdarena per le problematiche di interfaccia tra la circolazione dei treni (in arrivo fino alle vele d'arresto "B" o "D", ed in partenza dal segnale "A" o da suo allineamento sul binario illegale) ed i movimenti di manovra, in quanto, per il compito che svolge, è in possesso di tutte le informazioni relative alla movimentazione di materiale rotabile all'interno dell'area sopra definita. Per lo stesso motivo tale referente è deputato a regolamentare l'accesso alle interviste nei modi in seguito descritti.

Il Coordinatore di turno comunica al pilota/squadra di manovra il binario del parco FuoriMuro sul quale deve essere posizionato il materiale rotabile oggetto della manovra. Al termine di ciascuna attività, il pilota/squadra di manovra deve informare il coordinatore circa il binario su cui è effettivamente stato posizionato il materiale rotabile e se del caso provvedere alla staffatura, indicando al coordinatore le informazioni identificative delle staffe utilizzate, il numero del carro staffato e se le staffe sono posizionate lato mare o lato monte.

Ogni qualvolta queste informazioni identificative siano di difficile lettura o venga meno la fluorescenza della pittura utilizzata, si invita il personale/coordinatori ad informare DOM per il seguito del caso.

ARRIVI

In prossimità dell'arrivo del treno RFI chiede telefonicamente a FM la disponibilità ad accogliere il treno, in caso di risposta affermativa FM invia FAX di fermo manovra ed invia il pilota alla "vela" per procedere con l'ingresso del treno sui binari del parco di Fuori Muro.

Non appena il treno giunto sarà a disposizione di FMM l'IF che ha effettuato il trasporto invierà via mail a FM l'allegato 6A.

Rispettando l'orario indicato dal programma di manovra (M53 Integrato) e ricevuta sia la disponibilità all'accoglienza del treno da parte del terminal destinatario sia la richiesta di manovra da parte dell'IF, FM procederà, come da procedure sottoindicate, dopo aver effettuato tutte le operazioni previste dall'art. 22 dell'NSM alla terminalizzazione del treno e, conclusa la quale, provvederà ad inviare MAD al terminalista.

In caso di rifiuto e/o impossibilità del terminalista all'accoglienza del treno FM informerà via mail l'IF interessata e riconsegnerà il treno alla stessa tramite allegato 6B.

PARTENZA

Ricevuta mail da parte del terminalista di fine operazioni e richiesta di manovra da parte dell'IF, FM rispettando l'orario indicato dal programma di manovra (M53 integrato) procederà come da procedure sottoindicate al ritiro del treno.

Concluse tali operazioni con il piazzamento del treno sui binari del parco di interscambio FM provvederà, se necessario, alla staffatura del treno conclusa la quale, provvederà ad inviare allegato 6B all'IF.

5.1 Arrivi da GE Samp. a GE M.ma – Scalo Bacino sul binario legale

Il RdC RFI GE Sampierdarena può disporre a via libera il segnale di protezione "C" solo dopo aver acquisito la conferma scritta da parte dell'Uff. Pianificazione FUORIMURO della sospensione delle manovre non indipendenti nell'area dello Scalo, in osservanza di quanto previsto dalla regolamentazione stabilita da RFI.

Una volta disposto a via libera il segnale "C", il treno avanzerà fino al termine dell'itinerario di arrivo, costituito dalla vela d'arresto "B". Da questo punto in poi cessa il fermo manovra ed il materiale rotabile avanzerà come manovra a seguito di avviso verbale del DM al referente FUORIMURO.

5.2 Arrivi da GE Samp. a GE M.ma – Scalo Bacino sul binario illegale.

Il RdC RFI GE Sampierdarena concede la via libera solo dopo aver acquisito la conferma scritta da parte dell'Uff. Coordinatori FUORIMURO della sospensione delle manovre non indipendenti (comprese quelle in uscita dal Molo Nino Ronco verso il Bacino attraverso il deviatoio 247) nell'area dello Scalo. Il treno in arrivo si attesta alla vela "D". Da questo punto in poi cessa il fermo manovra ed il materiale rotabile avanzerà come manovra.

5.3 Partenze da GE M.ma – Scalo Bacino verso GE Samp. sul binario legale

L'Uff. Coordinamento FUORIMURO riceve telefonicamente dal Dirigente Movimento la disponibilità all'invio del treno a GE Sampierdarena e informerà la squadra di manovra/pilota. La chiamata di RFI ha valore di conferma circa il termine e l'esito positivo di tutte le operazioni propedeutiche alla partenza (verifica, prova freno, ecc.), effettuate dalla IF titolare del servizio e svolte nei binari da I a IX dello Scalo Bacino

A seguito della comunicazione telefonica del DM ACEI, il materiale viene traslato come manovra in corrispondenza del segnale "F", dal quale partirà come treno a cura del RdC RFI GE Sampierdarena.

5.4 Partenze da GE M.ma – Scalo Bacino verso GE Samp. sul binario illegale.

L'Uff. Coordinamento FUORIMURO riceve telefonicamente dal Dirigente Movimento la disponibilità all'invio del treno a GE Sampierdarena e informerà la squadra di manovra/pilota. La chiamata di RFI ha valore di conferma circa il termine e l'esito positivo di tutte le operazioni propedeutiche alla partenza (verifica, prova freno, ecc.), effettuate dalla IF titolare del servizio e svolte nei binari da I a IX dello Scalo Bacino.

A seguito della comunicazione telefonica del DM ACEI il materiale viene traslato come manovra in corrispondenza dell'allineamento con il segnale "E". Da questo punto partirà come treno a cura del RdC RFI GE Sampierdarena.

5.5 Pilotaggio in ingresso e uscita dal Porto Storico.

A seguito del regime di "non presenziamento" della ex stazione di Genova M.ma – Scalo Bacino, RFI ha emesso delle Disposizioni (si vedano gli ALLEGATI), trasmesse a FuoriMuro nel 2010 e mai ufficialmente abrogate. Nel tempo sono cambiate le modalità di comunicazione con RFI, che ora sono in fase di formalizzazione. Di seguito si riporta lo stato attuale delle procedure.

A seguito dei lavori di trasformazione delle infrastrutture stradale e ferroviaria nell'area cd "Fiumara", la nuova organizzazione operativa, prevede la soppressione del "Posto a terra N. 12" ed il Personale addetto alla mansione di Pilota effettua le proprie attività a partire dalla "Vela" (segnale alto) che regola l'accesso in Porto dalla Stazione di GE Sampierdarena.

I rapporti fra il RdC RFI GE Sampierdarena e l'Uff. Pianificazione FUORIMURO sono verbali e tramite fax e regolamentano gli arrivi e le partenze dei treni.

Tutti i treni in arrivo allo scalo sono, hanno l'obbligo di fermarsi al segnale comunemente noto come "vela". Una volta arrestato il treno il pilota FuoriMuro salirà sul locomotore della Impresa ed effettua l'attività di pilotaggio fino al ricovero sui binari del PARCO Fuori Muro/Bacino.

Tutti materiali in partenza dallo scalo vengono pilotati dal personale FUORIMURO fino al segnale di partenza "vela" dove si arresteranno per la discesa del pilota di FuoriMuro e in attesa del via libera da parte di RFI.

5.6 Velocità massima consentita

Come da istruzioni ricevute da Autorità Portuale, per l'effettuazione delle traslazioni dei convogli il personale di condotta deve rispettare quanto riportato nel seguente prospetto "velocità di manovra consentite nel Porto di Genova".

Velocità di manovra consentite nel Porto di Genova		
Area	Locomotore	V max consentita
Parco Bacino (Marittima) e Parco San Benigno	Locotrattore/LHB 530 C	10 km/h
Collegamenti tra parchi e terminal	Locotrattore/LHB 530 C	10 km/h
Passaggi a livello	Locotrattore/LHB 530 C	Passo d'uomo
Terminal (tutti)	Locotrattore/LHB 530 C	6 km/h
Collegamento "Vela" - Marittima	IIFP*	10 km/h

* chi effettua servizio di pilotaggio deve informare il Personale di Macchina di ogni Impresa Ferroviaria delle prescrizioni circa i limiti di velocità.

6. STAZIONAMENTO Marittima

In applicazione di quanto previsto dall'art.28 del NSM, lo stazionamento temporaneo (entro 30 mn. e con almeno 3 veicoli con il freno continuo funzionante) delle colonne di materiale rotabile è garantita dal solo freno continuo. Ove quanto sopra non sia rispettato il personale interessato alla manovra applica il seguente schema di stazionamento:

- Per stazionamenti temporanei si dovrà calzare una singola ruota di un veicolo, con due staffe contrapposte tra loro (pendenza binari < al 6‰);
- Per stazionamenti non temporanei applicazione di una staffa fermacarro sulla ruota di testa ed una su quella di coda di ciascuna colonna (per carro singolo due staffe contrapposte sulla stessa ruota) posizionati su ognuno dei binari indicati e serraggio dei freni a vite
- Notificare sistematicamente prelievo/posizionamento delle staffe fermacarro al coordinatore di turno (collocate in apposite rastrelliere ubicate nei pressi della palazzina di Ponte Eritrea) che provvede alla registrazione su apposito Registro M36 e informa il Personale che deve manovrare il convoglio circa la presenza di staffe indicando le informazioni identificative e il posizionamento delle stesse.
- Al fine di minimizzare il rischio di una mancata rimozione delle staffe, il manovratore/caposquadra di manovra dovrà controllare, prima di effettuare l'attività di manovra, che le staffe siano state rimosse ed eventualmente rimuoverle informando il coordinatore di turno e fornendo le informazioni identificative delle staffe

SECH:

- L'ufficio Coordinatori di FUORIMURO una volta che il convoglio è in procinto di partire dal parco FM avvisa telefonicamente l'Ufficio Ferrovia del terminal SECH chiedendo l'autorizzazione all'ingresso in terminal.
- L'Ufficio Ferrovia SECH, provvede ad avvertire via radio il proprio tecnico gate ferrovia del previsto arrivo del convoglio.
- L'ufficio Coordinatori di FUORIMURO avvisa via radio il Capo Squadra/Addetti di FUORIMURO autorizzandoli ad entrare all'interno dell'area in concessione al terminal.
- Il tecnico gate ferrovia SECH si accerta che non vi siano ostacoli all'ingresso del convoglio, dispone il fermo ad eventuali operazioni per far alzare le sbarre/aprire il cancello e consente l'entrata del convoglio di FuoriMuro e mantiene tale assetto fino a termine manovra ed uscita del mezzo di manovra. L'apertura della sbarra/cancello equivale ad autorizzazione all'accesso della manovra.

- Il Capo Squadra/Addetti di FuoriMuro una volta che la manovra è stata conclusa, avverte via radio l'Ufficio Coordinatori di FuoriMuro, il quale contatta telefonicamente l'Ufficio Ferrovia SECH, che avverte a sua volta via radio il tecnico gate ferrovia SECH affinché questi possa provvedere a riabbassare le sbarre e far riprendere le operazioni, ed invia via mail MAD al Terminal
- Il tecnico gate ferrovia SECH, terminate le operazioni di carico o scarico, avverte via radio l'ufficio ferrovia SECH che a sua volta avverte telefonicamente e via mail l'ufficio Pianificazione di FuoriMuro della disponibilità dei carri all'estrazione.
- Ricevuta mail da parte del terminalista di fine operazioni e richiesta di manovra da parte dell'IF, FM rispettando l'orario indicato dal programma di manovra (M53 integrato) procederà al ritiro del treno
- Concluse tali operazioni con il piazzamento del treno sui binari del parco di interscambio FM provvederà, se necessario, alla staffatura del treno conclusa la quale, provvederà ad inviare allegato 6B all'IF.

GETOIL:

- L'ufficio Coordinatori di FUORIMURO una volta che il convoglio è in procinto di partire dal parco FM avvisa telefonicamente l'Ufficio Ferrovia del terminal Getoil chiedendo l'autorizzazione all'ingresso in Deposito (dopo le ore 18:00 per qualsiasi movimentazione da/per il Deposito bisognerà contattare l'Istituto di Vigilanza)
- L'Ufficio Ferrovia Getoil, provvede a garantire specifiche condizioni di sicurezza con particolare attenzione al traffico pesante (es. camion) che dovrà essere assente nelle aree in cui opererà Fuorimuro.
- L'ufficio Coordinatori di FUORIMURO avvisa via radio il Capo Squadra/Addetti di FUORIMURO autorizzandoli ad entrare all'interno dell'area in concessione al Deposito.
- L'ufficio ferrovia Getoil si accerta che non vi siano ostacoli all'ingresso del convoglio, dispone il fermo ad eventuali operazioni per far alzare le sbarre/aprire il cancello e consente l'entrata del convoglio di FuoriMuro e mantiene tale assetto fino a termine manovra ed uscita del mezzo di manovra. L'apertura della sbarra/cancello equivale ad autorizzazione all'accesso della manovra.
- Ricevuta mail, da parte del Deposito, di fine operazioni e richiesta di manovra da parte dell'IF, FM rispettando l'orario indicato dal programma di manovra (M53 integrato) procederà al ritiro del treno. Tale attività è preceduta dall'effettuazione dei controlli previsti dall'art. 22 NSM.
- Concluse tali operazioni con il piazzamento del treno sui binari del parco di interscambio FM provvederà, se necessario, alla staffatura del treno conclusa la quale, provvederà ad inviare allegato 6B all'IF

Vista la particolarità dell'impianto che non permette, al personale di FMM, l'effettuazione dei controlli previsti dall'Art.22 delle Norme per il Servizio dei Manovratori (NSM), l'apertura della sbarra presente all'ingresso del Deposito comporrà:

- L'avvenuta rimozione di eventuali staffature
- Il fermo delle operazioni commerciali e del traffico veicolare, durante la manovra, nelle aree circostanti la ferrovia, immediatamente dopo l'ingresso nel terminal del mezzo di trazione di FUORIMURO.
- L'assenza di ostacoli che possano pregiudicare il ritiro del convoglio in sicurezza (persone ,mezzi e/o attrezzatura varia usata per lo scarico delle FC ecc.).

6.1 MESSINA:

- Per l'ingresso dei treni nel Terminal, la Yard Rail Control Room del Terminal Messina invierà una mail con la richiesta all'ufficio Pianificazione di FUORIMURO specificando il materiale (convoglio, carri) che deve essere introdotto.
- L'ufficio Coordinatori di FUORIMURO una volta che il convoglio è in procinto di partire dal parco FM avvisa telefonicamente l'Ufficio Ferrovia del terminal SECH chiedendo l'autorizzazione all'ingresso in terminal.
- Ricevuta l'autorizzazione l'ufficio Coordinatori FuoriMuro provvederà a chiedere telefonicamente, alla vigilanza del Terminal, l'apertura del cancello e comunicherà telefonicamente la GdF il numero del treno in entrata.
- L'ufficio Coordinatori di FUORIMURO avvisa via radio il Capo Squadra/Addetti di FUORIMURO autorizzandoli ad entrare all'interno dell'area in concessione al terminal
- La Squadra di manovra FuoriMuro procede verso l'ingresso del Terminal. Giunta al cancello del Derna, il capo squadra provvederà a chiamare via radio (canale 8) l'ufficio Planning del Terminal per avvisare dell'imminente arrivo
- La Yard Rail Control Room del Terminal Messina, provvede ad avvertire via radio il proprio tecnico gate ferrovia del previsto arrivo del convoglio e si accerta che non vi siano ostacoli all'ingresso del convoglio, dispone il fermo ad eventuali operazioni e consente l'entrata del convoglio di FuoriMuro e mantiene tale assetto fino a termine manovra ed uscita del mezzo di manovra. L'apertura della sbarra/cancello equivale ad autorizzazione all'accesso della manovra.
- Una volta terminate le operazioni di carico/scarico dei veicoli la Yard Rail Control Room del Terminal Messina avviserà telefonicamente l'ufficio Pianificazione FUORIMURO ed invierà mail quale autorizzazione all'estrazione del materiale. Solo dopo aver ricevuto tale autorizzazione via mail, Ufficio Pianificazione informerà il Capo Squadra di FuoriMuro, affinché la squadra di manovra operi la connessione della motrice ed il successivo inoltro della tradotta dal Terminal al Parco di Fuori Muro.
- Ricevuta mail da parte del terminalista di fine operazioni e richiesta di manovra da parte dell'IF, FM rispettando l'orario indicato dal programma di manovra (M53 integrato) procederà al ritiro del treno Tale attività è preceduta dall'effettuazione dei controlli previsti dall'art. 22 NSM.
- Concluse tali operazioni con il piazzamento del treno sui binari del parco di interscambio FM provvederà, se necessario, alla staffatura del treno conclusa la quale, provvederà ad inviare allegato 6B all'IF

6.2 SPINELLI:

- L'ufficio Coordinatori di FUORIMURO una volta che il convoglio è in procinto di partire dal parco FM avvisa telefonicamente l'Ufficio Ferrovia del terminal Spinelli chiedendo l'autorizzazione all'ingresso in terminal.
- Ricevuta l'autorizzazione l'ufficio Coordinatori FuoriMuro provvederà a chiedere telefonicamente, all'addetto del Terminal, l'apertura del cancello e ,sempre telefonicamente, avviserà il Terminal C.F.M. chiedendo l'autorizzazione al transito all'interno delle loro aree.
- Ricevute tutte le autorizzazioni l' ufficio Coordinatori di FUORIMURO avvisa via radio il Capo Squadra/Addetti di FUORIMURO autorizzandolo ad entrare all' interno dell'area in concessione al terminal
- L'apertura della sbarra/cancello equivale ad autorizzazione all'accesso della manovra e conferma che non vi siano ostacoli ,mezzi e persone in prossimità dei binari.
- Una volta terminate le operazioni di carico/scarico dei veicoli l'ufficio ferrovia del Terminal Spinelli avviserà telefonicamente l'ufficio Pianificazione FUORIMURO ed invierà mail quale autorizzazione all'estrazione del materiale. Solo dopo aver ricevuto tale autorizzazione via mail, Ufficio Pianificazione informerà il Capo Squadra di FuoriMuro, affinché la squadra di manovra operi la connessione della motrice ed il successivo inoltro della tradotta dal Terminal al Parco di Fuori Muro.
- Ricevuta mail da parte del terminalista di fine operazioni e richiesta di manovra da parte dell'IF, FM rispettando l'orario indicato dal programma di manovra (M53 integrato) procederà al ritiro del treno Tale attività è preceduta dall'effettuazione dei controlli previsti dall'art. 22 NSM.
- Concluse tali operazioni con il piazzamento del treno sui binari del parco di interscambio FM provvederà, se necessario, alla staffatura del treno conclusa la quale, provvederà ad inviare allegato 6B all'IF

SILOMAR:

- L'ufficio Coordinatori di FUORIMURO una volta che il convoglio è in procinto di partire dal parco FM avvisa telefonicamente l'Ufficio Ferrovia del Deposito Silomar chiedendo l'autorizzazione all'ingresso in terminal.
- L' Ufficio Ferrovia Silomar, provvede ad avvertire via radio il proprio tecnico gate ferrovia del previsto arrivo del convoglio.
- L' ufficio Coordinatori di FUORIMURO avvisa via radio il Capo Squadra/Addetti di FUORIMURO autorizzandoli ad entrare all' interno dell'area in concessione al Deposito
- L' ufficio Coordinatori di FUORIMURO contatta telefonicamente il Terminal Spinelli per l'apertura del cancello

- Una volta posizionato il convoglio nell'area dedicata l'ufficio Coordinatori di FUORIMURO invia via mail MAD al Deposito
- Terminate le operazioni Silomar avviserà via telefono e/o mail L'ufficio Coordinatori di FuoriMuro
- Ricevuta mail ,da parte del Deposito, di fine operazioni e richiesta di manovra da parte dell'IF, FM rispettando l'orario indicato dal programma di manovra (M53 integrato) procederà al ritiro del treno Tale attività è preceduta dall'effettuazione dei controlli previsti dall'art. 22 NSM.
- Concluse tali operazioni con il piazzamento del treno sui binari del parco di interscambio FM provvederà, se necessario, alla staffatura del treno conclusa la quale, provvederà ad inviare allegato 6B all'IF

Le modalità operative dei suddetti terminal sono meglio dettagliate all'interno del EVR
Tutte le procedure (es. richiesta di apertura cancello) previste durante l'ingresso nei terminal sono fatte anche durante l'estrazione.