

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria



AFFIDATARIO:	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Palazzo San Giorgio Via della Mercanzia, 2 16124 GENOVA Tel. 010 241.1 Fax. 010 2412382 segreteriagenerale@pec.porto.it
REFERENTI AFFIDATARIO:	Responsabile del procedimento Dott. Emanuele Profice
LAVORI:	Procedura ex art. 30 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. Affidamento del servizio ferroviario nel Porto di Genova
DITTA APPALTATRICE:	FUORIMURO Servizi di Manovra s.r.l. RTI Shunting & Rail Operai 8 I-16149 GENOVA (GE) tel. +39 010 6520502 fax. +39 010 8935101 mail fuorimuro@pec.it

	Funzione	Nome	Firma
Emesso	RSPP	Dott. GERMANO BONI	
Verificato	RDOM	Sig. MAURIZIO DE MARIA	
Verificato	RGMZ	Sig. STEFANO SCHIAVI	
Verificato	RSGS	Sig. DANIELE CARRAZZA	
Approvato	AD	Ing. GUIDO PORTA	

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

N° Rev.	MOTIVO DELLA REVISIONE	Entrata in vigore
13.0	Revisione Generale rispetto alla Rev. 12.0 emessa da Fuorimuro Servizi Ferroviari e Portuali.	27/04/2023
13.1	Affidamento del servizio ferroviario nel Porto di Genova	21/12/2023
14.0	Revisione a seguito di affidamento del servizio ferroviario nel Porto di Genova	15/03/2024
14.1	Inserimento al Cap. n. 22.2 (Allegati al Documento) il file contenente i RECAPITI UFFICIO ISPETTORATO COMMERCIALE ADSP	31/05/2024



Sommario

1. DATI RELATIVI ALL'APPALTATRICE	5
2. DEFINIZIONI	6
2.1 Abbreviazioni	6
2.2 Sigle organigramma	7
3. DATI RELATIVI LUOGHI DI LAVORO / RACCORDI	7
4. MANSIONI OPERATIVE /ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO	8
4.1 Direzione Operativa Manovra (DOM)	9
4.2 Ufficio Turni Manovra (UTM)	9
4.3 Coordinatore di Manovra (CM)	9
4.4 Squadra di manovra	9
4.5 Addetto alla Manovra	10
4.6 Agente di condotta in manovra (Conduuttore)	10
4.7 Addetto alle Operazioni del reparto di Voltri (sigla sintetica AOV)	10
4.8 Personale a disposizione	10
4.9 Manutenzione Veicoli Ferroviari	11
5 ATTIVITA'	11
6 ATTREZZATURE	11
6.1 Locomotori/Locotrattori	11
6.2 Mezzi stradali	11
6.3 Strumentazione elettronica	12
7 FATTORI DI RISCHIO RILEVATI E MISURE DI PREVENZIONE	13
7.1 Attività Manovra Ferroviaria	13
7.1.1 Misure di prevenzione	14
7.2 Attività Tipo Ufficio/Magazzino	16
7.3 Attività Manutentive Generiche (Per Memoria)	16
7.4 Attività Eseguite da terzi	18
7.4.1 Manutenzione	18

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

7.4.2	Rifornimento mezzi di trazione	19
7.4.3	Elenco attrezzature/ sostanze chimiche impiegate.....	20
8	DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE (DPI) IN DOTAZIONE	21
9	DESCRIZIONE E REGOLAMENTAZIONE ATTIVITÀ OPERATIVE	22
10	GE MARITTIMA – SCALO BACINO SVOLGIMENTO ATTIVITÀ DI MANOVRA.....	23
10.1	Organizzazione del servizio di manovra ai fini della sicurezza.....	23
10.2	Operatività – correlazioni fra movimenti di treni e di manovre	24
10.2.1	Arrivi da GE Samp. a GE M.ma – Scalo Bacino sul binario legale	24
10.2.2	Arrivi da GE Samp. a GE M.ma – Scalo Bacino sul binario illegale.....	24
10.2.3	Partenze da GE M.ma – Scalo Bacino verso GE Samp. sul binario legale	24
10.2.4	Partenze da GE M.ma – Scalo Bacino verso GE Samp. sul binario illegale.....	24
10.2.5	Pilotaggio in ingresso e uscita dal Porto Storico	25
10.3	OPERATIVITÀ – MOVIMENTI DI MANOVRA	25
10.3.1	Movimenti di manovra – normativa di riferimento	25
10.3.2	Intervie - normativa di riferimento	26
10.3.3	Funzionamento Passaggi a Livello area operativa Derna (PER MEMORIA)	29
10.3.4	Stazionamento materiale rotabile GE Marittima e GE San Benigno.....	30
11	GESTIONE INTERFERENZE CON IMPRESE FERROVIARIE GE MARITTIMA – SCALO BACINO.....	32
12	PROCEDURA OPERATIVA E SICUREZZA PRESSO TERMINAL REPARTO PORTO STORICO.....	32
12.1	GE Campasso – S. Benigno (PER MEMORIA).....	32
12.2	Terminal PSA-SECH	32
12.3	Ingresso/uscita materiali dall' area in concessione al Terminal.....	33
12.4	Controlli manovra e prova di continuità ai materiali in uscita dal Terminal	34
12.5	Stazionamento materiale.....	34
12.6	Entrata/uscita dal Parco Rugna da e per il Terminal ENI (PER MEMORIA)	35
12.7	Terminal ENI (PER MEMORIA)	35
12.8	Deposito SILOMAR di Ponte Etiopia.....	35
12.8.1	Stazionamento del materiale	37
12.8.2	DPI: Particolarità DPI: Particolarità	38
12.8.3	Gestione Emergenze all'interno del Deposito: 	38
12.9	Terminal RINFUSE (PER MEMORIA)	38
12.10	Attraversamento concessione C.S.M. (PER MEMORIA).....	38
12.11	Deposito GETOIL.....	38
12.11.1	Stazionamento materiale	39
12.11.2	Gestione Emergenze all'interno del Deposito: 	39
12.12	Terminal MESSINA	41
12.12.1	Stazionamento materiale	43
12.13	Terminal Centro Servizi DERNA (PER MEMORIA)	43
12.14	Terminal Genoa Metal Terminal (GMT).....	43
12.15	Genoa Port Terminal SPINELLI	45
12.15.1	Stazionamento materiale	46
12.15.2	Attraversamento concessione C.F.M.....	46
12.13	Terminal SAN GIORGIO (PER MEMORIA)	47
13	GESTIONE INTERFERENZE CON ATTIVITÀ DI CANTIERE PORTO STORICO	47
13.1	Misure generali di gestione interferenze	47
14	PROCEDURA OPERATIVA DI SICUREZZA IN RELAZIONE ALL'ATTIVITÀ PRESSO IMPIANTO VOLTRI E TERMINAL PSA	48
14.1	Apertura e chiusura del cancello	48
14.2	Messa a disposizione dei carri.....	48

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

14.3	Norme esecuzione manovra impianto GE Voltri	48
14.4	Attività presso Terminal PSA GE Prà (VTE).....	51
14.2	Gestione interferenze per operatività con due squadre di manovra	53
14.3	Procedure specifiche per l'effettuazione manovre	53
14.3.1	Staffatura/immobilizzazione.....	54
14.3.2	Inconvenienti di Manovra sui binari di entrata/uscita dal raccordo n. 97/98	54
14.4	GESTIONE INTERFERENZE IF Fascio Merci GE VOLTRI.....	54
14.4.1	Operazioni di "Visita Tecnica Veicoli" all'interno del Terminal PSA (PER MEMORIA).....	55
15	GESTIONE INTERFERENZE CON ATTIVITÀ DI CANTIERE AREA PORTUALE DI VOLTRI-PRA' 56	
15.1	Manutenzione binari I PT II PT (ZIS16 e ZIS 17).....	56
15.2	Misure generali di gestione interferenze	57
16	COMPORAMENTI PER L'ESECUZIONE DI LAVORI IN PRESENZA DI ESERCIZIO FERROVIARIO – SERVIZIO DI MANOVRA	57
16.1	Tipo di interventi manutentivi	57
16.1.1	Coordinamento tra le attività manutentive ordinarie e la manovra ferroviaria	57
16.1.2	Opere di pronto intervento.....	58
16.1.3	Eventuali eventi programmati necessari	58
16.1.4	Fermascambio con chiave.....	58
16.2	Impianti della rete ferroviaria portuale	59
16.3	Regimi di protezione del cantiere	59
16.3.1	Riepilogo dei rischi e delle misure di prevenzione.....	59
16.3.2	Per impianti ferroviari interni ai Terminal/stabilimento	60
17	GESTIONE EMERGENZE/PREVENZIONE INCENDI/RISCHIO AMBIENTALE	60
17.1	ATTIVAZIONE DELL'EMERGENZA	61
17.1.1	EMERGENZA GIUDICATA GRAVE	61
17.1.2	EMERGENZA GIUDICATA NON GRAVE	61
17.1.3	RFI procedura di allertamento Lavoratori a seguito emergenza nello Scalo Merci terminale Raccordato di Genova Voltri.....	62
17.1.4	REGOLE DI COMPORTAMENTO IN MANOVRA.....	62
18	PROCEDURA DI ACCOMPAGNAMENTO DEI MEZZI DI SOCCORSO DIRETTI NELL'AMBITO PORTUALE – DECRETI ASPMALO.....	64
19	GESTIONE INCIDENTI E QUASI-INCIDENTI.....	65
20	PRIMO SOCCORSO E PROCEDURA IN CASO DI INFORTUNIO	67
21	MERCİ PERICOLOSE	68
22	RIFERIBILITÀ DOCUMENTAZIONE	72
22.1	Documenti presenti nei luoghi di lavoro/uffici.....	72
22.2	Allegati al Documento	72
22.3	Ordini di Servizio	75
23	Documenti Richiamati.....	75
24	Elenco allegati.....	75

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

1. DATI RELATIVI ALL'APPALTATRICE

FuoriMuro Servizi di Manovra s.r.l.	Nominativo	Telefono
Rappresentante Legale (Datore di Lavoro)	Ing. GUIDO PORTA	010 6520502
Responsabile Operativo Manovra (DOM)	Sig. MAURIZIO DE MARIA	345 0936235
Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione	Dott. GERMANO BONI	348 7107220
Responsabile Sistema Gestione Sicurezza	Ing. GUIDO PORTA	010 6520502
Responsabile Qualità, Sicurezza, Ambiente	Sig. DANIELE CARRAZZA	345 9904913
Gestione Mezzi e Manutenzione	Sig. STEFANO SCHIAVI	348 7819180
Medico Competente coordinatore	Dott. MAURIZIO PERONI	010 3739278
Medici Competenti	Dr.ssa ANNALISA RENZONI Dott. MAURO SANNA	010 3739278
Addetti alle Emergenze (Antincendio e Primo Soccorso)	Elenco c/o Uff. Personale	

ISCRIZIONE C.C.I.A.A.	01954750996
Iscrizione R.E.A.	447773
Polizza di assicurazione della Responsabilità Civile verso Terzi	Unipol SAI/1/85178/61/781922593
Matricola I.N.P.S.	3418806082
Posizione assicurativa dei Dipendenti I.N.A.I.L.	18641320
Contratto applicato ai Dipendenti	CCNL LAVORATORI DEI PORTI
Concessione di servizi, aventi ad oggetto il servizio di manovre ferroviarie nel Porto di Genova	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (ASPMALO). Contratto di Concessione rep. 46.966 r. 23.943 Firmato in data 22/09/2015
Certificato di Sicurezza Unico Da Manovra	Richiesta CdS presentata ad ERA.

2. DEFINIZIONI

Nel seguito sono riportate alcune definizioni a chiarimento della terminologia utilizzata nella documentazione del Sistema di Gestione Integrato in modo da favorire una completa comprensione delle prassi descritte nel presente documento:

ALTA DIREZIONE: persona o gruppo di persone che, al livello più elevato guidano e tengono sotto controllo un'organizzazione;

AMBIENTE: contesto nel quale l'Organizzazione opera, comprendente l'aria, l'acqua, il terreno, le risorse naturali, la flora, la fauna, gli esseri umani e le loro interrelazioni;

AMBIENTE DI LAVORO: insieme di condizioni nel cui ambito viene svolto il lavoro;

AUTORITÀ NAZIONALE PREPOSTA ALLA SICUREZZA: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria ai sensi della Direttiva 2016/798/UE relativa alla sicurezza delle ferrovie o qualsiasi organismo a cui diversi Stati Membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato;

AZIONE CORRETTIVA: azione per eliminare la causa di una non conformità e per prevenirne la ripetizione.

AZIONE PREVENTIVA: azione per eliminare la causa di una potenziale non conformità o di un'altra situazione potenziale indesiderabile.

CAUSE: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, risultante in un incidente o in un inconveniente o in un infortunio o in una non conformità;

CONTESTO DELL'ORGANIZZAZIONE: combinazione di fattori interni ed esterni che possono avere un'influenza sull'approccio di un'organizzazione per sviluppare e conseguire i suoi obiettivi;

GESTIONE DEI RISCHI: l'applicazione sistematica di strategie, procedure e pratiche di gestione all'analisi, alla valutazione e al controllo dei rischi;

LOCOMOTIVA DA MANOVRA: veicolo di trazione, progettato per l'impiego esclusivo in scali di manovra, stazioni e depositi, atto all'esecuzione di manovre;

LUOGO DI LAVORO: luogo sotto il controllo dell'organizzazione, dove una persona ha la necessità di trovarsi o andare per motivi di lavoro;

MANUTENZIONE CORRETTIVA: manutenzione eseguita a seguito della rilevazione di un'avaria e volta a riportare l'entità in uno stato in cui essa possa eseguire le funzioni richieste.

MANUTENZIONE PREVENTIVA: manutenzione eseguita a intervalli predeterminati o in accordo a criteri prescritti e volta ridurre la probabilità di guasto o la degradazione del funzionamento di un'entità;

MANUTENZIONE CICLICA: manutenzione preventiva effettuata in base a intervalli di tempo o cicli di utilizzo prefissati, ma senza una precedente indagine sulle condizioni dell'entità;

2.1 Abbreviazioni

FMM: FUORIMURO Servizi di Manovra S.r.l.; **GI:** Gestore Infrastruttura; **ANSFISA:** Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Ferroviari; **DIE:** Disposizione di Esercizio; **EUAR:** Agenzia Ferroviaria Europea; **IM:** Impresa di Manovra Ferroviaria; **IST:** Istruzione Operativa; **MAN:** Manuale; **MOD:** Modello documento; **ODS:** Ordine di Servizio; **PRC:** Procedura Organizzativa; **PRS:** Prescrizione di Esercizio; **PRG:** Programma formativo/abilitativo;

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

REG: Regolamento; **RGS:** Registro; **SSL:** Salute e Sicurezza sul Lavoro; **AdC:** Agente di Condotto/Conducente; **PDT:** Preparazione Dei Treni; **TRZ:** Trazione;

2.2 Sigle organigramma

AD: Amministratore Delegato; **AMM:** Amministrazione; **CM:** Coordinamento Manovra; **COM:** Commerciale; **CSM:** Capo Squadra Manovra; **CTMP:** Consulente per il Trasporto di Merci Pericolose; **DOM:** Direzione Operativa Manovre; **FOR:** Formazione; **GMZ:** Gestione Mezzi e Manutenzione; **MC:** Medico Competente; **QASL:** Qualità, Ambiente e Sicurezza sul Lavoro; **RLS:** Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza; **SGS:** del Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria; **SPP:** Servizio di Prevenzione e Protezione; **RU** Risorse Umane; **IR/ER:** Istr/Esaminatore Riconosciuto; **UP:** Ufficio Pianificazione; **UTM:** Ufficio Turni Manovre;

3. DATI RELATIVI LUOGHI DI LAVORO / RACCORDI

In base alla regolamentazione di affidamento del Servizio ferroviario nel Porto di Genova, FUORIMURO 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:	
	• 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	
Ufficio Coordinamento:	Addetti	
Ufficio Turni:	Addetti	
Squadre di Manovra	Addetti abilitati	

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

Orario di Lavoro	<p>UFFICI SEDE LEGALE: 9.00-13.00 14.00-17.30 dal lunedì al giovedì – venerdì 9.00-13.00 14.00-18.00</p> <p>UFFICIO COORDINATORI: turnazione h24 con turni di 6 ore ciascuno; dalle ore 06:00 del lunedì alle ore 24:00 del sabato</p> <p>PORTO STORICO: turnazione Personale su quattro turni di 6 ore ciascuno dalle 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.

Si rimanda agli Allegati al Documento per le modalità di effettuazione dei rifornimenti e per la gestione di eventuali sversamenti di carburante (FMR_IST Sversamenti gasolio Rev. 1_1, PIANO DI PREVENZIONE E GESTIONE GE Sampierdarena Ponte Etiopia Rev. 1_0 e PIANO DI PREVENZIONE E GESTIONE GE VOLTRI Rev. 1_0) (si vedano gli ALLEGATI).

Ulteriori specifiche tecniche e la dichiarazione di conformità cisterne mobili per gasolio sono contenute nella documentazione allegata alle autorizzazioni.

4. MANSIONI OPERATIVE / ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

Le mansioni operative individuate sulla base delle attività sopra descritte e l'organizzazione di massima del lavoro nelle due "aree" di Reparto Porto Storico e Reparto Voltri sono descritte nel dettaglio nel documento "FMM Mansionario".

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 nella propria organizzazione delle attività di manovra.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

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	Conduttore
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.

4.1 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.

4.2 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.

4.3 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.

4.4 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 oltre a tutte le attività complementari quali taglio locomotiva di manovra, fanali, oliatura scambi, ove necessario nel fascio binari interno al terminal o esterno.

L'attività del pilota verrà assicurata da un componente della squadra o direttamente dall'AOV se presente in loco.

4.5 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.

4.6 Agente di condotta in manovra (Conduttore)

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.

4.7 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.

4.8 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:

A. SOSTITUZIONE PERSONALE NON DISPONIBILE:

- a. Conduttore motrici ferroviarie
- b. Operatore Manovre Carri Ferroviari
- c. Pilota/Deviatore
- d. Capo Squadra
- e. Pianificazione

B. ATTIVITÀ GENERICHE:

- a. lubrificazione deviatoi e verniciatura traverse limite (se previsto)
- b. consegna/ritiro documenti
- c. effettuazione acquisti/ritiro materiali
- d. attività come operaio generico (piccola manutenzione locali, trasporto arredi uffici, ecc.)
- e. operaio generico manutenzione
- f. rifornimento carburante mezzi aziendali
- g. attività magazzino

In attesa di ricevere compiti resta a disposizione all'Ufficio Pianificazione.

Competenze richieste e modalità di acquisizione e mantenimento

Si rimanda per il dettaglio dei requisiti minimi richiesti, competenze modalità di acquisizione e mantenimento, alla procedura FMM PRC 04 SAMAC oltre ai FMM_PRG_TRZ_ Rilascio della Licenza e FMM_PRG_TRZ_ per il rilascio del Certificato Complementare o in caso di Raccordo al programma FMM PRG Programma Di Certificazione Alla Condotta Raccordo

4.9 Manutenzione Veicoli Ferroviari

L'attività di manutenzione al materiale rotabile impiegato da FuoriMuro viene effettuata da ditta terza MA.RE.SER. Srl.

5 ATTIVITA'

Ai fini dell'individuazione dei fattori di rischio e delle attività misure di prevenzione, su questo documento le attività aziendali e le relative mansioni descritte vengono raggruppate nel seguente modo:

- Attività Manovra Ferroviaria
- Attività tipo Ufficio
- Attività Manutentive Generiche (PER MEMORIA)
- Attività di Officina (PER MEMORIA)

6 ATTREZZATURE

6.1 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.

6.2 Mezzi stradali

Può essere adibito alla guida di automezzi dell'Impresa soltanto il Personale in possesso della patente di guida prescritta per tipologia ed ambito di impiego del suddetto mezzo.

Prima di ogni impiego controllare:

- L'efficienza dei due sistemi di frenatura,
- Il funzionamento dei dispositivi di segnalazione ottici ed acustici, nonché il funzionamento dell'impianto di illuminazione,
 - L'esistenza a bordo di: triangolo di segnalazione di auto ferma.

Durante la guida devono essere rispettate le seguenti norme:

- Non portare sull'automezzo un numero di persone superiore a quello previsto dal libretto di circolazione,
- Non trasportare materiali che superino la portata massima dell'automezzo, e rispettare i limiti di sagoma imposti dal Codice della Strada,
- Osservare scrupolosamente, in ogni circostanza, le norme del Codice della Strada,
- Attenersi, nella guida, alla massima prudenza.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

Non lasciare il veicolo incustodito senza aver provveduto prima a garantire la sua inamovibilità, mediante le seguenti operazioni:

- spegnere il motore,
- inserire la marcia,
- azionare il freno di stazionamento,
- chiudere i finestrini,
- chiudere a chiave le portiere,
- calzare le ruote con cuneo (in caso di forti pendenze).

Non sottoporre gli automezzi a sollecitazioni anormali tali da comprometterne il buon funzionamento e/o la sicurezza di marcia.

Qualsiasi anomalia riscontrata sull'automezzo impiegato dovrà essere segnalata al proprio superiore diretto.

6.3 Strumentazione elettronica

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)	535	Manovra
5.	Radio ricetrasmittenti Motorola modello mod. GP340		Comunicazioni per manovra
6.	Telefoni GSM-R		Comunicazioni per manovra
7.	Locotrattore Zephir TT800		Officina
8.	Autovetture di servizio		Manovra

7 FATTORI DI RISCHIO RILEVATI E MISURE DI PREVENZIONE

7.1 Attività Manovra Ferroviaria

Per le Misure di Prevenzione specifiche per l'attività di manovra, occorre fare riferimento, oltre agli altri Testi Normativi RFI oggetto di abilitazione, alle "Norme per il Servizio Manovratori" (si vedano i documenti richiamati), che il Personale ha ricevuto in dotazione all'atto dell'abilitazione e debitamente aggiornati.

Rif.	FATTORI DI RISCHIO	MISURE DI PREVENZIONE
1	Veicoli in movimento (ferroviari, stradali, ecc.)	Rispetto delle Norme Operative per la manovra. Rispetto della segnaletica e dei limiti di velocità. Utilizzo segnali acustici, visuali, radio Informazione e formazione. Impiego dei dispositivi ad alta visibilità (gilet A.V.) nelle fasi di movimentazione da e per la stazione.
2	Deragliamenti	Rispetto delle Norme Operative per la manovra Rispetto della segnaletica e dei limiti di velocità Informazione e formazione
3	Scivolamenti, perdite equilibrio, cadute.	Rispetto procedure operative e segnaletica Impiego Dispositivi di Protezione Individuale (scarpe con suola antidrucciolo)
4	Schiacciamenti, urti, contusioni, tagli, rischio per gli occhi	Rispetto procedure operative e segnaletica Impiego Dispositivi di Protezione Individuale (elmetto, guanti, scarpe con lamine anti-perforazione, occhiali protezione) Informazione e formazione
5	Esposizione al rumore	Rispetto procedure operative Manutenzione mezzi ed attrezzature Uso di inserti auricolari Contenimento tempi esposizione Informazione e formazione
6	Esposizione alle polveri	Rispetto procedure operative Uso di Semimaschere filtranti antipolvere Informazione e formazione
7	Rischio incendi	Corretto stoccaggio dei materiali infiammabili Impiego dei presidi antincendio (estintori portatili) Proibizione dell'uso improprio di fiamme o simili Informazione e formazione

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

8	Esposizione ad agenti chimici	Rispetto procedure operative Impiego DPI (guanti, occhiali, semimaschere filtranti) Informazione e formazione
9	Modalità Organizzative	Rispetto procedure operative Manutenzione mezzi ed attrezzature Contenimento tempi esposizione Informazione e formazione

FUORIMURO sta comunicando i Rischi Specifici relativi all'attività di movimentazioni ferroviarie e promuove periodici incontri di coordinamento/informazione, di cui si allegano i verbali al presente Documento.

7.1.1 Misure di prevenzione

È vietato salire sui rotabili o discenderne quando sono in moto; nella discesa si deve prestare attenzione alla praticabilità della zona sottostante ed all'eventuale circolazione sul binario attiguo.

È vietato passare da una parte all'altra di più rotabili in movimento introducendosi fra i medesimi; è vietato, anche quando una manovra si ferma, di attraversarne la colonna passando sopra i respingenti.

È vietato, per chi non è addetto alla manovra stessa, introdursi sotto i rotabili; attraversare la colonna passando sopra o sotto i respingenti, o di attraversare il binario passando davanti o dietro la manovra in immediata vicinanza della sua testa o della sua coda.

È vietato introdursi fra due rotabili quando sono entrambi in moto, per agganciarli o sganciarli od anche per allentare o tendere i loro organi di attacco.

È ammesso prendere posto all'esterno di rotabili in moto, solo utilizzando una delle scalette d'accesso od uno degli appositi predellini, per poggiarvi i piedi, ed il corrispondente corrimano per sostenere il corpo, facendo attenzione che l'eventuale presenza di ghiaccio od altro non renda meno affidabile l'appoggio o la presa.

È vietato sporgersi dai rotabili in moto.

È vietato collocarsi, per la spinta dei rotabili nelle manovre a braccia, fra due rotabili e appoggiarsi ai respingenti anteriori del veicolo in moto.

È vietato attraversare il binario fra rotabili fermi e poco distanti, eccezione fatta per gli agenti che dovessero manovrarli, i quali dovranno però abbassarsi al di sotto dei respingenti.

Per unire materiale rotabile in moto con altro fermo il manovratore deve attendere l'accostamento delle due parti a lato del binario e solo dopo l'arresto ed il normale accostamento introdursi fra i rotabili ed eseguire l'aggancio. Dopo eseguito l'aggancio, egli deve uscire di mezzo ai rotabili quando tutto il complesso sia fermo.

Nell'abbassarsi sotto i respingenti per entrare in mezzo ai rotabili e per uscirne, nelle operazioni di aggancio e sgancio carri/locomotori, il manovratore deve utilizzare gli appositi sostegni posti sotto i respingenti, ove esistano.

Il Personale addetto ad una manovra deve accertare preventivamente che sul percorso della manovra stessa, non esistono ostacoli di natura accidentale a distanza ridotta dal binario.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

Nell'esecuzione di una manovra su un binario presso il quale esiste un ostacolo fisso a distanza ridotta, i manovratori non devono prendere posto sui veicoli in moto, dal lato dell'ostacolo.

Sulle linee elettrificate i manovratori debbono ritenere che i conduttori elettrici siano sempre sotto tensione, ed astenersi da contatti diretti o indiretti con i medesimi o con qualsiasi corpo che potrebbe trovarsi in comunicazione.

I manovratori non debbono salire sul tetto dei veicoli coperti e sul carico di quelli scoperti soprattutto nei casi in cui i carri si trovino su binari elettrificati con attrezzatura aerea.

Si rammenta che i veicoli aventi le pedane di salita o la sommità delle scalette ad altezza superiore a 2 metri dalla sommità delle rotaie, portano il contrassegno (giallo o rosso), messo in posizione tale che esso sia visibile prima che la zona pericolosa sia raggiunta.

Per i carri muniti di sovrastrutture che possono spostarsi rispetto al telaio (carri con ammortizzatori di urto), le parti fisse suscettibili di essere ricoperte in caso di urto sono segnalate con strisce diagonali nere su fondo giallo; su tali parti è vietato appoggiarsi.

Occorre prestare attenzione alle parti verniciate in giallo perché sporgenti pericolosamente.

Nel distaccare i tubi flessibili delle condotte pneumatiche i manovratori devono sempre chiudere preventivamente i rubinetti di testata. Qualora non venga usata la precauzione di chiudere per primi i rubinetti di testata, l'aria compressa rinchiusa nei tubi provocherà un brusco distacco delle teste di accoppiamento con pericolo per l'agganciatore.

Nelle operazioni di unione e distacco dei passaggi di intercomunicazione va tenuto presente che l'imperfetta assicurazione delle pedane in posizione verticale, costituisce grave pericolo per i manovratori addetti alle manovre di aggancio.

Nel caso di inconvenienti a carri/contenitori trasportanti merci pericolose, riconoscibili dalle apposite etichette applicate sui carri, i manovratori devono usare tutte le cautele per salvaguardare la propria incolumità e applicare quanto previsto dalle istruzioni scritte ai sensi del RID

In caso di dispersioni dai recipienti contenenti merci pericolose, i manovratori devono usare tutte le precauzioni possibili per non venire a contatto con la materia che si disperde applicando quanto previsto dalle istruzioni scritte ai sensi del RID

In caso di avvenuta dispersione di materia da recipienti collocati all'interno di carri chiusi, i manovratori non dovranno entrare se non dopo aver provveduto alla sua completa ventilazione.

In caso di inconvenienti a cisterne contenenti gas, i manovratori dovranno evitare di respirare i vapori tenendosi a distanza e sopravento.

È vietato fumare e accendere fiamme libere in prossimità dei carri carichi che contengono merci pericolose e/o la segnalazione di materie infiammabili.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

7.2 Attività Tipo Ufficio/Magazzino

Tra le attività di questo tipo si comprendono quelle di consegna/ritiro documenti, effettuazione acquisti/ritiro materiali, attività magazzino e similari.

Rif.	FATTORI DI RISCHIO	MISURE DI PREVENZIONE
1	Veicoli in movimento (ferroviari, stradali, ecc.)	Attenzione rispetto la manovra ferroviaria. Rispetto della segnaletica. Attenzione a segnali acustici, visuali, radio Rispetto Codice della Strada Informazione e formazione. Impiego dei dispositivi ad alta visibilità (gilet a.v.) quando previsto.
2	Scivolamenti, perdite equilibrio, cadute.	Rispetto procedure operative e segnaletica Impiego Dispositivi di Protezione Individuale (scarpe con suola antidrucciolo)
3	Schiacciamenti, urti, contusioni, tagli, rischio per gli occhi	Rispetto procedure operative e segnaletica Impiego Dispositivi di Protezione Individuale (elmetto, guanti, scarpe con lamine anti-perforazione, occhiali protezione) Impiego corretto scale, Divieto salita scaffalature Informazione e formazione
4	Esposizione al rumore	Rispetto procedure operative Contenimento tempi esposizione Informazione e formazione
5	Esposizione alle polveri	Rispetto procedure operative Informazione e formazione (semimaschere filtranti)
6	Rischio incendi	Corretto stoccaggio dei materiali infiammabili Impiego dei presidi antincendio (estintori portatili) Proibizione dell'uso improprio di fiamme o simili Informazione e formazione
7	Esposizione ad agenti chimici	Rispetto procedure operative Impiego DPI (guanti, occhiali, semimaschere filtranti) Informazione e formazione
8	Modalità Organizzative	Rispetto procedure operative Manutenzione mezzi ed attrezzature Contenimento tempi esposizione Informazione e formazione

7.3 Attività Manutentive Generiche (Per Memoria)

Tra le attività di questo tipo si comprendono quelle di taglio erba e diserbo chimico, lubrificazione deviatoi e verniciatura traverse limite, attività come operaio generico (piccola manutenzione locali, trasporto arredi uffici, ecc.), rifornimento carburante mezzi aziendali e similari.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

Rif.	FATTORI DI RISCHIO	MISURE DI PREVENZIONE
1	Veicoli in movimento (ferroviari, stradali, ecc.)	Attenzione rispetto la manovra ferroviaria. Rispetto della segnaletica. Attenzione a segnali acustici, visuali, radio Informazione e formazione. Impiego dei dispositivi ad alta visibilità (gilet a.v.) quando previsto.
2	Movimentazione manuale carichi	Utilizzo attrezzature adeguate Limiti di carico Informazione e formazione
3	Scivolamenti, perdite equilibrio, cadute.	Utilizzo attrezzature adeguate Impiego corretto scale, Divieto salita scaffalature Rispetto procedure operative e segnaletica Impiego Dispositivi di Protezione Individuale (scarpe con suola antidrucciolo)
4	Schiacciamenti, urti, contusioni, tagli, rischio per gli occhi	Rispetto procedure operative e segnaletica Impiego Dispositivi di Protezione Individuale (elmetto, guanti, lamine antiforo, occhiali protezione) Informazione e formazione
5	Esposizione al rumore	Rispetto procedure operative Manutenzione mezzi ed attrezzature Uso di inserti auricolari Contenimento tempi esposizione Informazione e formazione
6	Esposizione alle polveri	Rispetto procedure operative Uso di Semimaschere filtranti antipolvere Informazione e formazione
7	Rischio incendi	Corretto stoccaggio dei materiali infiammabili Corretto impiego delle attrezzature per rifornimento Impiego dei presidi antincendio (estintori portatili) Proibizione dell'uso improprio di fiamme o simili Informazione e formazione
8	Esposizione ad agenti chimici	Rispetto procedure operative Impiego DPI (guanti, occhiali, semimaschere) Informazione e formazione
9	Modalità Organizzative	Rispetto procedure operative Manutenzione mezzi ed attrezzature Contenimento tempi esposizione Informazione e formazione

7.4 Attività Eseguite da terzi

7.4.1 Manutenzione

L'obiettivo di questa procedura è quello di ridurre i rischi collegati alle attività di manutenzione, in particolare, del materiale rotabile impiegato da FUORIMURO: locomotive di manovra e locotrattori diesel da manovra.

Per ottimizzazione delle risorse, l'attività è delegata a società terza MA.RE.SER. S.r.l., la quale risponde anche per eventuali ditte in subappalto specializzate in determinate lavorazioni.

Allo scopo Mareser ha ottenuto in concessione (ex art. 45 bis del Codice della Navigazione) parte dell'area "Officina Ponte Etiopia" già in concessione demaniale a FuoriMuro ed è stato sottoscritto un D.U.V.R.I. che regola le interferenze che possono generarsi tra le attività delle due società, cui si rimanda (si vedano ALLEGATI).

La manutenzione può essere di tipo programmato/preventivo, oppure di tipo correttivo; pertanto, può essere effettuata presso Officina od in area operativa.

Il Personale di Manutenzione deve essere dotato dei DPI previsti per il tipo di attività e, in particolare qualora intervenga in aree operative, di abbigliamento alta visibilità (almeno per la parte superiore del corpo).

Al termine degli interventi di manutenzione, onde autorizzare il Personale di Manovra ad impiegare il materiale rotabile, MARESER rilascia apposito verbale di consegna con indicazione di eventuali limitazioni.

7.4.1.1 Attività presso Officina Ponte Etiopia

Le attività di manutenzione effettuate presso l'Officina sono svolte da Personale controllato da MARESER.

La manovra di materiale rotabile in ingresso e/o uscita viene effettuato da Personale FuoriMuro in possesso delle necessarie abilitazioni, su binari od aree (nel caso di loco trattori) nelle quali non sono in corso attività interferenti.

Eventuali test con mezzi in movimento sono effettuati all'esterno.

7.4.1.2 Attività presso i Reparti

Le attività di manutenzione effettuate presso i Reparti, in aree di raccordo portuali, sono svolte da Personale controllato da MARESER.

Le attività di manutenzione sono effettuate a materiale fermo stazionato, previo accordo operativo con l'Ufficio Pianificazione di FUORIMURO in modo da individuare le aree più idonee ed evitare interferenze con le attività di manovra.

L'Ufficio Pianificazione FUORIMURO dirama appositi avvisi per informare le Squadre di Manovra circa l'ubicazione e la durata delle attività di manutenzione.

Eventuali test con mezzi in movimento sono effettuati obbligatoriamente da Personale FUORIMURO, munito delle necessarie abilitazioni, in affiancamento al Personale di Manutenzione che deve indicare eventuali limitazioni da considerare per la condotta del mezzo.

7.4.2 Rifornimento mezzi di trazione

Il rifornimento di carburante (diesel) dei mezzi di trazione ferroviaria (locomotive e loco trattori) impiegati da FUORIMURO, viene effettuato:

- direttamente da autocisterna del fornitore
- tramite apposite cisterne mobili presenti in aree autorizzate presso:
 - Reparto Porto Storico: presso Ponte Etiopia;
 - Reparto Voltri: presso Terminal PSA.

Le cisterne sono attrezzate per rispettare ai requisiti necessari all'ottenimento del Certificato Prevenzione Incendi (CPI), in particolare dispositivi di spegnimento (3 estintori portatili + un carrellato a polvere ABC).

I rifornimenti sono effettuati da Personale del Reparto Manutenzione e/o da Personale dell'Ufficio Pianificazione formato per la specifica attività.

È stata predisposta ed è disponibile una procedura per l'effettuazione dei rifornimenti e per la gestione dell'emergenza riferita al rifornimento (si vedano gli ALLEGATI).

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

7.4.3 Elenco attrezzature/ sostanze chimiche impiegate

DECRIZIONE MEZZO / ATTREZZATURA	TARGA	Impiego
Cisterne gasolio 5.290lt. Ponte Etiopia		Rifornimento Loc.
Cisterne gasolio 5.290lt. Voltri PSA	sub-concessione	Rifornimento Loc.

Le radio ricetrasmettenti sono munite di nota faro e programmate sulla frequenza FUORIMURO, su regolare concessione del Ministero delle Poste e Telecomunicazioni.

SOSTANZA CHIMICA	TIPO	Impiego
Olio motore	15W40	Rabbocco lubrificaz. locotratto
Olio circuiti idraulici	HJDRA32	Rabbocco circuito idraulico
Olio lubrificante	ECO/MS	Manutenzione raccordo
Gasolio		Rifornimento mezzi

Il Personale FUORIMURO non manipola sostanze chimiche, in quanto le attività relative vengono svolte dalle Ditte incaricate della manutenzione e rifornimento. La tabella sopra riportata deve intendersi PER MEMORIA.

In ogni caso: devono essere adottati tutti gli accorgimenti idonei ad evitare qualsiasi impiego delle attrezzature / sostanze da parte di terzi non autorizzati.

Tra le attività di questo tipo si comprendono quelle di rifornimento carburante materiale rotabile, controlli preventivi, cambio olio, attività di riparazione e similari in base alla professionalizzazione.

Rif.	FATTORI DI RISCHIO	MISURE DI PREVENZIONE
1	Veicoli in movimento (ferroviari, stradali, ecc.)	Attenzione rispetto la manovra ferroviaria. Rispetto della segnaletica. Attenzione a segnali acustici, visuali, radio Informazione e formazione. Impiego dei dispositivi ad alta visibilità (gilet a.v.) quando previsto.
2	Scivolamenti, perdite equilibrio, cadute.	Rispetto procedure operative e segnaletica Impiego Dispositivi di Protezione Individuale (scarpe con suola antidrucciolo)
3	Schiacciamenti, urti, contusioni, tagli, rischio per gli occhi	Rispetto procedure operative e segnaletica Impiego Dispositivi di Protezione Individuale (elmetto, guanti, lamine antiforo, occhiali protezione) Informazione e formazione
4	Impiego Attrezzature	Rispetto delle Istruzioni attrezzatura Dispositivi sicurezza attrezzatura Impiego Dispositivi di Protezione Individuale Informazione e formazione

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

5	Esposizione al rumore	Rispetto procedure operative Manutenzione mezzi ed attrezzature Uso di inserti auricolari Contenimento tempi esposizione Informazione e formazione
6	Esposizione alle polveri	Rispetto procedure operative Uso di Semimaschere filtranti antipolvere Informazione e formazione
7	Rischio incendi	Corretto stoccaggio dei materiali infiammabili Corretto impiego delle attrezzature per rifornimento Impiego dei presidi antincendio (estintori portatili) Proibizione dell'uso improprio di fiamme o simili Informazione e formazione
8	Esposizione ad agenti chimici	Rispetto procedure operative Impiego DPI (guanti, occhiali, semimaschere) Informazione e formazione
9	Modalità Organizzative	Rispetto procedure operative Manutenzione mezzi ed attrezzature Contenimento tempi esposizione Informazione e formazione

8 DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE (DPI) IN DOTAZIONE



Si riporta di seguito l'elenco dei DPI distribuiti in dotazione, ricordando che il Personale è tenuto ad impiegare i DPI secondo le indicazioni ricevute ed alla loro conservazione in efficienza.

Durante l'incontro del 28/06/2010 l'Azienda ha condiviso con R.S.A. e R.L.S. il tipo di dotazione di abbigliamento e DPI, in particolare si è deciso di adottare **l'alta visibilità a figura intera** per i capi di vestiario.

- **Per garantire l'alta visibilità a figura intera occorre che sia sempre indossato, oltre al pantalone AV, un capo AV per la parte superiore del corpo (gilet, esterno giaccone triplo uso, giaccone cerata AV);**
- **In caso di deterioramento o perdita, il Personale dovrà avvisare l'Ufficio Pianificazione per la sostituzione.**

Rif.	Parte del corpo da proteggere	Tipo DPI utilizzati	Rif. Norm.	Quando usarli
1	Capo	Elmetto	EN397:2001	Rischio di caduta materiali dall'alto, esposizione prolungata ai raggi solari
2	Viso	Occhiali di protezione	EN175:1997 EN166-F:1995 EN166-3B:1995	Pericolo di offesa da particelle e da radiazioni da saldatura

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

3	Udito	Inseri auricolari	EN352-1:1993 EN352-2:1993	Pericolo di offesa da rumori dannosi
4	Vie respiratorie	Facciale filtrante monouso	EN149:1991	Rischio di inalazione di polveri non tossiche
5	Mani e arti superiori	Guanti in NBR, guanti in pelle	EN388:1995 EN420:1995	Rischio di strappi, schiacciamento, perforazioni, tagli, abrasioni
6	Piedi	Scarpe con lamina antiforo e suola antidrucciolo	EN345-S3:1992	Rischio di cadute a causa di scivolamento, perforazioni, schiacciamenti
7	Corpo - Visibilità	Abbigliamento stagionale, antipioggia, gilet ad alta visibilità	D.L. 475/92 s.m.i EN471:1995	Protezione dalle intemperie, necessità di percepire la presenza dei lavoratori

I DPI sono assegnati al dipendente mediante consegna registrata su apposito modulo (si vedano allegati al documento).

I moduli di consegna DPI compilati sono conservati a cura dell'Ufficio Pianificazione sino al completamento della consegna, successivamente vengono allegati alla documentazione individuale del Dipendente presso l'Ufficio Risorse Umane.

In caso di perdita, furto, deterioramento dei DPI il reintegro viene effettuato utilizzando il modulo **FMM_MOD Sostituzione DPI** (si vedano gli Allegati al Documento), il Dipendente che richiede il reintegro motiva sul modulo la ragione della richiesta (in particolare fornisce dettagli circostanziati in caso di furto).

9 DESCRIZIONE E REGOLAMENTAZIONE ATTIVITÀ OPERATIVE

Le attività operative di FUORIMURO Servizi di Manovra S.r.l, cui il presente documento si riferisce, consistono principalmente nella manovra ferroviaria in ambito portuale. Il presente documento ha lo scopo di richiamare le procedure di sicurezza necessarie alla minimizzazione dei rischi ed alla gestione delle interferenze con altri Operatori/Attività.

Poiché FuoriMuro Servizi di Manovra ha in corso le attività per l'ottenimento del proprio Certificato di Sicurezza, non potendo rilasciare proprie abilitazioni, ha incaricato del rilascio e del mantenimento delle stesse FuoriMuro Impresa Ferroviaria S.r.l. in qualità di Impresa Ferroviaria, a seguito del rilascio del Certificato Unico di Sicurezza da parte di ERA avvenuto in data 22/11/2022.

La normativa regolamentare applicabile è costituita da:

- Testi Regolamentari emessi da Autorità Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastruttura Stradali e Autostradali (ANSFISA) dall'Impresa Ferroviaria (Testi Normativi) e procedure di interfaccia emesse da Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Questi testi sono distribuiti al Personale in base alle abilitazioni possedute e vengono aggiornati in relazione all'evolversi della normativa;
- Decreti, Regolamenti e/o atti emessi da Autorità Portuale di Genova/ASPMALO;

- Procedure di gestione delle interferenze emesse/condivise con le Imprese Ferroviarie, i Terminalisti ed altri soggetti in base alle necessità;
- Procedure, Istruzioni Operative ed Ordini di Servizio ed altre comunicazioni emesse da FUORIMURO.

Tutti questi documenti sono allegati e/o richiamati in base a quanto previsto nell'apposito Capitolo RIFERIBILITÀ DOCUMENTAZIONE.

10 GE MARITTIMA – SCALO BACINO SVOLGIMENTO ATTIVITÀ DI MANOVRA

Questo capitolo ha lo scopo di disciplinare le modalità di svolgimento, in sicurezza e nel rispetto della regolamentazione vigente, delle attività di arrivo e partenza dei treni da e per lo Scalo Bacino di Genova, nonché quelle di manovra, con particolare riferimento alla problematica dell'accesso alle intervie tra i binari ubicati nell'area portuale delimitata come indicato in seguito.

Le procedure di seguito indicate si applicano al Personale di tutte le Imprese Ferroviarie (incluso quello di FUORIMURO impegnato in attività diverse dalla manovra), che effettuano attività connesse ai treni in arrivo/partenza a/da GE Marittima.

Per le attività in quest'area portuale, FUORIMURO ha ricevuto da ASPMALO (si vedano gli ALLEGATI) le procedure:

- RFI – Trenitalia Cargo – Ferport – Autorità Portuale di Genova. GE Marittima – Scalo Bacino. Svolgimento delle Attività di Circolazione in Sicurezza Rev. 0 24/07/2007;
- RFI. Stazione di GE Marittima Bacino. Istruzione per la manovra dei deviatori della zona portuale Rev. B Gen. 2010.

Queste procedure erano già in vigore con il precedente affidatario del servizio di manovra e sono state pertanto adottate, in quanto non abrogate o sostituite formalmente.

Gli attori presenti e che devono relazionarsi tra loro per garantire la sicurezza sono:

- RFI (RdC, che ha il compito di gestire i movimenti di treni da e verso GE Sampierdarena);
- FUORIMURO (personale di manovra, che gestisce ed esegue le movimentazioni del materiale rotabile all'interno dell'area di propria competenza);
- IMPRESE FERROVIARIE (personale che ha la necessità di accedere alle intervie per le attività propedeutiche alla partenza dei treni).

10.1 Organizzazione del servizio di manovra ai fini della sicurezza

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.

10.2 Operatività – correlazioni fra movimenti di treni e di manovre

10.2.1 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.

10.2.2 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.

10.2.3 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.

10.2.4 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

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

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.

10.2.5 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.

"Esiste nello scalo di Genova Bacino una postazione denominata "Posto a terra N. 12", ubicato in ambito portuale, che ha giurisdizione sul deviatoio 02a e la scarpa fermacarri 02b, normalmente disposti in posizione normale per il corretto tracciato (per il binario pari sommergibile); Per l'utilizzo di detta comunicazione si rimanda alle disposizioni di dettaglio dell'apparato; tutti gli altri scambi dello scalo, anch'essi ubicati in ambito portuale, sono manovrati da Personale della Società concessionaria delle attività di manovra per conto di A.P. (FUORIMURO ndr).

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 esclusivamente verbali 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 o al terminal N. Ronco. 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.

10.3 OPERATIVITÀ – MOVIMENTI DI MANOVRA

10.3.1 Movimenti di manovra – normativa di riferimento

Le operazioni di manovra all'interno dell'area dello Scalo Bacino e di Genova Marittima sono espletate nel rispetto di quanto previsto dalle Istruzioni di Manovra in vigore da parte di agenti abilitati al modulo PDT1 / F-Rac e per i Conducenti Licenza e Certificato complementare A1/A4 o C-Rac.

Si sottolinea il fatto che qualsiasi movimento di manovra, compresi quelli in ingresso nello Scalo Bacino da Molo Nino Ronco, Ponte Somalia e S. Benigno, deve essere effettuato solo in seguito a ordine specifico dell'agente FUORIMURO che dirige le manovre, il quale ha in ogni caso autorità su tutti i partecipanti alla manovra, compreso il conduttore.

10.3.2 Intervie - normativa di riferimento

Di seguito si riportano le indicazioni riportate nelle procedure emesse da ASPMALO ed RFI e elencate tra gli ALLEGATI al Documento.

In base a quanto stabilito dalla Legge 191/1974 e dal relativo Regolamento di applicazione (DPR 469/1979), le intervie possono essere classificate in tre tipologie, in base alla larghezza e conseguentemente alle modalità di accesso alle stesse rispetto a movimenti di manovra e/o veicoli ferroviari fermi:

- INTERVIA CLASSIFICATA ROSSA - FRANCO LIBERO FRA SAGOME LIMITE INFERIORE A 70 CM

L'intervia è accessibile anche quando i due binari che la delimitano sono contemporaneamente impegnati da veicoli ferroviari, purché non avvenga alcun movimento di manovra anche su uno solo dei binari.

Sono assimilabili a intervie rosse le zone a margine del piazzale di larghezza inferiore a 190 cm.

- INTERVIA CLASSIFICATA GIALLA - FRANCO LIBERO FRA SAGOME LIMITE COMPRESO FRA 70 E 140 CM ESCLUSO

L'intervia è accessibile quando i due binari che la delimitano sono contemporaneamente impegnati da veicoli ferroviari a condizione:

- che il movimento di manovra (a velocità non superiore a 30 km/h) [*] avvenga su uno solo dei due binari;
- che il movimento di manovra sia stato preventivamente annunciato al personale in servizio.

[*] NB: velocità massima non applicabile nel Porto di Genova, per effetto dei limiti stabiliti da ASPMALO.

Ai fini del preventivo annuncio al personale in servizio previsto dalla normativa è richiesto il rispetto di quanto disposto dal Regolamento Segnali (artt. 61 e 61bis).

- INTERVIA CLASSIFICATA VERDE - FRANCO LIBERO FRA SAGOME LIMITE SUPERIORE A 140 CM

L'intervia è accessibile anche quando i due binari che la delimitano sono contemporaneamente impegnati da veicoli in movimento di manovra. Vigè quanto disposto dagli artt. 61 e 61bis RS.

Sono assimilabili ad intervie verdi le zone a margine del piazzale di larghezza almeno pari a 190 cm.

Per garantire la necessaria informazione al personale, la Direzione Tecnica dell'ASPMALO deve redigere, mantenere aggiornata, nonché consegnare a RFI, FUORIMURO e le IMPRESE FERROVIARIE la planimetria riportante in maniera grafica l'indicazione della tipologia delle varie intervie (si vedano gli ALLEGATI). La planimetria deve indicare anche eventuali itinerari tra i diversi posti di lavoro che consentano al personale di servizio di spostarsi con sicurezza rispetto ai movimenti di manovra (art. 6 DPR 469/1979).

- MODALITÀ DI ACCESSO ALLE INTERVIE

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

L'accesso ad un'intervista per motivi di servizio del Personale di un'IMPRESA FERROVIARIA o comunque di altro personale non da essa dipendente deve essere autorizzato da parte dell'Ufficio Pianificazione FUORIMURO per iscritto, previa richiesta verbale (NB: il Personale terzo rispetto alle IF, oltre ad essere autorizzato per l'accesso alle aree portuali, deve essere accompagnato da Personale della IF che ne prevede la presenza, ai fini di garantire gli aspetti di sicurezza previsti negli impianti ferroviari).

Si precisa che quanto sopra vale per le tipologie di intervista: rossa e gialla; per le interviste verdi non è necessaria la comunicazione in quanto non sussistono limitazioni.

L'Ufficio Pianificazione FUORIMURO dovrà considerare le interviste occupate fino alla conferma di cessata attività, che avverrà per iscritto, e regolarsi di conseguenza per garantire il rispetto delle norme di cui al punto precedente.

Per semplificare le operazioni di accesso alle interviste da parte del personale in servizio ai treni **Mercitalia Rail (MIR)**, si stabilisce che lo stesso si avvarrà della collaborazione del Formatore Treno operante nella località di Genova Marittima - Bacino che nello specifico assume il ruolo di interfaccia con l'Ufficio Coordinatori FUORIMURO per tutte le comunicazioni ed autorizzazioni, mentre il Personale di servizio ai treni delle altre Imprese Ferroviarie si interfacerà direttamente con l'Ufficio Coordinatori FUORIMURO per le autorizzazioni e le comunicazioni.

A tal proposito si precisa che il PDT MIR provvederà a richiedere l'accesso alle interviste all'Ufficio Coordinatori FUORIMURO e ricevuta l'autorizzazione scritta ne consegnerà copia o trasmetterà autorizzazione con fonogramma al personale interessato, mentre il Personale di servizio ai treni delle altre Imprese Ferroviarie, provvederà a richiedere l'accesso alle interviste direttamente all'Ufficio Coordinatori FUORIMURO che darà autorizzazione scritta al personale interessato.

La cessata attività può essere trasmessa all'Ufficio Pianificazione FUORIMURO dal Personale interessato, compilando la parte II dell'allegato 3 solo se in possesso di fonogramma di cessata attività ricevuto e registrato dal Personale richiedente l'accesso all'intervista.

Le disposizioni sopra riportate non si applicano per tutte quelle lavorazioni ove la sicurezza del personale che le svolge è assicurata da apposita organizzazione protettiva come definito dall'Istruzione per la protezione dei cantieri".

In questi binari non è possibile effettuare attività di manutenzione ordinaria e straordinaria al materiale rotabile. Eventuali eccezioni, in caso di ripristino delle condizioni minime per muovere materiale rotabile danneggiato in modo da rendere impossibile lo spostamento ad altro binario, dovranno essere concordate con apposita attività di coordinamento con la IF interessata, che otterrà le necessarie autorizzazioni da ASPMALO.

• RIEPILOGO DELLE RESPONSABILITÀ



RUOLO	RESPONSABILITÀ
-------	----------------

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

<p>DC RFI</p> <p>Tel. 010 274 2289 / 010 274 2287 / 010 274 2222 Fax 010- 274 4158 Acei Tel. 010 274 2636 / 010 274 2635</p>	<p>Regola la circolazione dei treni da e per GE Sampierdarena anche in base alle informazioni che scambia con l'Ufficio Pianificazione FUORIMURO.</p>
<p>Ufficio Coordinatori FUORIMURO - addetto che dirige le manovre nell'area dello Scalo Bacino c/o Ufficio Coordinatori FUORIMURO</p> <p>tel. 340-5973794</p>	<p>Rappresenta l'interfaccia con il DC RFI per lo scambio di informazioni necessarie ad arrivo e partenza treni; concede l'autorizzazione all'accesso alle intervie in funzione del rispetto del DPR 469/1979.</p>
<p>Agenti delle Imprese Ferroviarie che devono accedere alle intervie (applicabile a tutte le IIFF):</p> <p>(in particolare, per Mercitalia Rail (MIR): formatore treno PdT del Bacino tel. 010 9814532, fax 010 274 3302, cell. 313 8349642; verificatore: cell. 313 8359050; personale MIR in servizio sulle tradotte macchinista – scorta tradotte)</p>	<p>Richiede e accede alle intervie rosse e gialle solo dopo aver ottenuto l'autorizzazione scritta da parte dell'Ufficio Pianificazione FUORIMURO; quando libera l'intervia comunica per iscritto la fine attività.</p>
<p>Direzione Tecnica dell'ASPMALO Ponte dei Mille, Stazione Marittima Genova ing. A. Pieracci (*), tel. 010 241 2782</p> <p>(*) nessuna variazione comunicata.</p>	<p>Redige, mantiene aggiornata e provvede a distribuire a FUORIMURO, IMPRESE FERROVIARIE ed RFI la planimetria riportante la tipologia delle intervie e degli itinerari sicuri nell'area dello Scalo Bacino.</p>

10.3.3 Funzionamento Passaggi a Livello area operativa Derna (PER MEMORIA)

Con nota 0026230/P del 12/11/2015 AP GE ha trasmesso a FuoriMuro la "Procedura passaggi a livello" relativa ai dispositivi di protezione dei passaggi a livello PL2, PL3 e PL4 installati in "area operativa Derna" (si vedano gli ALLEGATI).

Il Personale di manovra, che è stato formato circa il funzionamento degli apparati e le procedure, si comporta di conseguenza nel rispetto della procedura allegata.



Qualora si verifichi avaria o malfunzionamento dei dispositivi di protezione dei passaggi a livello, il Personale di Manovra informa tempestivamente l'Ufficio Pianificazione, che attiva la "procedura intervento per la riparazione del passaggio a livello in caso di guasto o danneggiamento" (si vedano gli ALLEGATI).

In accordo alla Procedura individuata da ASPMALO il Personale è "autorizzato (in via **permanente**) a portare a termine il servizio" di pilotaggio o di manovra "seguendo la procedura di protezione degli attraversamenti prevista dal "Regolamento per l'esercizio del Servizio Ferroviario nel Porto di Genova" – Allegato B pag. 26 "Gestione interferenze con il traffico stradale" (si vedano gli ALLEGATI).

Tutte le violazioni alla regolamentazione dei passaggi a livello, commesse da utenti della strada e di cui si venga a conoscenza, vanno segnalate dal Personale di Manovra all'Ufficio Pianificazione per la successiva trasmissione ad ASPMALO del rapporto di incidente/quasi incidente.



NB: al momento della redazione del Piano i PL3 e PL4 protetti con barriere sono disabilitati, in attesa che ASPMALO comunichi ripristino o sostituzione con altro sistema.

È quindi stato emesso apposito Ordine di Servizio 57/18 del 23/10/2018 (si vedano gli ALLEGATI), per consentire l'impegno dei passaggi a raso corrispondenti, seguendo la procedura di protezione degli attraversamenti prevista dal "Regolamento per l'esercizio del Servizio Ferroviario nel Porto di Genova" – Allegato B pag. 26 "Gestione interferenze con il traffico stradale", dopo aver verificato che non sia presente traffico stradale.

La stessa procedura verrà applicata al PL posto di fronte al Terminal Messina.

Quanto sopra in accordo con i Funzionari ASPMALO con i quali è stata effettuata una specifica riunione in data 31/10/2018.

10.3.4 Stazionamento materiale rotabile GE Marittima e GE San Benigno

Premesso che per i Terminal e situazioni specifiche, occorre far riferimento a quanto previsto negli appositi capitoli, FMM provvede allo stazionamento di tutti i veicoli in sosta oltre la durata dell'azione frenante (30 min. qualora attiva), nei PARCHI DI INTERSCAMBIO di:

- GE Marittima (Bacino) dalla linea 1 alla 9
- GE San Benigno linea 9 (LAVORI DI REALIZZAZIONE IN CORSO)

In applicazione di quanto previsto dall'art.28 del FMM NSM, ove non sia rispettato il numero di tre veicoli frenati nelle colonne in sosta o per soste superiori a 30', ma per una durata di tempo limitato (aggancio del locomotore prima della fine del turno successivo allo stazionamento) il personale interessato alla manovra applica il seguente schema di stazionamento:

- per pendenze sino al 6‰ si dovrà calzare le ruote di un veicolo con due staffe, ciascuna sotto una ruota di ciascun asse;

Nel caso in cui il convoglio debba essere immobilizzato: 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.

Le staffe fermacarro sono collocate in apposite rastrelliere ed il loro prelievo/posizionamento va segnalato sistematicamente all'Ufficio Pianificazione, 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 pilota/squadra di manovra dovrà controllare, prima di effettuare pilotaggio/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 il coordinatore 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.

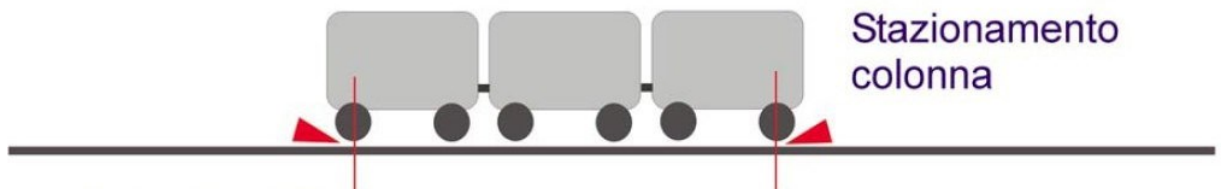
Estratto Documento Valutazione Rischi




Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

Durante queste attività di verifica, ogni qualvolta le informazioni identificative siano di difficile lettura o venga meno la fluorescenza della pittura utilizzata, si invitano i coordinatori ad informare DOM per il seguito del caso.

Si rimanda ad apposito Ordine di Servizio distribuito al Personale (si vedano gli ALLEGATI).



<p>GE Marittima (Bacino): Le staffe sono collocate in apposita rastrelliera nei pressi dei moduli abitativi in concessione (si veda foto).</p>	
<p>GE San Benigno 7 e 8: Le staffe sono collocate in apposita rastrelliera nei pressi dei binari (si veda foto).</p>	
<p>GE Bettolo 16, 17 e 18 Bettolo: Le staffe sono collocate in apposita rastrelliera nei pressi dei binari (si veda foto).</p>	

11 GESTIONE INTERFERENZE CON IMPRESE FERROVIARIE GE MARITTIMA – SCALO BACINO

Per quanto riguarda le possibili interferenze con mezzi e Personale di Imprese Ferroviarie i cui treni (in regime di manovra) si attestino presso lo Scalo Bacino, sono state identificate le seguenti possibili interferenze e relative misure preventive:

- Arrivo-partenza di Treni/Locomotive isolate (in manovra): le manovre vengono eseguite da Personale delle IF accompagnato da Pilota FuoriMuro;
- Personale IF ad inizio/fine servizio: premesso che il Personale delle IF, che si muove sull'infrastruttura portuale deve indossare i DPI (in particolare Alta Visibilità) previsti ed essere in possesso delle necessarie abilitazioni nonché conoscenza impianto, devono essere osservate le norme del Capitolo "Intervie - normativa di riferimento";
- Attività PDT (Preparazione del Treno): premesso che il Personale delle IF deve indossare i DPI (**in particolare Alta Visibilità**) previsti ed essere in possesso delle necessarie abilitazioni nonché conoscenza impianto, devono essere osservate le norme del Capitolo "Intervie - normativa di riferimento";
- Attività Conduttore (Conduzione Treno): premesso che il Personale delle IF deve indossare i DPI (**in particolare Alta Visibilità**) previsti ed essere in possesso delle necessarie abilitazioni nonché conoscenza impianto, devono essere osservate le norme del Capitolo "Intervie - normativa di riferimento";
- Manutenzione materiale rotabile: premesso che le eventuali attività di manutenzione devono essere effettuate in aree di raccordo appositamente definite; il Personale delle Ditte di Manutenzione deve essere informato dalla IF Committente dei rischi e di tutte le procedure in vigore per effettuare attività in ambito raccordo portuale, informando di tale attività ASPMALO e FuoriMuro.

Le regola sopra indicate si applicano anche al Personale FUORIMURO che effettua attività di Formazione, Verifica o Condotta per treni di FuoriMuro o per service che FuoriMuro effettua per altre Imprese Ferroviarie.

Con le Imprese Ferroviarie che operano nel contesto del Porto Storico, vengono attivate le necessarie procedure di coordinamento, allegate poi al presente documento (si vedano gli ALLEGATI).

12 PROCEDURA OPERATIVA E SICUREZZA PRESSO TERMINAL REPARTO PORTO STORICO

12.1 GE Campasso – S. Benigno (PER MEMORIA)

12.2 Terminal PSA-SECH

L'attività presso il Terminal PSA-SECH viene eseguita nell'area Calata Bettolo, Parco Rugna. L'area dovrà essere soggetta a lavori di completa ristrutturazione, pertanto durante l'esecuzione dei suddetti lavori si interromperà l'operatività di manovra fino alla conclusione degli stessi.

Con la Società SECH è stata effettuata opportuna attività di coordinamento in materia di sicurezza (si vedano gli ALLEGATI), cui si rimanda per maggiori dettagli, per regolamentare le rispettive attività e gestire le interferenze.

- **SOGGETTI COINVOLTI**

Conducenti/ Operatori / Addetti FUORIMURO, per le esecuzioni delle manovre necessarie alla consegna ed al successivo prelievo della tradotta da scaricare e/o caricare.

Addetti designati dal Terminal, alla movimentazione delle merci ed alle altre operazioni necessarie, internamente all'area del Terminal.

MERCE DA MOVIMENTARE – MEZZI IMPIEGATI

FMM: vagoni ferroviari locomotori da manovra e/o locotrattori;

SECH: Vengono movimentati container. La movimentazione (carico/scarico dei convogli) avviene attraverso l'utilizzo RTG a cura del terminal

12.3 Ingresso/uscita materiali dall' area in concessione al Terminal

Premessa: La Soc. Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.a. – SECH contatta l'Ufficio Coordinatori FUORIMURO tramite chiamata al cellulare 340 5973794 o tramite il numero fisso 010 7316829.

1. L'ufficio Coordinatori di FUORIMURO una volta che il convoglio è in procinto di partire dal parco FM avvisa telefonicamente al numero 010.6483171 l'Ufficio Ferrovia del terminal SECH chiedendo l'autorizzazione all' ingresso in terminal.
2. L' Ufficio Ferrovia SECH, provvede ad avvertire via radio il proprio tecnico gate ferrovia del previsto arrivo del convoglio.
3. 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.
4. Il tecnico gate ferrovia SECH si accerta che non vi siano ostacoli all'ingresso del convoglio, dispone il fermo ad eventuali operazioni all'operatore RTG (facendogli posizionare lo "spreader" lungo la via di corsa delle ralle), aziona il comando per far alzare le sbarre 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 equivale ad autorizzazione all'accesso della manovra.
5. 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.
6. Il Capo Squadra/Addetti di FuoriMuro deve far posizionare l'estremità del primo contenitore del primo carro in corrispondenza della linea di riferimento gialla tracciata perpendicolarmente alle linee ferroviarie sulla strada sotto RTG. In caso di arrivo di convogli con lunghezza superiore rispetto ai limiti di chiusura delle sbarre, il Capo Squadra/Addetti di FuoriMuro avvisa via radio l'Ufficio Pianificazione di FuoriMuro che a sua volta avvisa telefonicamente l'Ufficio Ferrovia SECH della impossibilità di chiusura delle sbarre che avverte via radio il tecnico gate ferrovia.

7. 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 o via mail l'ufficio Pianificazione di FuoriMuro della disponibilità dei carri all'estrazione.

Durante i turni non lavorativi, le sbarre verranno essere lasciate sollevate a cura SECH.

12.4 Controlli manovra e prova di continuità ai materiali in uscita dal Terminal

Una volta concluse le operazioni di carico, un Addetto manovra FMM controlla il rispetto del regolare assetto di marcia, come previsto dall'art. 22 dell'NSM. Lo svolgimento di tale attività viene preannunciata telefonicamente dall'Uff. Pianificazione FMM all'Ufficio ferrovia SECH che avverte via radio il tecnico gate ferrovia SECH il quale, prima dell'ingresso degli agenti FuoriMuro in area operativa, deve far interrompere l'attività del Terminal almeno per il periodo durante il quale gli operatori FuoriMuro non si trovino ad una distanza pari e non inferiore a due carri dalla RTG operativa. La ripresa delle attività in area operativa rappresenta responsabilità del Terminal.

L' interruzione dell'attività del terminal, come pure la ripresa, è comandata dal tecnico gate ferrovia SECH, il quale avverte l'operatore della RTG di sospendere le operazioni fornendo quindi il nulla osta per la spunta e per la visita del materiale agli agenti FuoriMuro. L'operatore RTG potrà riprendere la propria attività una volta che il personale FMM si sia allontanato ad una distanza superiore a due carri rispetto alla posizione della RTG.

Il tecnico gate ferrovia SECH assicura che la RTG non effettui operazioni di scarico e ricarico ad una distanza pari od inferiore a due carri rispetto alla posizione degli agenti FuoriMuro.

12.5 Stazionamento materiale

Appena terminata la consegna del materiale rotabile nel raccordo del Terminal, l'Ufficio Pianificazione FUORIMURO avverte il tecnico gate ferrovia SECH del piazzamento e del tempo di efficacia residua dell'azione frenante (30 minuti) tramite l'invio via mail del MAD.

Qualora, per ragioni organizzative/tecniche/di spazio, siano posizionati nel Terminal veicoli singoli (non agganciati ad altri) o guasti, questi verranno stazionati con apposite staffe fermacarro da FUORIMURO. Gli Addetti Manovra ne daranno avviso all'Ufficio Pianificazione che aggiornerà il Registro M36 e darà comunicazione al SECH tramite l'invio via mail del MAD.

Le staffe suddette sono collocate con apposita catena con lucchetto nei pressi dei binari (si veda foto).



12.6 Entrata/uscita dal Parco Rugna da e per il Terminal ENI (PER MEMORIA)

12.7 Terminal ENI (PER MEMORIA)

12.8 Deposito SILOMAR di Ponte Etiopia

L'attività presso il Deposito SILOMAR viene eseguita nell'area Parco Ferroviario GE M.ma-Bacino – TERMINAL DECARO –Area ANSALDO - Calata Inglese, sulla base di contratti tra FuoriMuro e le Imprese Ferroviarie/Operatori Logistici che curano i trasporti di materiali per conto del Deposito.

FUORIMURO e SILOMAR hanno definito procedure condivise e SILOMAR ha ottenuto nulla osta da ASPMALO ad operare secondo il modello di seguito descritto (si vedano gli ALLEGATI).

L'attività riguarda la movimentazione di ferro-cisterne contenenti le seguenti Merci:

- BIODIESEL (non-RID)
- IDROSSIDO DI SODIO IN SOLUZIONE (UN 1824 RID)

Il Personale FuoriMuro effettua esclusivamente manovra ferroviaria, non intervenendo in nessun'altra operazione riferita al carico/scarico, al controllo di cisterne e/o stato degli impianti del Deposito.

SOGGETTI COINVOLTI

Conduttori / Operatori / Addetti FUORIMURO, per le esecuzioni delle manovre necessarie alla consegna ed al successivo prelievo della tradotta da scaricare e/o caricare.

Addetti del Deposito SILOMAR deputati all'apertura e chiusura dei cancelli necessari al transito del convoglio.

Addetti designati dal Deposito, alle operazioni di pesatura ed alle altre operazioni necessarie, internamente all'area del Deposito.

MERCE DA MOVIMENTARE – MEZZI IMPIEGATI

Vengono movimentati veicoli ferro cisterne, cariche o vuote, la movimentazione avviene con Locomotive da manovra/Locotrattore.

OPERAZIONI DA EFFETTUARE

Le ferro-cisterne sostano all'interno del parco GE M.ma-Bacino in attesa di essere inoltrate presso il Deposito SILOMAR.

Le caratteristiche tecniche dell'infrastruttura ferroviaria interna al Deposito e l'organizzazione del lavoro determinano una limitata capacità di ricezione e pertanto le ferro-cisterne vengono introdotte nel terminal in due o più semi-convogli.

Il personale dell'ufficio Coordinatori di FUORIMURO dovrà contattare il Deposito SILOMAR, Ufficio Servizio Sorveglianza (telefono 010/6420311 - in casi urgenti il Responsabile Operativo cell: 338 8689596), per far aprire il cancello lato ponente affinché il convoglio possa entrare/uscire dal/per Deposito

In casi di necessità operative, l'Ufficio Coordinatori FUORIMURO, potrà richiedere l'apertura anche del cancello lato levante.

Durante le operazioni d'introduzione il Personale addetto di FUORIMURO procederà con marcia a vista, rispettando le normative vigenti, e prestando particolare attenzione ad eventuali interferenze di mezzi, persone e cose con il convoglio. per verificare che non vi siano impedimenti dal Deposito.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

In fase di ingresso: il Personale FMM dovrà provvedere alla manovra per consentire la pesatura di ogni singola ferro cisterna piena, da parte del Personale SILOMAR; dopodiché le ferro cisterne dovranno essere posizionate in linea adiacente le pompe di carico/scarico; quando necessario si potranno operare tagli per il corretto posizionamento. Qualora le ferro-cisterne debbano essere caricate, SILOMAR può richiedere una squadra di manovra dedicata alla movimentazione di piazzamento in corrispondenza delle baie di carico.

In fase di uscita: terminate le operazioni di carico/scarico, previo controllo da parte del Personale SILOMAR (o altro incaricato) sull'effettivo termine delle operazioni e con tutte le infrastrutture interne debitamente messe in Sicurezza, il Personale della manovra FUORIMURO provvederà all'eventuale ricomposizione, alla pesatura di ogni singola ferro cisterna e all'estrazione dal Deposito per inoltro nel parco di GE Bacino.

Contatti SILOMAR:

Ufficio Servizio Sorveglianza	tel. 010 6420311	mail: logistica@silomar.it
Responsabile logistica: Barillà Mauro	cell. 338 8689596	mail: m.barilla@silomar.it
Addetto ufficio logistica: Pesce Fabio	cell. 338 7564915	mail: f.pesce@silomar.it
Direzione tecnica: Ing. Podestà Francesca	cell. 348 0658211	mail: f.podesta@silomar.it
RSPP: dr.ssa Rossi Luisa tel. 010.6420300	cell. 3491671641	mail: l.rossi@silomar.it

CONDIZIONI DI OPERATIVITÀ

Il Deposito SILOMAR dovrà garantire specifiche condizioni di sicurezza, con particolare attenzione che il personale interno non svolga nessuna operazione durante le procedure di manovra del convoglio.

Gli addetti FUORIMURO si riservano pertanto di verificare, prima di procedere alla operazioni di manovra, che le condizioni di operatività all'interno della zona del loro intervento, rispettino le condizioni di sicurezza necessarie per le operazioni da svolgere, segnalando al personale operativo del turno diurno del Deposito le eventuali non conformità.

Gli Operatori Silomar, una volta terminate le operazioni di terminalizzazione, dovranno procedere allo stazionamento delle ferro-cisterne all'interno del Deposito tramite staffe regolamentari. Sarà cura del Personale Silomar provvedere a rimuovere le staffe tutte le volte che il materiale dovrà essere movimentato e darne comunicazione scritta a FMR circa la rimozione delle staffe.

All'arrivo del treno, da Genova Samp.na Sm.to, nel parco di interscambio di GE M.ma/Bacino non appena informato dall'Ufficio Coordinatori di FuoriMuro, se:

- si tratta di ferro-cisterne cariche il personale Silomar provvederà ad effettuare un controllo del convoglio al fine di escludere eventuali anomalie; dopodiché si procederà come indicato nei paragrafi a seguire;
- si tratta di ferro-cisterne vuote destinate al carico, la Squadra di manovra provvede a traslare una parte del convoglio sul binario Mare Eritrea e la rimanenza all'interno del Deposito SILOMAR, sulla base dell'indicazione della capacità di carico.

Per l'effettuazione dell'introduzione/estrazione dei materiali, FuoriMuro e Silomar stabiliscono e adottano le seguenti misure mitigative:

- gli Addetti FuoriMuro provvederanno a separare in due parti il treno, terminalizzando 10 veicoli dentro il raccordo Silomar e lasciando in sosta i restanti 10 veicoli pieni sul binario "Mare-Eritrea", (vedasi planimetria seguente). Tale binario "Mare-Eritrea" è facilmente

- accessibile con mezzi su gomma ed è posto a poca distanza dal deposito Silomar (in prossimità del deposito Sampierdarena Olii su Calata Mogadiscio);
- Silomar scaricherà nel minor tempo possibile il primo lotto da 10 veicoli (durata delle operazioni stimata in 5 ore) e quindi chiederà all'Uff. Pianificazione FuoriMuro la sostituzione dei veicoli vuoti con quelli pieni;
 - gli Addetti FuoriMuro effettueranno la manovra non appena possibile e lasciando in sosta i primi 10 veicoli vuoti, sul binario "Mare-Eritrea" di cui sopra. Si precisa comunque che le operazioni verranno svolte nel tempo tecnico strettamente necessario alle stesse e che comunque anche la seconda parte del treno verrà introdotta nel deposito Silomar entro la giornata lavorativa di arrivo del convoglio stesso (dalle ore 6.00 alle ore 20,30);
 - Durante il periodo di sosta dei veicoli pieni in attesa di essere portati nel raccordo Silomar, il personale della stessa provvederà ad effettuare accurati controlli periodici del convoglio ad intervalli non superiori alle 3 ore come previsto dall'autorizzazione di ASPMALO.
 - Silomar si impegna ad intervenire con il proprio personale al fine di contenere eventuali sversamenti (che comunque possono essere configurabili come piccoli spillamenti dalle valvole di scarico dei veicoli) che dovessero verificarsi nel periodo di sosta dei veicoli pieni presso il binario "Mare-Eritrea" di cui sopra e, a tal proposito fornisce a FuoriMuro, il numero di cellulare del proprio reperibile in caso dovessero verificarsi problemi che richiedano un pronto intervento;
 - terminate le operazioni di svuotamento degli ulteriori 10 veicoli, Silomar avviserà FuoriMuro che verrà a ritirarli in tempo per la traccia di uscita e, a tal fine, porterà il convoglio completo vuoto, nel parco GE M.ma/Bacino nelle 24 ore precedenti all'uscita dal Porto dello stesso.



12.8.1 Stazionamento del materiale

Resta inoltre inteso che, ogni qualvolta il convoglio si trovi in posizione di sosta (sia esso intero o diviso) verrà stazionato con apposite staffe fermacarro.

Il Personale di FuoriMuro, dopo aver posizionate e rimosse le staffe utilizzate per lo stazionamento, comunicherà ciascuna operazione all'Uff. Pianificazione per l'aggiornamento del Registro M36.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

Le staffe suddette sono collocate con apposita catena con lucchetto nei pressi dei binari (si veda foto).



12.8.2 DPI: Particolarità DPI: Particolarità

Per quanto riguarda i DPI ed i capi di vestiario da indossare, in particolare per garantire la copertura di gambe e braccia, gli accordi con il Terminal prevedono l'uso obbligatorio di quanto di seguito elencato:

- Pantaloni lunghi
- Abbigliamento manica/lunga per la parte superiore del corpo

12.8.3 Gestione Emergenze all'interno del Deposito:



Il Personale FUORIMURO, nell'eventualità si verificasse una situazione di emergenza all'interno del Deposito SILOMAR, si atterrà alle disposizioni impartite dal Personale SILOMAR addetto all'emergenza. Il Personale FUORIMURO non ha incarichi in materia di emergenza.

12.9 Terminal RINFUSE (PER MEMORIA)

12.10 Attraversamento concessione C.S.M. (PER MEMORIA)

12.11 Deposito GETOIL

L'attività presso il **Deposito GETOIL** viene eseguita nell'area di Calata Giaccone.

• SOGGETTI COINVOLTI

Conduttori / Operatori / Addetti FUORIMURO, per le esecuzioni delle manovre necessarie alla consegna ed al successivo prelievo della tradotta da scaricare e/o caricare.
Addetti designati dal Terminal, alla movimentazione delle merci ed alle altre operazioni necessarie, internamente all'area del Terminal.

• MERCE DA MOVIMENTARE – MEZZI IMPIEGATI

Vengono movimentati veicoli ferro cisterne (classe 9 RID), la movimentazione avviene con Locomotiva di manovra/locotratto

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

- **OPERAZIONI DA EFFETTUARE**

I convogli sostano di norma sul Binario tronco di Raccordo Rubattino o, in caso di necessità, in base ad accordi tra GETOIL e ASPMALO, possono sostare sui binari del parco interscambio di GE M.ma Bacino in attesa di essere inoltrati all'interno del Terminal Getoil.

Il Personale di FUORIMURO provvederà alla scomposizione e all'aggancio dei carri necessari alle operazioni nel Binario tronco di Raccordo Rubattino; quindi, transiterà sul raccordo di collegamento tra il Parco ed il Deposito Getoil.

L'introduzione dei carri all'interno del Terminal avverrà in retrocessione; durante tale operazione il Personale addetto provvederà ad effettuare una marcia a passo d'uomo per verificare che non vi siano impedimenti al corretto istradamento del convoglio.

I carri verranno posizionati all'interno del Terminal come da richiesta dello stesso.

- **CONDIZIONI DI OPERATIVITÀ**

Il Terminal dovrà garantire specifiche condizioni di sicurezza, con particolare attenzione al traffico pesante (camion, semoventi, ecc.) che dovrà essere assente nelle aree di competenza FUORIMURO durante le procedure di manovra del convoglio. Si dovrà inoltre prestare attenzione all'illuminazione della zona interessata per consentire lo svolgimento delle operazioni nelle ore notturne. Il Terminal dovrà garantire, sia in ingresso che in uscita, che tutte le infrastrutture siano debitamente messe in Sicurezza. Gli addetti FUORIMURO verificano che vi siano tutte le predette condizioni, in assenza delle stesse, verranno fermate le operazioni di manovra e segnalate al responsabile operativo del turno diurno del Deposito le non conformità rilevate.

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/cancello presente all'ingresso del Deposito comproverà:

- 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.).

12.11.1 Stazionamento materiale

Appena terminata la consegna del materiale rotabile nel raccordo del Deposito, l'Ufficio Pianificazione FUORIMURO avverte il tecnico gate ferrovia Getoil del piazzamento e del tempo di efficacia residua dell'azione frenante (30 minuti) ed invia apposita MaD (Messa a Disposizione) via mail.

12.11.2 Gestione Emergenze all'interno del Deposito:



Il Personale FUORIMURO, nell'eventualità si verificasse una situazione di emergenza all'interno del Deposito GETOIL, si atterrà alle disposizioni impartite dal Personale GETOIL addetto all'emergenza. Il Personale FUORIMURO non ha incarichi in materia di emergenza e applica quanto stabilito da Getoil e riportato di seguito:

ISTRUZIONI PER IL PERSONALE DELLE DITTE ESTERNE

La segnalazione dell'emergenza è diramata mediante tre suoni di sirena prolungati.

Alla segnalazione dello stato d'emergenza il personale di ditte terze deve:

- 1) Sospendere immediatamente ogni attività.
- 2) Mettere in sicurezza le apparecchiature e le attrezzature in uso.
- 3) Spegnerne eventuali fiamme libere, aprire l'interruttore delle apparecchiature elettriche e disattivare le fonti d'innesco possibili.
- 4) Qualora le condizioni lo permettano e soltanto dopo l'autorizzazione del Capo Squadra, spostare gli automezzi in modo da non intralciare il traffico lasciando le chiavi inserite nel cruscotto.
- 5) Avviarsi con sollecitudine al punto di raduno **ubicato fuori dall'ingresso a mare del deposito** seguendo e restare in attesa di istruzioni o del segnale di fine emergenza.

Non agitarsi, non correre, non urlare, non indurre panico.

Non compiere azioni che possano compromettere la propria ed altrui incolumità

Non avvicinarsi al punto dove è in atto l'emergenza

Nota: Non sono previste azioni d'intervento diretto da parte del personale delle ditte esterne

La fine dell'emergenza è diramata mediante un suono di sirena prolungato

12.12 Terminal MESSINA

L'attività presso il **Terminal MESSINA** viene eseguita nelle seguenti zone:

- Ponte Nino Ronco, Ponente (linee 1,2 e 3)
- Ponte Nino Ronco, manovre (linee 1,2, e 3 ponente – 1 e 2 levante)
- Ponte Nino Ronco, Levante (linee 1 e 2)

• SOGGETTI COINVOLTI

Conducente Motrici Ferroviarie/Operatore Manovre Carri Ferroviari/ Capo Squadra/Addetto FUORIMURO, per le esecuzioni delle manovre necessarie alla consegna ed al successivo prelievo della tradotta da scaricare e/o caricare.

Addetti designati dal Terminal Messina, alla movimentazione delle merci (principalmente container) ed alle altre operazioni necessarie, internamente all'area del Terminal Messina.

• MERCE DA MOVIMENTARE – MEZZI IMPIEGATI

Nella quasi totalità dei casi gli operatori del terminal Messina movimentano container. La movimentazione (carico/scarico dei convogli) avviene attraverso l'utilizzo di:

- Gru gommate semoventi;
- Carri ponte.

Il personale di FMM effettua le sole attività di manovra ferroviaria, utilizzando locomotori da manovra/locotrattori.

• OPERAZIONI DA EFFETTUARE

I contatti tra il Terminal Messina e FUORIMURO avverranno tra la **Yard Rail Control Room** del Terminal e l'Ufficio Pianificazione FUORIMURO.

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.

La Squadra di manovra FuoriMuro, informata dall'Ufficio Pianificazione, 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, mentre l'Uff. Pianificazione e la Portineria del Terminal (010 6039498) per richiedere l'apertura del cancello di accesso al Terminal.

Gli Addetti FUORIMURO consegnano il convoglio all'interno dell'area Terminal Messina – Ponte Nino Ronco.

La motrice viene sganciata ed allontanata di circa tre carri dalla testa del convoglio; successivamente sempre via radio (sul canale 8) il Capo Squadra FuoriMuro comunica l'avvenuto sgancio e allontanamento della locomotiva da manovra, lasciando i veicoli, come concordato, in posizione idonea per il carico e/o scarico della merce. L'ingresso alle linee di carico/scarico merce avviene in condizioni di sicurezza, quando cioè non sono presenti operazioni di movimentazione merce nei pressi delle linee interessate al transito del convoglio. Qualora la locomotiva dovesse rimanere

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

all'interno del terminal per motivi operativi, la stessa, compresi gli operatori FuoriMuro presenti, dovranno trovarsi ad almeno 3 carri di distanza dal primo carro del convoglio.

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 di 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. Tale attività è preceduta dall'effettuazione dei controlli previsti dall'art. 22 NSM.

Secondo quanto concordato con i competenti uffici della società "IMT", gestore del Terminal Messina – Ponte Nino Ronco, il convoglio potrà essere movimentato in partenza dal citato Ponte verso il parco FUORIMURO solo ed esclusivamente dopo che la Yard Control Planning del Terminal avrà inviata all'ufficio Pianificazione di Fuori Muro la mail concordata (si vedano gli ALLEGATI).

Tale consegna, per quanto convenuto, indica il termine di qualsiasi operazione di carico/scarico sulla tradotta o nelle immediate vicinanze, consentendo pertanto l'allontanamento del convoglio in sicurezza dal Ponte Nino Ronco.

Eventuali richieste dal Terminal alla Squadra di manovra passeranno attraverso una comunicazione scritta dalla Yard Rail Control Room del Terminal all'Ufficio Pianificazione di FuoriMuro, il quale provvederà via radio ad istruire la Squadra di manovra sulle operazioni richieste.

Contatti FUORIMURO:

- Uff Coordinatori: coordinatori@fuorimuromanovra.it cell. 340 5973794

- **CONDIZIONI DI OPERATIVITÀ**

Il Terminal Messina dovrà garantire condizioni di sicurezza, con particolare attenzione al traffico pesante che dovrà essere assente durante le procedure di manovra del convoglio. Gli Addetti FUORIMURO si riservano pertanto di verificare, prima di procedere alla movimentazione della tradotta, che le condizioni di operatività ed il corretto stato di impilaggio dei contenitori all'interno della zona del loro intervento, non costituiscano un pericolo immediato per l'incolumità degli stessi, segnalando all'Ufficio Coordinamento Manovra eventuali non conformità.

Il Personale Coordinatore contatterà la Yard Rail Control Room per comunicare le criticità riscontrate dalla Squadra di Manovra.

Viste le modifiche apportate alla logistica del Terminal, con la messa in sicurezza della linea con segnaletica orizzontale a norma, si dispone che prima di effettuare operazioni di manovra presso la linea 3 Ponente, l'Ufficio Pianificazione provvede a darne preventiva informazione al referente del Terminal Messina, che dovrà fare sospendere la circolazione del traffico gommato il tempo necessario ad effettuare la manovra stessa, in modo da non creare situazioni di pericolo per i soggetti coinvolti.

- **VARIE**

Le manovre necessarie per variare la composizione di un convoglio potranno avvenire:

- sulla linea 3° ponente, 1 e 2 levante ubicate nel ponte Nino Ronco

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

- Sulle linee presenti nel parco FUORIMURO

Nel caso in cui FUORIMURO operi in manovra all'interno del Terminal Messina (pertanto non solo per consegna e prelievo di convogli ma anche per operazioni derivanti dalle necessità circa il carico e lo scarico di merce in relazione alla composizione del convoglio), dovranno essere attuate le procedure previste in tutte le normali operazioni di manovra compiute dal personale FUORIMURO.

In tale fase gli addetti FUORIMURO designati dovranno:

- Condurre la tradotta, secondo le consuete modalità, all'interno dell'area operativa Terminal Messina sulla linea e nella zona, come indicato nell'ordine di servizio trasmesso via e-mail
- Provvedere alla movimentazione della tradotta ed alle eventuali operazioni di taglio del convoglio, in relazione alle esigenze di carico/scarico.
Terminate le operazioni di carico/scarico, non di competenza del personale FuoriMuro, procedere alla ricomposizione del convoglio, secondo le modalità previste.
- Effettuare tutte le verifiche previste dall'art. 22 NSM. Se tali controlli hanno esito positivo, devono provvedere all'allontanamento del convoglio dall'area del Ponte Nino Ronco.

12.12.1 Stazionamento materiale

Appena terminata la consegna del materiale rotabile nel raccordo del Terminal, l'Ufficio Pianificazione FUORIMURO avverte il Terminal Messina del piazzamento e del tempo di efficacia residua dell'azione frenante (30 minuti), inviando via mail apposito MAD. Il personale Fuorimuro effettuerà lo stazionamento solo dei veicoli piazzati sul "binario di ponente" utilizzando staffe fermacarro e dandone comunicazione al Coordinatore.

Le staffe suddette sono collocate in apposita cassetta nei pressi del binario di ponente (si veda foto).



12.13 Terminal Centro Servizi DERNA (PER MEMORIA)

12.14 Terminal Genoa Metal Terminal (GMT)

L'attività presso il **Terminal GMT** viene eseguita nell'area denominata "Ponte Eritrea"

- **SOGGETTI COINVOLTI**
Conduttori / Operatori / Addetti FUORIMURO, per le esecuzioni delle manovre necessarie alla consegna, eventuale scomposizione/composizione ed al successivo prelievo della tradotta da scaricare e/o caricare.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

Addetti designati dal Terminal, alla movimentazione delle merci ed alle altre operazioni necessarie, internamente all'area del Terminal.

- **MERCE DA MOVIMENTARE – MEZZI IMPIEGATI**

Il personale di FMM effettua le sole attività di manovra ferroviaria, utilizzando locomotori da manovra/locotrattori.

Nella quasi totalità dei casi il personale GMT movimentava materiale siderurgico (es coils, billette ecc.). Tale movimentazione (carico/scarico dei convogli) avviene attraverso l'utilizzo di carro ponte e semoventi;

- **OPERAZIONI DA EFFETTUARE**

Qualora si debba operare nell'area "Ponte Eritrea", l'uff. Pianificazione FUORIMURO contatta il Terminal (nr. 348 5837180 telefono Guardiania Terminal) per l'apertura del cancello.

Gli addetti FUORIMURO consegnano il convoglio all'interno delle aree Terminal GMT sopra indicate. La motrice viene sganciata ed allontanata, lasciando i veicoli, come concordato, in posizione utile per il carico e/o lo scarico della merce. L'ingresso alle linee di carico/scarico merce avviene in condizioni di sicurezza, quando cioè non sono presenti operazioni di movimentazione merce nei pressi della linea interessata al transito del convoglio.

Una volta terminate le operazioni di carico/scarico dei veicoli l'Ufficio Ferrovia Terminal GMT avviserà telefonicamente ed invierà mail di autorizzazione all'uscita dal Terminal all'ufficio coordinatori FUORIMURO, (coordinatori@fuorimuromanovra.it) affinché la squadra di manovra operi l'aggancio della motrice ai carri ed il successivo allontanamento della tradotta dal Terminal al Parco di Fuori Muro; prima di tale attività dovranno essere eseguiti i controlli previsti dall'art. 22 NSM.

Secondo quanto concordato con i competenti uffici della società "GMT", il convoglio potrà essere movimentato in partenza dai binari del Terminal verso il parco FUORIMURO solo ed esclusivamente dopo che l'Ufficio Ferrovia GMT avrà inviata all'ufficio Pianificazione di Fuori Muro la mail concordata.

Tale consegna, per quanto convenuto, indica il termine di qualsiasi operazione di carico/scarico sulla tradotta o nelle immediate vicinanze, consentendo pertanto l'allontanamento del convoglio in sicurezza dal Terminal.

- **CONDIZIONI DI OPERATIVITÀ**

Terminal GMT e FUORIMURO hanno sottoscritto apposito verbale (si vedano ALLEGATI) in cui si riepilogano di seguito le principali misure messe in atto per gestire le interferenze.

Prima di accedere alle aree del Terminal vengono presi accordi telefonici tra i referenti di Terminal GMT (referente Terminal **348 5837180**) e l'Ufficio Coordinatori FuoriMuro (cell: 340 5973794) per concordare area del Terminal, data e orario di consegna/ritiro del convoglio e/o altre operazioni di manovra da effettuare.

L'apertura del cancello da parte del Terminal GMT per accordo equivale a garanzia delle condizioni di sicurezza necessarie ad operare la manovra di introduzione o estrazione dei convogli.

12.15 Genoa Port Terminal SPINELLI

L'attività presso il **Terminal Spinelli** viene eseguita nell'area denominata calata inglese.

- PROCEDURE OPERATIVE DI SICUREZZA PRESSO PONTE ERITREA – GRUPPO SPINELLI.
- SOGGETTI COINVOLTI

Conduttori / Operatori / Addetti FUORIMURO, per le esecuzioni delle manovre necessarie alla consegna, eventuale scomposizione/composizione ed al successivo prelievo della tradotta da scaricare e/o caricare.

Addetti designati dal Terminal, alla movimentazione delle merci ed alle altre operazioni necessarie, internamente all'area del Terminal.

- MERCE DA MOVIMENTARE – MEZZI IMPIEGATI

Il personale di FMM effettua le sole attività di manovra ferroviaria, utilizzando locomotori da manovra/locotrattori.

Nella quasi totalità dei casi, il personale di Spinelli, movimentata container. La movimentazione (carico/scarico dei convogli) avviene attraverso l'utilizzo di gru gommate semoventi;

- OPERAZIONI DA EFFETTUARE

L'uff. Pianificazione FUORIMURO contatta il Terminal per l'apertura del cancello.

Gli addetti FUORIMURO terminalizzano il convoglio all'interno delle aree sopra indicate. La motrice viene successivamente sganciata ed allontanata, lasciando i veicoli, come concordato, in posizione utile per il carico e/o scarico della merce. L'ingresso del personale FMM alle linee di carico/scarico merce avviene in condizioni di sicurezza, quando cioè non sono presenti operazioni di movimentazione merce nei pressi delle linee interessate al transito del convoglio.

Una volta terminate le operazioni di carico/scarico dei veicoli da parte degli addetti del Terminal, i referenti del terminal inviano ai coordinatori una mail con la quale informano fine ricarico del treno che equivale a fine operazioni e che nessun mezzo/persona si trovi nelle vicinanze del convoglio da ritirare gli addetti FUORIMURO, designati al trasporto della tradotta, saranno richiamati affinché operino l'aggancio della motrice ai carri e la successiva traslazione del materiale. Prima di tale ultima attività dovranno essere eseguiti i controlli cui art. 22 NSM.

- CONDIZIONI DI OPERATIVITÀ

Terminal SPINELLI e FUORIMURO hanno sottoscritto apposito verbale (si vedano ALLEGATI), cui si rimanda, si riepilogano di seguito le principali misure messe in atto per gestire le interferenze.

Prima di accedere alle aree del Terminal vengono presi accordi telefonici tra i referenti di Terminal SPINELLI (telefono 010 461321) e l'Ufficio Coordinatori FMM (Cell. 340 5973794) per concordare area del Terminal, data e orario di consegna/ritiro del convoglio e/o altre operazioni di manovra da effettuare.

Pertanto, l'attività avviene nel modo seguente:

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

- Sospensione di tutte le attività e allontanamento dall'area interessata degli operatori e mezzi di Industrie Rebora Srl precedentemente l'arrivo/partenza del convoglio.
 - Ingresso/Uscita del convoglio con diretta ed esclusiva operatività degli addetti di FuoriMuro.
 - In ingresso, stazionamento del convoglio per le operazioni di carico/scarico veicoli.
 - Durante le operazioni di carico/scarico non è prevista la presenza di Operatori e Mezzi FuoriMuro.
- Il parco contenitori antistante la linea ferroviaria avrà contenitori correttamente impilati come da Piano di Sicurezza Terminal SPINELLI Srl.

La velocità massima dei veicoli ferroviari all'interno del Terminal sarà di 4 kmh.

12.15.1 Stazionamento materiale

Appena terminata la consegna del materiale rotabile nel raccordo del Terminal, l'Ufficio Pianificazione FUORIMURO avverte il Terminal Spinelli del piazzamento e del tempo di efficacia residua dell'azione frenante (30 minuti), inviando via mail apposito MaD. Solamente le eventuali "eccedenze" (vagoni che non trovano spazio nello stesso binario in cui è piazzato il convoglio) vengono stazionate a mezzo di apposite staffe presenti in loco a cura del personale di FuoriMuro.

Le staffe suddette sono collocate con apposita catena con lucchetto nei pressi dei binari (si veda foto).



12.15.2 Attraversamento concessione C.F.M.

Per raggiungere il **Terminal SPINELLI**, provenendo da GE Bacino, il convoglio deve passare attraverso l'area in concessione a C.F.M. Sas su viale Africa; pertanto, una volta che il convoglio è in procinto di partire dal parco GE Ma.ma Bacino, l'ufficio Pianificazione di FuoriMuro avvisa telefonicamente al numero 010.462410 / 010 467342 C.F.M. chiedendo l'autorizzazione al transito all'interno di tale area.

L'attraversamento all'interno dell'area C.F.M. avverrà:

- in retrocessione verso il Terminal SPINELLI; durante tale operazione il Personale addetto provvederà ad effettuare una marcia a vista per verificare che non vi siano impedimenti al corretto istradamento del convoglio ed alla libertà della sagoma;
- con locomotiva di manovra/locotratore in testa verso GE Bacino, in tal caso si procederà comunque a marcia a vista con Addetto a terra che precedere il convoglio.

• CONDIZIONI DI OPERATIVITÀ

Il Concessionario dovrà garantire specifiche condizioni di sicurezza, con particolare attenzione al traffico pesante (camion, semoventi, ecc.) che dovrà essere assente sui binari e nelle aree di interferenza durante le procedure di manovra del convoglio. Si dovrà inoltre prestare attenzione

all'illuminazione della zona interessata per consentire lo svolgimento delle operazioni nelle ore notturne. Il Concessionario dovrà garantire sia in ingresso che in uscita che tutte le infrastrutture (inclusi container) siano debitamente messe in Sicurezza. Gli addetti FUORIMURO verificano che vi siano tutte le predette condizioni, in assenza delle stesse, vengono fermate le operazioni e segnalate al responsabile operativo del turno diurno del Terminal le non conformità rilevate.

12.13 Terminal SAN GIORGIO (PER MEMORIA)

13 GESTIONE INTERFERENZE CON ATTIVITÀ DI CANTIERE PORTO STORICO

Premesso che FUORIMURO in quanto concessionario del solo Servizio di Manovra non ha competenza sull'infrastruttura ferroviaria, o sulle altre strutture portuali, della quale il gestore è ASPMALO, che può appaltare direttamente lavori o concedere in concessione aree su cui una "Ditta Terza" può eseguire direttamente od in appalto lavori.

La contemporaneità dei lavori su tali infrastrutture con le attività di manovra ferroviaria in capo a FUORIMURO può determinare rischi di interferenza, principalmente dipendenti da:

- A. Lavori che interessano direttamente anche l'infrastruttura ferroviaria;
- B. Lavori che, interessando aree attigue all'infrastruttura ferroviaria, possono determinare effetti su quest'ultima;
- C. Attraversamenti a raso per viabilità generale;
- D. Attraversamenti a raso per viabilità di cantiere.

Per tutte le tipologie di interferenze, le strutture Tecniche di ASPMALO gestiscono le necessarie fasi di coordinamento di volta in volta necessarie, a fronte delle quali vengono adottate idonee misure mitigative coinvolgendo i soggetti interessati. In particolare, vengono redatti appositi Verbali di Coordinamento, da cui FUORIMURO ricava appositi Ordini di Servizio (OdS) per informare il proprio Personale delle misure mitigative adottate. Tali Verbali ed OdS costituiscono parte integrante del presente Piano, pur non essendo allegati allo stesso, per tutta la durata dei lavori.

Nel caso si verificano anomalie od inconvenienti, le segnalazioni ricevute da Personale operativo e/o da terzi, vengono veicolate dall'Ufficio Coordinatori e/o al Responsabile Operativo, i quali contattano ASPMALO Direzione Tecnica per concordare l'adozione di misure correttive/preventive.

13.1 Misure generali di gestione interferenze

Relativamente alle interferenze determinate dai lavori di cui ai punti A-B del cap. precedente, a seguito dell'attivazione della procedura di coordinamento da parte di ASPMALO, si seguono le eventuali indicazioni verbalizzate (seguendo il cap. **COMPORAMENTO PER L'ESECUZIONE DI LAVORI IN PRESENZA DI ESERCIZIO FERROVIARIO**).

Per quanto riguarda la realizzazione di nuovi passaggi a raso e/o la modifica di quelli esistenti, in particolare se riguardanti la viabilità generale, rientrando nelle attribuzioni del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, FUORIMURO rappresenterà preventivamente il proprio parere nelle riunioni di coordinamento, dopodiché si atterrà alle procedure stabilite da ASPMALO. Queste dovranno contenere le specifiche di segnalazione degli attraversamenti, limiti di velocità, eventuali modalità di protezione e/o limitazioni di accesso.

14 PROCEDURA OPERATIVA DI SICUREZZA IN RELAZIONE ALL'ATTIVITÀ PRESSO IMPIANTO VOLTRI E TERMINAL PSA

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.

14.1 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]”

14.2 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].”

14.3 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.”

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).

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"*

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 Tl-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 Tl-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.

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".

All'occorrenza il RdC potrà richiedere all'Impresa di Manovra la seguente comunicazione registrata: *"Convoglio VLT ... del ... ricoverato completo sul binario... di Ge Voltri FM"*

Velocità di rilascio fronte segnali lato Savona 10 km/h, lato Genova 10 km/h eccetto segnale Part Est binario 6 30 km/h.

Esecuzione delle manovre di ingresso e uscita dal raccordo in via eccezionale

In casi del tutto eccezionali è possibile predisporre i movimenti di ingresso e uscita dal raccordo utilizzando gli istradamenti nei modi d'uso previo scambio di consensi tramite l'apposito dispositivo alle stesse condizioni sopra descritte.

Per l'ingresso al raccordo, 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".

Per l'uscita dal raccordo, in caso di indisponibilità del suddetto consenso, non disponendosi per il libero passaggio il segnale basso al confine impianti (197r / 198r), il RdC deve trasmettere all'Impresa di Manovra, la seguente comunicazione registrata:

"AdC avanzate con segnale basso di confine impianti disposto per la fermata."

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.



NB: poiché l'impianto di GE Voltri è soggetto a lavori di trasformazione, eseguiti in più fasi e che detti lavori che hanno impatto sulle procedure operative: in caso di cambiamento delle modalità operative, **saranno emessi appositi Ordini di Servizio che integreranno quanto indicato nel presente Piano.**

Il Personale Operativo riceverà l'aggiornamento della conoscenza impianto mediante le procedure previste dal SGS di FuoriMuro.

NB: per lo stazionamento dei veicoli si fa riferimento alla nota protocollo n° 0017018 del 21/04/23, ha comunicato che, in riferimento allo stazionamento dei veicoli all'interno del Terminal PSA, in attesa della finalizzazione di nuove analisi si procederà secondo le attuali modalità operative

14.4 Attività presso Terminal PSA GE Prà (VTE)

Per lo svolgimento dell'attività presso il Terminal PSA sono state recepite le procedure emesse dal Terminal e già conosciute in precedenza dal Personale (si vedano gli ALLEGATI).

L'attività presso il Terminal PSA Genova Prà viene eseguita nelle seguenti zone:

- carico e scarico (a cura di PSA): da linea 1 a linea 8
- manovra (FuoriMuro) linee da 1 a 9

Ai fini della programmazione delle attività, l'Ufficio Ferrovia del Terminal si interfacerà, 1 ora prima di ogni inizio e fine turno, con l'Addetto alle operazioni del reparto di Voltri (AOV) che poi comunicherà il programma di lavoro al Capo Squadra manovra.

L'AOV sarà raggiungibile sul cell: 340 5938375

Qualora l'AOV non fosse presente sarà sostituito dal Capo Squadra.

• SOGGETTI COINVOLTI

Macchinisti / Operatori / manovratori FuoriMuro, per le esecuzioni delle manovre necessarie alla consegna ed al successivo prelievo della tradotta da scaricare e/o caricare.

Addetti designati dal Terminal PSA alla movimentazione del convoglio, alla gestione delle merci ed alle altre operazioni necessarie, internamente all'area del Terminal PSA.

Personale di altre IIFF preposte alle attività propedeutiche alla partenza del treno.

A. MERCE DA MOVIMENTARE – MEZZI IMPIEGATI

Nella quasi totalità dei casi il personale di PSA movimentava container (carico/scarico dei convogli) attraverso l'utilizzo, da parte del Terminal, di:

- carri ponte su rotaia

in casi particolari possono essere utilizzate:

- gru gommate semoventi

B. OPERAZIONI DA EFFETTUARE

Gli addetti FuoriMuro terminalizzano il convoglio dai binari di presa e consegna di Voltri ai binari posti all'interno dell'area Terminal PSA. La motrice viene sganciata dal convoglio ed allontanata, lasciando i veicoli, come concordato, per il carico e/o scarico della merce.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

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 FMM 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 simili, 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 relazionerà 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.

C. CONDIZIONI DI OPERATIVITÀ

Il Terminal PSA dovrà garantire specifiche condizioni di sicurezza, con particolare attenzione alla movimentazione dei contenitori e al traffico pesante che dovranno essere assenti durante le procedure di manovra del convoglio. Gli addetti FUORIMURO si riservano pertanto di verificare, prima di procedere alla movimentazione della tradotta, che le condizioni di operatività, all'interno della zona del loro intervento, siano conformi agli standard di sicurezza per la movimentazione del convoglio, segnalando al responsabile operativo del terminal od al capo turno le eventuali non conformità.

D. VARIE

Le manovre necessarie per variare la composizione di un convoglio potranno avvenire

- all'interno del parco riservato Terminal PSA sulle linee 1 e 9;
- nel parco esterno di manovra comunemente individuato come Voltri Fascio Merci o Voltri Mare

Nel caso in cui FUORIMURO operi in manovra all'interno del Terminal PSA (terminalizzazione/estrazione di convogli, operazioni di modifica della composizione del convoglio, etc.), gli Addetti FUORIMURO designati dovranno:

- condurre la manovra, secondo le consuete modalità, all'interno dell'area operativa Terminal PSA sulla linea e nella zona, come indicato nell'ordine di servizio;
- provvedere alla movimentazione della tradotta ed alle eventuali operazioni di taglio del convoglio, in relazione alle esigenze di carico/scarico;
- terminate le operazioni di carico/scarico procedere alla ricomposizione del convoglio, secondo le modalità previste;

- effettuate tutte le verifiche previste dall'art. 22 FMM NSM ed avendo le stesse fornito esito positivo, provvedere all'allontanamento del convoglio dall'area operativa.

Come precedentemente sottolineato, la manovra per ricomposizione del convoglio potrebbe avvenire all'interno del Terminal PSA o nel parco esterno comunemente individuato come Voltri Fascio Merci o Voltri Mare.

14.2 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 FM/ 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;
- i movimenti di manovra vengono effettuati con marcia a vista, velocità max imposta dal Regolamento portuale (6 km/h).

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).

14.3 Procedure specifiche per l'effettuazione manovre

In relazione all'entrata in vigore di aggiornamenti ai Regolamenti applicabili alle attività di manovra ferroviaria, al presente documento si aggiungono specifiche procedure riferite a:

I carri diretti al 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.

Il RdC di RFI comunica al AOV di turno (o al Capo Squadra in sostituzione) il binario sul quale sarà posizionato il materiale rotabile oggetto della manovra.

Al termine di ciascuna attività, il caposquadra deve informare l'AOV, circa il binario su cui è effettivamente stato posizionato il materiale rotabile e se ha effettuato la staffatura, indicare all'AOV l'identificativo delle staffe utilizzate, il numero del carro staffato e se le staffe sono posizionate lato mare o lato monte al fine anche della compilazione corretta del M36.

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

14.3.1 Staffatura/immobilizzazione

In applicazione di quanto previsto dall'art.28 del FMM NSM, ove non sia rispettato il numero di tre veicoli frenati nelle colonne in sosta o per soste superiori a 30', ma per una durata di tempo limitato (aggancio del locomotore prima della fine del turno successivo allo stazionamento) il personale interessato alla manovra applica il seguente schema di stazionamento:

- per pendenze sino al 6‰ si dovrà calzare le ruote di un veicolo con due staffe, ciascuna sotto una ruota di ciascun asse;
- per permanenze superiori a quanto sopra indicato: 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 (immobilizzazione)

Le staffe fermacarro sono collocate in apposite rastrelliere ed il loro prelievo/posizionamento va segnalato sistematicamente all'AOV, 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.

14.3.2 Inconvenienti di Manovra sui binari di entrata/uscita dal raccordo n. 97/98

"Qualora si verificassero inconvenienti di esercizio nell'ambito del raccordo interferenti con l'esercizio ferroviario nella LdS, quali urti tra carri, svii di veicoli ferroviari, collisioni con veicoli stradali, ecc, si deve dare immediato avviso al RdC di Genova Voltri al numero Telecom 0102744348 che provvederà ad attivare immediatamente quanto previsto dalle Procedure RFI vigenti in materia di inconvenienti d'esercizio. [Ref. P.to 1.6 NER]".

14.4 GESTIONE INTERFERENZE IF Fascio Merci GE VOLTRI

Per quanto riguarda le possibili interferenze con mezzi e Personale di Imprese Ferroviarie i cui treni si attestino presso il fascio merci di Voltri, sono state identificate le seguenti possibili interferenze e relative misure preventive:

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

- Treni/Locomotive isolate in arrivo-partenza: in ambito Fasci Merci Voltri valgono le Norme Regolamentari e disposizioni locali stabilite dal Gestore Infrastruttura; in ambito raccordo il materiale rotabile è movimentato solo da parte dell'Organo di Gestione;
- Personale IF ad inizio/fine servizio: in ambito fascio merci Voltri valgono le Norme Regolamentari e disposizioni locali stabilite dal Gestore Infrastruttura; in ambito raccordo, premesso che il Personale delle IF, che si muove sull'infrastruttura portuale deve indossare i DPI previsti ed essere in possesso delle necessarie abilitazioni nonché conoscenza impianto, devono essere osservate le norme del Capitolo "Intervie - normativa di riferimento";
- Attività di PdT (Preparazione del Treno): in ambito fascio merci Voltri valgono le Norme Regolamentari e disposizioni locali stabilite dal Gestore Infrastruttura; in ambito raccordo, il Personale delle IF deve indossare i DPI (in particolare Alta Visibilità) previsti ed essere in possesso delle necessarie abilitazioni nonché conoscenza impianto e rispettare ed applicare le procedure di interfaccia in via di definizione;
- Manutenzione materiale rotabile: premesso che le eventuali attività di manutenzione devono essere effettuate in aree di raccordo appositamente definite; il Personale delle Ditte di Manutenzione deve essere informato dalla IF Committente dei rischi e di tutte le procedure in vigore per effettuare attività in ambito portuale.

Con le Imprese Ferroviarie che operano nel contesto di Fascio Merci GE Voltri vengono attivate le necessarie procedure di coordinamento, allegate poi al presente documento (si vedano gli ALLEGATI).

14.4.1 Operazioni di "Visita Tecnica Veicoli" all'interno del Terminal PSA (PER MEMORIA)

15 GESTIONE INTERFERENZE CON ATTIVITÀ DI CANTIERE AREA PORTUALE DI VOLTRI-PRA'

Premesso che FUORIMURO in quanto concessionario del solo Servizio di Manovra non ha competenza sull'infrastruttura ferroviaria, o altre strutture portuali, della quale gestore è ASPMALO o il Terminal PSA che pertanto possono appaltare direttamente lavori o concedere in concessione aree su cui una "Ditta Terza" può eseguire direttamente od in appalto lavori. Analogo discorso vale per la Località di servizio di GE Voltri, ove RFI gestisce eventuali lavori all'infrastruttura.

La contemporaneità dei lavori su tali infrastrutture con le attività di manovra ferroviaria in capo a FUORIMURO può determinare rischi di interferenza, principalmente dipendenti da:

- A. Lavori che interessano direttamente anche l'infrastruttura ferroviaria;
- B. Lavori che, interessando aree attigue all'infrastruttura ferroviaria, possono determinare effetti su quest'ultima;
- C. Attraversamenti a raso per viabilità generale;
- D. Attraversamenti a raso per viabilità di cantiere.

Per tutte le tipologie di interferenze, le strutture Tecniche di ASPMALO, Terminal PSA o RFI, gestiscono le necessarie fasi di coordinamento di volta in volta necessarie, a fronte delle quali vengono adottate idonee misure mitigative coinvolgendo i soggetti interessati.

In particolare, vengono redatti appositi Verbali di Coordinamento, da cui FUORIMURO ricava appositi Ordini di Servizio (OdS) per informare il proprio Personale delle misure mitigative adottate. Tali Verbali ed OdS costituiscono parte integrante del presente Piano, pur non essendo allegati allo stesso, per tutta la durata dei lavori.

Nel caso si verificano anomalie od inconvenienti, le segnalazioni ricevute da Personale operativo e/o da terzi, vengono veicolate dall'Ufficio Pianificazione ai Coordinatori e/o al responsabile Operativo, i quali contattano ASPMALO Direzione Tecnica, Terminal PSA o RFI per concordare l'adozione di misure correttive/preventive.

15.1 Manutenzione binari I PT II PT (ZIS16 e ZIS 17)

In ragione della mancanza di indipendenza fra giurisdizione del raccordo e giurisdizione RFI, per l'esecuzione degli interventi di manutenzione all'infrastruttura ferroviaria con esclusione delle ZIS 16 e ZIS 17, il RdC, prima della concessione dell'interruzione, deve richiedere verbalmente e ricevere dall'Impresa di Manovra la seguente comunicazione registrata:

"DCO Voltri si conferma sospensione movimenti di manovra e attuazione degli idonei provvedimenti di stazionamento veicoli nel raccordo fino nuovo avviso per attività manutentive".

Terminata l'interruzione l'RdC comunicherà all'Impresa di manovra la ripresa della normale attività con comunicazione registrata "Impresa di manovra terminata attività manutentive, da questo momento nulla osta alla ripresa normale attività del raccordo". [Ref. P.to 1.8 NER]

15.2 Misure generali di gestione interferenze

Relativamente alle interferenze determinate dai lavori di cui ai punti A-B del cap. precedente, a seguito dell'attivazione della procedura di coordinamento da parte di ASPMALO, si seguono le eventuali indicazioni verbalizzate (seguendo il cap. COMPORTAMENTO PER L'ESECUZIONE DI LAVORI IN PRESENZA DI ESERCIZIO FERROVIARIO).

Per quanto riguarda la realizzazione di nuovi passaggi a raso e/o la modifica di quelli esistenti, in particolare se riguardanti la viabilità generale, rientrando nelle attribuzioni del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, FUORIMURO rappresenterà preventivamente il proprio parere nelle riunioni di coordinamento, dopodiché si atterrà alle procedure stabilite da ASPMALO. Queste dovranno contenere le specifiche di segnalazione degli attraversamenti, limiti di velocità, eventuali modalità di protezione e/o limitazioni di accesso.

16 COMPORTAMENTI PER L'ESECUZIONE DI LAVORI IN PRESENZA DI ESERCIZIO FERROVIARIO – SERVIZIO DI MANOVRA

La attività di manutenzione all'infrastruttura ferroviaria portuale è affidata direttamente da ASPMALO a Ditte in appalto, con le quali la stessa Autorità definisce le misure di coordinamento necessarie per le interferenze con le attività di manovra.

Tramite questo coordinamento FUORIMURO riceve direttamente da ASPMALO informazioni circa:

- Ditta esecutrice
- Aree/impianti interessati
- Inizio/fine lavori
- Eventuali limitazioni
- Misure di sicurezza da adottare

Qualora per ragioni determinate da ASPMALO stessa, oppure per attività di minore entità (es. oliatura scambi, pulizia scambi, verniciatura traverse limite e simili) FUORIMURO effettui direttamente attività di questo tipo e/o debba procedere a coordinarsi con Appaltatori di ASPMALO, si applicano le seguenti disposizioni.

Onde facilitare la definizione delle eventuali procedure per ogni singolo intervento, ASPMALO indice apposite riunioni di coordinamento cui si attengono i soggetti interessati (si vedano gli ALLEGATI).

Di seguito sono riportati i criteri di valutazione del rischio ed adozione delle misure di prevenzione adottabili per ogni cantiere.

16.1 Tipo di interventi manutentivi

Opere di lubrificazione e pulizia ciclica della totalità dei deviatori, pulizia delle gole in corrispondenza degli attraversamenti stradali, manutenzione organi di attacco e verifica misure di tolleranza

16.1.1 Coordinamento tra le attività manutentive ordinarie e la manovra ferroviaria.

Ogni qualvolta che l'Impresa di manutenzione autorizzata da ASPMALO dovrà intervenire sull'infrastruttura ferroviaria per le attività di manutenzione ciclica, la stessa ASPMALO, ufficio opere

ferroviarie, ne darà preventiva comunicazione all'impresa di manovra tramite e-mail ai contatti - uff. coordinatori, Resp. Operativo.

La società di manovra darà riscontro del recepimento di tale comunicazione via e-mail.

L'esecuzione delle opere manutentive non prevede interruzione dell'operatività ferroviaria. Sarà compito dell'impresa appaltatrice comunicare via telefono all'ufficio coordinatori il nominativo e numero di telefono del referente dell'impresa che contestualmente comunicherà l'orario di inizio delle operazioni e i vari spostamenti all'interno del raccordo ferroviario portuale in maniera da coordinare e gestire l'interferenza lavorazioni-traffico ferroviario evitando il fermo delle attività di manovra.

16.1.2 Opere di pronto intervento

Coordinamento tra le attività di cantiere e la manovra ferroviaria.

Ogni qualvolta che l'Impresa di manutenzione autorizzata da ASPMALO dovrà intervenire sull'infrastruttura ferroviaria per le attività di pronto intervento a seguito di avvenuta segnalazione di anomalie all'infrastruttura, l'ufficio opere ferroviarie di ASPMALO ne darà preventiva comunicazione all'impresa di manovra tramite e-mail ai contatti ai contatti - uff. coordinatori, Resp. Operativo. La società di manovra darà riscontro del recepimento di tale comunicazione via e-mail. Al termine dell'intervento l'ASPMALO, ricevuto il nulla osta da parte dell'Impresa di manutenzione, darà comunicazione tramite e-mail all'impresa di manovra, comunicando la fine dei lavori ed il conseguente nulla osta al transito.

Al fine di eventualmente anticipare la ripresa immediata delle operazioni di manovra, la suddetta comunicazione di fine lavori potrà essere inviata direttamente dall'impresa appaltatrice all'impresa di manovra avendo cura di mettere in copia ASPMALO, affinché tale comunicazione possa essere ritenuta valida come nulla osta al transito.

16.1.3 Eventuali eventi programmati necessari

Qualora debbano essere eseguiti interventi manutentivi programmati che riguardino molteplici porzioni di raccordo ferroviario ove sia previsto un cronoprogramma lavorativo di più giorni o che comunque riguardino interventi di particolare complessità per i quali sia necessario un coordinamento dedicato, sarà convocato da ASPMALO apposito incontro preventivo con impresa appaltatrice e impresa incaricata alla manovra, al fine di individuare le procedure operative e le tempistiche di intervento, tenendo conto dell'operatività ferroviaria.

16.1.4 Fermascambio con chiave

Sul deviatoio n. 303 (oggi in concessione alla ditta esecutrice) che consente l'instradamento sul tronchino a disposizione dell'impresa esecutrice dei lavori di manutenzione, è posizionato dalla stessa ditta un fermascambio con chiave da lei custodita. Al momento della stesura del presente documento viene individuata da ASPMALO come ditta esecutrice delle manutenzioni la ditta PAROLDI.

Al momento dell'installazione del suddetto dispositivo si è proceduto alla verbalizzazione di una procedura operativa di sblocco del deviatoio in caso di necessità al fine di gestire interferenze di traffico ferroviario – che si allega.

16.2 Impianti della rete ferroviaria portuale

L'obiettivo di tale procedura è quello di ridurre i rischi dei danni diretti alla salute dei lavoratori, connessi con l'espletamento della loro attività e la contemporanea circolazione dei treni/manovre. Le disposizioni e prescrizioni impartite sono:

- non sostare dal bordo esterno della rotaia ad una distanza inferiore a ml 2 usare di norma per l'attraversamento di binari passaggi predisposti (passatoie a raso, sottopassi) e non attraversare più di due binari per volta, fermandosi prima di attraversare guardando attentamente nelle due direzioni attraversare i binari occupati da treni o veicoli in sosta servendosi delle passerelle trasversali di collegamento e delle scalette di cui sono dotati i rotabili ed in mancanza di queste si dovrà girare attorno al convoglio fermo dopo essersi assicurati che non retroceda non nasconda altri treni in arrivo sui binari adiacenti e passando ad almeno tre metri dalle estremità. Lungo le linee e nei piazzali si devono percorrere gli appositi sentieri pedonali posti al di fuori delle zone pericolose.
- durante l'attraversamento delle opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie si dovrà procedere in modo da poter raggiungere il ricovero più vicino non appena si avverte l'avvicinarsi del treno
- durante i lavori notturni sui binari/stazioni/piazzali il cantiere deve essere illuminato con impianto fisso di illuminazione, ed il personale deve essere dotato di lampade portatili.
- è fatto assoluto divieto al personale che si reca o torna dal lavoro di percorrere la sede ferroviaria, nonché di attraversarla. Nei casi di necessità nei quali è impossibile non percorrere tratti di sede, bisognerà non percorrere il binario, ma bensì utilizzare la banchina adiacente alla massicciata, mantenendosi sempre ad una distanza non inferiore ad 1,70 ml dalla più vicina rotaia.
- Il personale dell'impresa non potrà effettuare, senza scorta, nessun lavoro in linea in presenza d'esercizio.
- dovranno essere adottate tutte le cautele per segnalare efficacemente ogni pericolo all'aperto, buche, ostacoli ecc. lungo le vie di transito, nei luoghi di lavoro ecc.
- dieci minuti prima del passaggio di un treno, i binari devono essere sgombri di qualsiasi ingombro per una fascia minima di ml. 70 dalla più vicina rotaia, essendo assolutamente vietato lasciare a distanza inferiore attrezzature e materiali alla fine di ogni giornata lavorativa le macchine operatrici ed i mezzi impiegati nell'esecuzione dei lavori dovranno essere ricoverati in posizione di riposo e frenati al fine di non compromettere in alcun modo la sicurezza dell'esercizio ferroviario, l'incolumità e la sicurezza delle persone.

16.3 Regimi di protezione del cantiere

Il regime di protezione cantiere è adottato da ASPMALO in relazione alla tipologia di attività manutentiva. Durante le riunioni di coordinamento, prima richiamate, i responsabili di FuoriMuro, presenti alla riunione, provvederanno a coordinarsi per produrre specifica procedura interna per comunicare al personale le attività da porre in essere e quelle da non effettuare. Il personale FMM risulterà, pertanto, formato ed informato sulla procedura richiesta.

16.3.1 Riepilogo dei rischi e delle misure di prevenzione

A) SENZA LA PRESENZA DEL TRENO Rispetto delle norme di sicurezza secondo D.lgs. 81/08

B) CON LA PRESENZA DEL TRENO SUL BINARIO DI LAVORO

- obbligo di dare inizio e fine lavori con comunicazione scritta
- obbligo di protezione cantiere con personale abilitato
- obbligo di segnalazione di inizio e fine cantiere

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

esecuzione dei lavori secondo il regime di protezione stabilito

C) CON PRESENZA DEL TRENO SUL BINARIO ADIACENTE

obbligo di protezione cantiere con personale abilitato
obbligo di segnalazione di inizio e fine cantiere
non sostare mai sul binario attiguo a quello in lavorazione

D) PRESENZA LINEA ELETTRICA IN TENSIONE

rispetto delle norme di cui al punto A)
uso di macchine operatrici con limitatore di altezza

16.3.2 Per impianti ferroviari interni ai Terminal/stabilimento

La Ditta esecutrice adotta le idonee misure (segnaletica, dispositivi di segnalazione, Personale addetto, ecc.) per regolare il traffico ferroviario.

Premesso che sul tratto di binario interessato dal cantiere, come previsto dal PSC, deve essere sospesa la circolazione di manovre/treni, nell'ipotesi in cui esso dovesse essere utilizzato si opererà nei seguenti modi:

- Il Capo di cantiere della Ditta esecutrice dei lavori ed il responsabile delle manovre sottoscrivono il **Modulo di autorizzazione manovra** (si vedano i documenti allegati), qualora non sia altrimenti disposto il fermo/ripresa attività (ad esempio su specifica comunicazione di ASPMALO) specificando gli orari in cui i convogli ferroviari devono transitare sul cantiere.
- Il Capo di cantiere della Ditta esecutrice dei lavori provvede alla segnalazione del cantiere ottemperando alle prescrizioni RFI in materia di protezione cantieri, apportando appropriata segnaletica di inizio e fine cantiere in entrambi i sensi di marcia.
- Il Personale di Manovra avvisa tramite cellulare il Capo di cantiere della Ditta esecutrice dei lavori in subappalto prima che il convoglio giunga nei pressi del cantiere di manutenzione, chiedendo conferma a procedere.
- Il personale di manovra quando avvista la segnaletica di cantiere e se ha ricevuto l'autorizzazione a procedere, avanza a passo d'uomo per tutta la lunghezza del cantiere.
- Il Capo di cantiere della Ditta esecutrice dei lavori ogni qualvolta che debba movimentare mezzi propri sul raccordo deve contattare il responsabile delle manovre e chiedere l'autorizzazione a procedere a mezzo telefono cellulare. Una volta terminata la manovra il Capo cantiere della Ditta esecutrice dei lavori in subappalto comunica la fine delle stesse sempre a mezzo di telefono cellulare.

OGNI VARIAZIONE DI ORARIO PROGRAMMABILE DEVE ESSERE CONCORDATA TRAMITE LA SOTTOSCRIZIONE DI UN NUOVO FOGLIO DI AUTORIZZAZIONE MANOVRA.

Vengono richieste le necessarie autorizzazioni alle Autorità Competenti e si rispettano le procedure previste dalle disposizioni in materia di manovra ferroviaria e dal Codice della Strada e relativo Regolamento di Attuazione.

17 GESTIONE EMERGENZE/PREVENZIONE INCENDI/RISCHIO AMBIENTALE

Considerata la tipologia di attività di FuoriMuro, le possibili Emergenze sono collegate ai seguenti ambiti di attività:

- a) manovra ferroviaria
- b) ufficio/magazzino

- c) manutenzione armamento ferroviario
- d) manutenzione di materiale rotabile in raccordo
- e) manutenzione di materiale rotabile in officina
- f) rifornimento carburante mezzi di trazione

Premesso che per la gestione delle emergenze di cui al punto d) si rimanda agli specifici Piani disponibili nei locali destinati ad uso officina, uffici, spogliatoi/servizi e magazzino; per gli altri ambiti di attività si applicano i criteri seguenti.

L'emergenza può riguardare, anche in combinazione di più eventi dannosi tra loro:

- l'incolumità delle Persone;
- il rischio ambientale;
- il materiale rotabile;
- le merci pericolose movimentate;
- l'infrastruttura ferroviaria;
- altro.

17.1 ATTIVAZIONE DELL'EMERGENZA



Chiunque rilevi una situazione di emergenza tra quelle sopra indicate deve:

- mettersi in condizione di sicurezza;
- se possibile, mettere in sicurezza il materiale rotabile su cui si sta operando;
- comunicare l'emergenza in atto con i mezzi a disposizione (radio, telefono, comunicazione diretta)

17.1.1 EMERGENZA GIUDICATA GRAVE

In caso emergenza, giudicata grave, per allertare le strutture si potrà comporre direttamente il numero:

112 Emergenza (*)

(Oppure chiamare via Radio **l'Ufficio Pianificazione**, che provvederà alla segnalazione)
Segnalando:

- 1. Azienda e nominativo della persona richiedente;**
- 2. Il luogo ove occorre l'intervento**
- 3. Il tipo di emergenza;**
- 4. Eventuale presenza merci pericolose;**
- 5. La necessità di soccorso;**

Informando successivamente nello stesso modo **l'Ufficio Pianificazione**.

17.1.2 EMERGENZA GIUDICATA NON GRAVE

In caso di emergenza giudicata non grave per le immediate conseguenze chiunque rilevi l'emergenza deve informare via telefono o radio

l'Ufficio Pianificazione cell. 340 5973794, segnalando:

- 1. Il nominativo della persona richiedente;**
- 2. Il luogo ove occorre l'intervento**
- 3. Il tipo di emergenza;**
- 4. Eventuale presenza merci pericolose;**

5. La necessità di soccorso;

Successivamente l'Ufficio Pianificazione informerà:

- il Coordinatore Operativo cell. 345 0936235 / cell. 345 0905638
- il Responsabile Operativo cell. 340 6009834
- il RSPP dott. Germano Boni cell. 348 7107220

Successivamente il Coordinatore Operativo provvederà ad informare i Referenti individuati dai Terminalisti, dall'ASPMALO, da RFI e dalle Imprese Ferroviarie.

17.1.3 RFI procedura di allertamento Lavoratori a seguito emergenza nello Scalo Merci terminale Raccordato di Genova Voltri

RFI ha installato un sistema con cui segnalare a tutti gli Addetti presenti nello Scalo un'eventuale situazione di emergenza.

Il sistema è costituito da telefoni antidetonanti e con alto timbro, ben evidenziati e distinguibili perché protetti da una "cuffia" di colore giallo.

Si tratta di telefoni che possono essere chiamati solo dal Gestore Emergenza RFI.

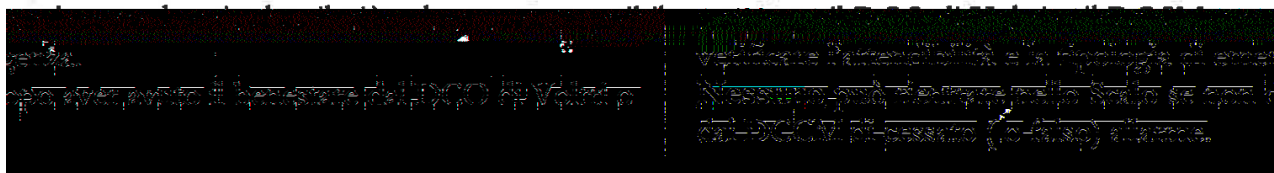
Ubicazione:

Ad oggi i telefoni in servizio ed attivi sono due :

- Il primo è posizionato lato SV alla fine del binario Tronchino (lato Ovest del Parco) Indicato nel disegno come "Telefono 1"
- Il secondo è posizionato in prossimità della palazzina AdSMALO vicino all'accesso pedonale FM3 . Indicato nel disegno come "Telefono 4"

Comportamento:

In caso di attivazione delle suonerie ad alto timbro dei telefoni tutto il personale eventualmente presente nello SMTR di Voltri **deve immediatamente allontanarsi e recarsi verso i punti di raccolta previsti o se impossibilitato sportarsi in un punto**



17.1.4 REGOLE DI COMPORTAMENTO IN MANOVRA

Rif.	TIPOLOGIA	GESTIONE EMERGENZA
A	MALORE / INFORTUNIO DEL PERSONALE	⇒ Arrestare in sicurezza il convoglio; ⇒ Chiamare 112 e Ufficio Pianificazione.
B	DERAGLIAMENTO / INCIDENTE DEL SOLO MATERIALE ROTABILE	⇒ Mettere in sicurezza Personale e convoglio ⇒ Avvertire Ufficio Pianificazione ⇒ Se possibile accertare presenza danni a ferro-cisterne/contenitori con merci pericolose; ⇒ Provvedere, se necessario, a bloccare il traffico stradale a distanza.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

C	COLLISIONE CON ALTRI VEICOLI / STRUTTURE	⇒ Mettere in sicurezza Personale e convoglio ⇒ Avvertire Ufficio Pianificazione; ⇒ Se possibile accertare presenza danni a ferrocisterne/contenitori con merci pericolose; ⇒ Provvedere a bloccare il traffico stradale a distanza.
D	RILASCIO SOSTANZE PERICOLOSE	⇒ Arrestare il convoglio e mettersi al sicuro; ⇒ Avvertire Vigili del Fuoco 112 e Ufficio Pianificazione; ⇒ Attenersi alle disposizioni ricevute dai Vigili del Fuoco per la gestione emergenza.
E	INCENDIO/ESPLOSIONE DEL CARICO	⇒ Arrestare il convoglio e mettersi al sicuro; ⇒ Avvertire Vigili del Fuoco 112 e Ufficio Pianificazione; ⇒ Provvedere a bloccare il traffico stradale a distanza.
F	PRINCIPIO DI INCENDIO AL LOCOMOTIVA DI MANOVRA	⇒ Se possibile intervenire con l'estintore in dotazione e staccare la locomotiva di manovra dal convoglio; ⇒ Avvertire Vigili del Fuoco 112 e Ufficio Pianificazione; ⇒ Provvedere, se necessario, a bloccare il traffico stradale a distanza.
G	PRINCIPIO DI INCENDIO DURANTE IL RIFORNIMENTO MEZZI TRAZIONE	⇒ Se possibile intervenire con l'estintore in dotazione; ⇒ Avvertire Vigili del Fuoco 112 e Ufficio Pianificazione; ⇒ Provvedere, se necessario, a bloccare il traffico stradale a distanza.
H	SVERSAMENTI GASOLIO / OLI LUBRIFICANTI	⇒ mettersi in condizione di sicurezza; ⇒ se possibile distaccare l'energia elettrica dal quadro della cisterna; ⇒ se possibile, spegnere il motore e mettere in sicurezza il materiale rotabile su cui si sta operando; ⇒ comunicare l'emergenza in atto con i mezzi a disposizione (radio, telefono, comunicazione diretta)
I	EMERGENZE AMBIENTALI (ALLUVIONE, TERREMOTO, ALTRO)	⇒ Arrestare il convoglio; ⇒ Mettere in sicurezza il Personale; ⇒ Avvertire Ufficio Pianificazione.

Con l'obiettivo di eliminare o ridurre il rischio d'incendio in cantiere, ad integrazione, si dispone anche quanto segue:

- è fatto divieto assoluto di impiegare fiamme libere e/o fumare nel locale di scarico sia durante le operazioni di scarico e di pulizia che in ogni altra occasione;
- è fatto divieto assoluto di impiegare fiamme libere e/o fumare durante le operazioni di rifornimento e/o cambio olio ai locomotori;
- è vietato fare uso di mezzi ed apparecchiature non omologate per riscaldare, accendere, ecc.;
- è vietato conservare e manipolare liquidi infiammabili e le altre sostanze pericolose in genere;
- è vietato lasciare abbandonati stracci imbevuti di olio o di grassi;
- in cantiere sono presenti un numero sufficiente di estintori per la classe d'incendio prevedibile e pronti all'uso, dislocati sui locomotori (1 per mezzo) e in prossimità della cisterna del gasolio (2 per cisterna).

(*)



Il Numero Unico Europeo d'emergenza 112 è il numero di telefono per chiamare i servizi d'emergenza, un servizio adottato in diversi Paesi europei: tutte le telefonate di emergenza confluiscono in un'unica centrale di risposta.

Come funziona:

- Il Numero Unico 112 riceve tutte le chiamate d'emergenza per poi smistarle a Carabinieri, Polizia, Vigili del Fuoco e Soccorso sanitario.
- Componendo l'112 l'utente entra in contatto con l'operatore della Centrale Unica di Risposta 112 che prende in carico la chiamata.
- L'operatore riceve in tempo reale i dati forniti dal CED interforze del Viminale per la identificazione e la localizzazione del chiamante, individua la natura dell'emergenza e integra la scheda contatto con la tipologia dell'evento. A quel punto trasferisce la chiamata, corredata di scheda, alle Forze di Pubblica Sicurezza (112 e 113), alla Centrale Operativa dei Vigili del Fuoco (115) o al Soccorso Sanitario (118), viene cioè trasferita all'amministrazione competente per funzione e territorio.

Tutti gli altri numeri dell'emergenza (113-115-118) restano comunque attivi e se l'utente compone uno di questi numeri risponderà comunque un operatore.

18 PROCEDURA DI ACCOMPAGNAMENTO DEI MEZZI DI SOCCORSO DIRETTI NELL'AMBITO PORTUALE – DECRETI ASPMALO



Con riferimento alle procedure (si vedano gli ALLEGATI) che garantiscono l'accesso dei mezzi di soccorso in ambito portuale (Ambiti: Ponte Parodi e Ponte Ronco; Bacino Portuale di Pra), FUORIMURO ha comunicato ad ASPMALO i riferimenti dell'Ufficio Pianificazione per quanto riguarda le comunicazioni in procedura.

In sintesi, la Capitaneria di Porto contatta l'Ufficio Pianificazione al n° di cellulare **340 5973794**, l'Addetto in turno si attiene alle disposizioni ricevute e comanda il fermo manovra nei termini richiesti.

L'attività di manovra, nelle aree dove è stata interrotta, riprende a seguito di comunicazione di fine emergenza da parte della Sala Operativa della Capitaneria di Porto (numeri telefonici 0102777385 - 0102777387 - 0102777-388 – 0102777465).

Copia della procedura è affissa in Ufficio Pianificazione, Officina, Reparto Bacino e Reparto Voltri.

19 GESTIONE INCIDENTI E QUASI-INCIDENTI



Il presente capitolo richiama sinteticamente le modalità di segnalazione di incidenti e quasi incidenti che coinvolgano Personale e/o materiale rotabile durante le operazioni di manovra, per la gestione dell'eventuale emergenza correlata si veda il precedente capitolo 18.

Per tutti i dettagli organizzativi e la modulistica si rimanda alla Procedura Organizzativa **FMR PO 01 Procedura Organ. in caso di svio, incidente in ambito AP-GE** (si vedano gli ALLEGATI), che costituisce parte integrante di questo Piano.

Ai fini dell'applicazione della Procedura si definiscono:

- **INCIDENTE:** evento indesiderato occorsi in raccordo o in stazione che coinvolga rotabili ferroviari, altri tipi di veicolo e/o Persone ed in particolare che determini morte, ferimento grave o lieve di Persone o danni al materiale rotabile, alle infrastrutture e agli impianti;
- **QUASI-INCIDENTE: (PERICOLATO):** evento non desiderato, o non previsto, che non ha determinato conseguenze dannose sulla sicurezza, ma avrebbe potuto generarle in condizioni diverse;
- **EMERGENZA PER MERCI PERICOLOSE:** Situazione di INCIDENTE o di QUASI-INCIDENTE, come precedentemente descritti, in cui siano coinvolti veicoli con merci pericolose in fase di manovra.
- **ANORMALITÀ:** evento indesiderato che provoca notevoli ripercussioni all'attività di manovra ed in particolare determinano una indisponibilità di tratti di binario o un definito degrado alle infrastrutture o conseguenze al Personale.
 - (Sono da considerarsi rilevanti se hanno previsione di durata superiore a 2 ore, se comportano difficoltà di instradamento su itinerari alternativi, o se hanno causato gravi conseguenze al Personale).

Qualsiasi Dipendente FUORIMURO (ed in tal senso è incoraggiato a farlo), nel caso in cui procuri, assista od abbia informazione di un sinistro effettivo o potenziale che coinvolga il Personale e/o il materiale rotabile durante le operazioni di manovra (ed eventualmente in sosta), deve informare immediatamente:

- **I Coordinatori Operativi** cell. 340 5973794

I quali informano sollecitamente:

- **Il Responsabile Operativo** cell. 345 0936235
- **Il RSPP** cell. 348 7107220

L'eventuale mancata segnalazione degli eventi sopra menzionati, a prescindere dal livello di gravità degli stessi, comporta l'applicazione di sanzioni disciplinari nei confronti del Personale responsabile e/o a conoscenza dei fatti non segnalati.

Le segnalazioni devono preventivamente avvenire verbalmente o telefonicamente per la gestione dell'incidente e/o di eventuali emergenze.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria



Successivamente devono essere inviati in sede gli appositi moduli per la "Segnalazione Incidente / Quasi-Incidente", compilati in modo esaustivo, sintetico, limitandosi ad una descrizione dei fatti, la più precisa possibile.

L'Ufficio Pianificazione, il Coordinatore Operativo e/o il RSPP provvedono ad avvisare il Responsabile SGS FuoriMuro, i Referenti individuati dall'ASPMALO, da RFI e dalle Imprese Ferroviarie.

Il RSPP, in base a quanto previsto dalla Procedura Organizzativa sopra richiamata, partecipa all'indagine sull'evento verificatosi, al termine della quale vengono presi i provvedimenti necessari, comprese misure correttive/preventive, con l'eventuale coinvolgimento del RLS.

Al termine dell'analisi dell'evento, il Responsabile Risorse Umane può essere coinvolto per l'adozione degli eventuali provvedimenti disciplinari

20 PRIMO SOCCORSO E PROCEDURA IN CASO DI INFORTUNIO



Per piccole ferite ed interventi che non ricadono nell'incidento, nei locali adibiti ad Uffici (Ponte Eritrea, Via Operai), Spogliatoi e Servizi (Officina, Bacino e Voltri Mare) saranno tenuti i prescritti presidi farmaceutici per le cassette di pronto soccorso, corredati delle istruzioni per l'uso e conservati in contenitori che ne favoriscono la buona conservazione.

Ogni lavoratore che subisca (qualora in grado di comunicare) o vi assista, deve dare immediata notizia di qualsiasi infortunio accada, anche di lieve entità, all'Ufficio Pianificazione e deve attivarsi perché siano attivati i soccorsi del caso.

In generale per qualsiasi infortunio il soccorso va attivato tramite chiamata al **112** che, nel caso di Personale in possesso di solo radiotelefono va effettuato tramite Ufficio Pianificazione e/o struttura preposta del Terminalista.

Nello specifico, durante i soccorsi è necessario attenersi alle seguenti regole fondamentali:

- tramite intervento del Soccorso, avviare prontamente l'infortunato al più vicino Pronto Soccorso;
- in caso di dubbio sulle sue condizioni, non rimuovere l'infortunato, a meno che non diventi indispensabile per evitargli ulteriori pericoli e quindi chiamare i servizi sanitari di rapido soccorso;
- procedere a tamponare eventuali emorragie e comunque assistere l'infortunato standogli vicino;
- non somministrare farmaci o alcolici;
- all'occorrenza, proteggere l'infortunato dalle intemperie e dal freddo;
- provvedere ad avvisare i familiari dell'accaduto.

Procedere a raccogliere le informazioni necessarie all'espletamento dell'iter burocratico, compilando l'apposito **Modulo di Segnalazione Infortunio** (si vedano gli ALLEGATI), ovvero:

- la data e l'ora dell'evento;
- le modalità dell'infortunio (descritto con i maggiori dettagli possibili);
- l'esatta posizione (terminal, binario, locale, ecc.) in cui è avvenuto;
- le eventuali attrezzature/mezzi coinvolti;
- gli eventuali testimoni (generalità ed eventualmente da chi dipendono) e loro dichiarazione autografa;
- **avvisare** i Coordinatori e/o il RSPP (questi ultimi in base alla loro presenza).

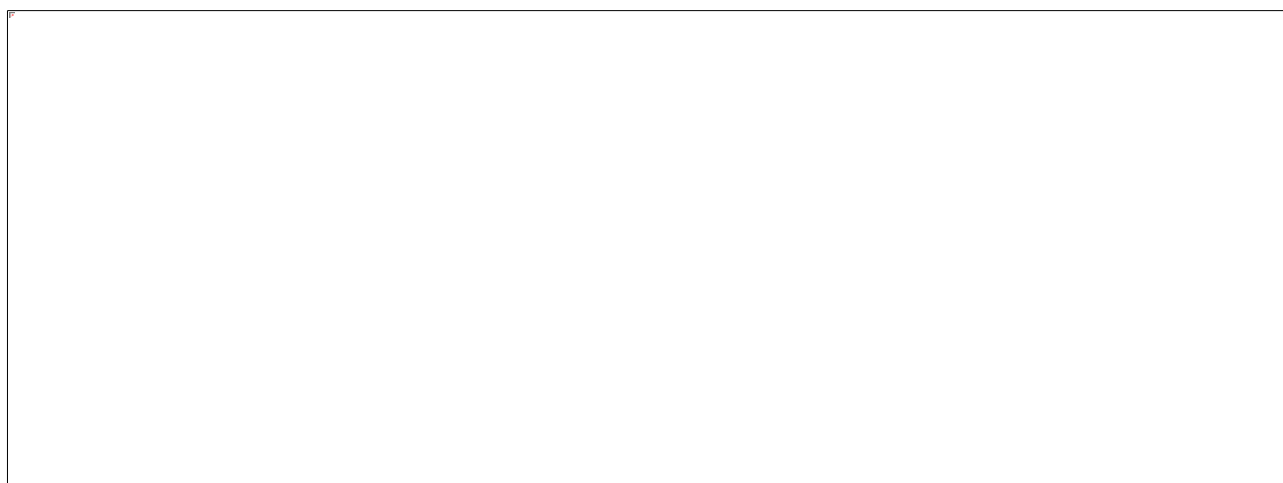
I Coordinatori Operativi provvedono a compilare i moduli aziendali e quelli previsti dall'ASPMALO.

21 MERCI PERICOLOSE

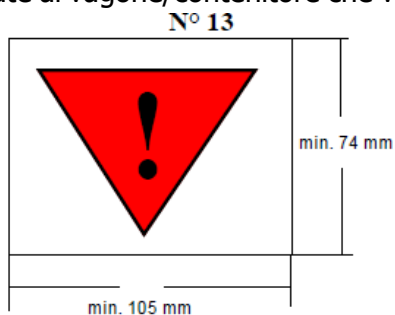
33
1203

La manovra di veicoli ferroviari adibiti al trasporto di Merci Pericolose viene effettuata nel rispetto delle prescrizioni contenute nei Testi Regolamentari ed applicabili all'attività di manovra (si vedano i documenti richiamati), che il Personale ha ricevuto in fase di conseguimento delle abilitazioni e che vengono aggiornate secondo necessità.

Poiché FuoriMuro effettua esclusivamente attività di manovra in fase di terminalizzazione o di uscita dal terminal di veicoli che possono trasportare Merci Pericolose e non è previsto che riceva la documentazione di trasporto, la marcatura ed etichettatura prevista dal RID (pannello arancio ed etichette di pericolo) costituisce l'unico modo per identificare la presenza di merci pericolose.

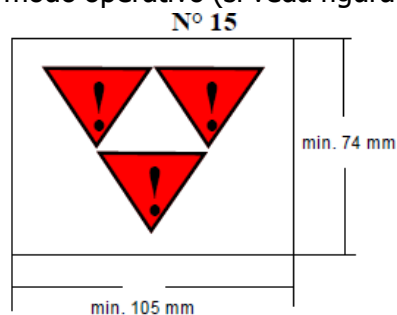


In ambito portuale non è ammessa la manovra "a gravità" o "per lancio", in ogni caso sono note le etichette applicate al vagone/contenitore che vietano tale modo operativo (si veda figura seguente).



Triangolo rosso con un punto esclamativo nero, su fondo bianco

Da manovrare con precauzione



Tre triangoli, rossi con un punto esclamativo nero, su fondo bianco









Vietata manovra per lancio o a gravità. Deve essere accompagnato da un mezzo motore. Non deve urtare, né essere urtato.

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria









Di seguito sono riportate le etichette di pericolo con relative istruzioni.

Ulteriori istruzioni per il personale di condotta sulle caratteristiche di pericolo delle diverse classi di merci pericolose e sui provvedimenti da adottare in relazione alle circostanze prevalenti		
Etichette di pericolo e placche (1)	Caratteristiche di pericolosità (2)	Ulteriori istruzioni (3)
<p>Materie e oggetti esplosivi</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Possono avere proprietà ed effetti diversi quali: detonazione di massa; proiezione di frammenti; fuoco o flusso di calore intenso; produzione di luce intensa, rumori o fumi intensi. Sensibili agli urti e/o agli impatti e/o al calore.</p>	<p>Mettersi al riparo, ma stare lontano dalle finestre.</p>
<p>Materie e oggetti esplosivi</p>  <p>1.4</p>	<p>Basso rischio di esplosione e di incendio</p>	<p>Mettersi al riparo</p>
<p>Gas infiammabili</p>  <p>2.1</p>	<p>Rischio di incendio. Rischio di esplosione. Possono essere sotto pressione. Rischio di asfissia. Possono causare ustioni e/o congelamento. I contenitori possono esplodere se riscaldati.</p>	<p>Mettersi al riparo. Tenersi fuori da zone basse.</p>
<p>Gas non infiammabili, non tossici</p>  <p>2.2</p>	<p>Rischio di asfissia. Possono essere sotto pressione. Possono causare congelamento. I contenitori possono esplodere se riscaldati.</p>	<p>Mettersi al riparo. Tenersi lontano da zone basse.</p>
<p>Gas tossici</p>  <p>2.3</p>	<p>Rischio di intossicazione. Possono essere sotto pressione. Possono causare ustioni e/o congelamento. I contenitori possono esplodere se riscaldati.</p>	<p>Mettersi al riparo. Tenersi lontano da zone basse.</p>
<p>Liquidi infiammabili</p>  <p>3</p>	<p>Rischio di incendio. Rischio di esplosione. I contenitori possono esplodere se riscaldati.</p>	<p>Mettersi al riparo. Tenersi fuori da zone basse.</p>
<p>Solidi infiammabili, materie autoreattive, materie che polimerizzano ed esplosivi solidi desensibilizzati</p>  <p>4.1</p>	<p>Rischio di incendio. Inflammabili o combustibili, possono incendiarsi per calore, scintille o fiamme. Possono contenere materie auto-reattive che possono subire una decomposizione esotermica se viene fornito calore, se a contatto con altre materie (come acidi, composti di metalli pesanti o ammine), per frizioni o urti. Ciò può comportare lo sviluppo di gas o vapori nocivi e infiammabili o l'autoaccensione. I contenitori possono esplodere se riscaldati. Rischio di esplosione degli esplosivi desensibilizzati in caso di perdita dell'agente desensibilizzante.</p>	
<p>Materie soggette ad accensione spontanea</p>  <p>4.2</p>	<p>Rischio di incendio per accensione spontanea se gli imballaggi vengono danneggiati o se fuori-esce il contenuto. Possono reagire violentemente con l'acqua.</p>	

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

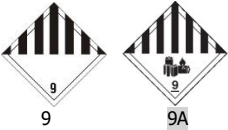
Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

<p>Materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili</p>  <p>4.3</p>	<p>Rischio di incendio o di esplosione a contatto con l'acqua.</p>	<p>Le materie fuoriuscite dovrebbero essere mantenute asciutte coprendo le perdite.</p>
<p>Ulteriori istruzioni per il personale di condotta sulle caratteristiche di pericolo delle diverse classi di merci pericolose e sui provvedimenti da adottare in relazione alle circostanze prevalenti</p>		
<p>Etichette di pericolo e placche (1)</p>	<p>Caratteristiche di pericolosità (2)</p>	<p>Ulteriori istruzioni (3)</p>
<p>Materie comburenti</p>  <p>5.1</p>	<p>Rischio di violenta reazione, di incendio ed esplosione a contatto con materie combustibili o infiammabili.</p>	
<p>Perossidi organici</p>  <p>5.2</p>	<p>Rischio di decomposizione esotermica ad alte temperature, a contatto con altre materie (come acidi, composti di metalli pesanti o ammine), per frizioni o urti. Ciò può comportare lo sviluppo di gas o vapori nocivi e infiammabili o l'autoaccensione.</p>	
<p>Materie tossiche</p>  <p>6.1</p>	<p>Rischio di intossicazione per inalazione, contatto con la pelle o ingestione. Rischio per ambienti acquatici o sistemi fognari.</p>	
<p>Materie infettanti</p>  <p>6.2</p>	<p>Rischio di infezione. Può causare gravi malattie all'uomo o agli animali. Rischio per ambienti acquatici o sistemi fognari.</p>	
<p>Materie radioattive</p>  <p>7A 7B 7C 7D</p>	<p>Rischio di irraggiamento esterno ed interno.</p>	<p>Limitare il tempo di esposizione.</p>
<p>Materie fissili</p>  <p>7E</p>	<p>Rischio di reazione nucleare a catena</p>	
<p>Materie corrosive</p>  <p>8</p>	<p>Rischio di ustioni per corrosione. Possono reagire violentemente fra loro, con l'acqua e con altre sostanze. Le materie fuoriuscite possono sviluppare vapori corrosivi. Rischio per ambienti acquatici o sistemi fognari.</p>	



Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

<p>Materie e oggetti pericolosi diversi</p> 	<p>Rischio di ustioni. Rischio di incendio. Rischio di esplosione. Rischio per ambienti acquatici o sistemi fognari.</p>	
---	--	--

Ulteriori istruzioni per il personale di condotta sulle caratteristiche di pericolo delle merci pericolose indicate da marchi e sui provvedimenti da adottare in relazione alle circostanze prevalenti

Marchio (1)	Caratteristiche di pericolosità (2)	Ulteriori istruzioni (3)
<p>Materie pericolose per l'ambiente</p> 	<p>Rischio per ambienti acquatici o sistemi fognari.</p>	
<p>Materie trasportate a caldo</p> 	<p>Rischio di ustioni per il calore</p>	<p>Evitare il contatto con le parti calde del carro o del container e la materia fuoriuscita</p>

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

22 RIFERIBILITÀ DOCUMENTAZIONE

22.1 Documenti presenti nei luoghi di lavoro/uffici

Luoghi di Lavoro/ Documenti	Sede Legale: Via Operai 8 Genova	Uffici: Palazzina Gestori Ponte ERITREA	Uffici: Palazzina VOLTRI	OFFICINA: in area P.te ETIOPIA
1. Orario di Lavoro	SI	SI	SI	SI
2. Estratto Documento Valutazione Rischi	Originale	Copia	Copia	NO
3. Registro Infortuni	SI	NO	NO	NO
4. FMM NSM Nome per il Servizio Manovratori	SI	SI	SI	NO
5. FMM PGOS Prefazione Generale	SI	SI	SI	NO
6. NCR 1 FMM NPCR Norme per la Circolazione Rotabili	SI	SI	SI	NO
7. RFI Regolamento Segnali in uso IFN	SI	SI	SI	NO
8. FMM IEFCA Istruzione Esercizio Freno Continuo Automatico	SI	SI	SI	NO

22.2 Allegati al Documento

RIF.	TITOLO	DATA / REV.
	AP GE – Allegato 1 - Regolamento per l'esercizio del Servizio Ferroviario nel Porto di Genova.	29/09/2014
	AP GE – Ordinanza 4/SVIL - Regolamento per il transito e la sosta delle Merci Pericolose nel Porto di Genova	22/05/2001 14/07/2004 27/08/2008
	AP GE – Decreto 1162 - GE Marittima – Scalo Bacino. Svolgimento delle Attività di Circolazione in Sicurezza	05/10/2007
	FMR_IST Sversamenti gasolio	Rev. 1_1
	FMR - PIANO DI PREVENZIONE E GESTIONE GE VOLTRI	Rev. 1_0
	PIANO DI PREVENZIONE E GESTIONE GE Sampierdarena Ponte Etiopia	Rev. 1_0
	CP Verbale idoneità esercizio cisterna gasolio Ponte Etiopia 08/2019	12/02/2019
	ASPMALO Autorizzazione cisterna gasolio porto Voltri/VTE	25/11/2017
	SECH - Verbale di Coordinamento tra Terminal Contenitori Porto di Genova e FuoriMuro	27/01/2011
	SECH - Istruzione congiunta operativa e di sicurezza SECH / FUORIMURO / TRENITALIA per movimentazione veicoli sulle linee 12 – 13 – 14 in concessione alla Soc. Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A. – SECH – oltre alle modalità di entrata ed uscita dal parco Rugna dei convogli destinati al terminal ENI	IS 11 Rev. 2 18/01/11
	ENI – Piano Emergenza Interno	Ed 1 Rev. 5 01/02/2015

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

ENI - D-PO/IO 001 Gestione movimentazione, scarico e spedizione ferro-cisterne di olio combustibile UN3256 nel deposito di Genova Porto (Calata Olii Minerali)	Rev. 00
ENI Check-List	Rev. 01 09/09/2014
DB Cargo/FMR – Verbale di coordinamento ai fini della prevenzione rischi	10/12/2015
DB Cargo/FMR - Protocollo attuativo tra FUORIMURO e DB Schenker Rail Italia nell'impianto di Genova Marittima.	Rev. 0 04/01/2016
SILOMAR "DUVRI servizi di consegna, pesatura e ritiro veicoli".	Rev. 1_0 12/06/2019
ASPMALO-SILOMAR "Scarico veicoli ferroviari di soda caustica in soluzione acquosa al 50% - Richiesta di nulla osta (prot. N. 0014006/A del 30/05/19).	0018060/P 11/07/19
GETOIL – Piano di emergenza interna	Giugno 2011
DUVRI Genoa Port Terminal	Rev. 01 08/08/2016
MESSINA - Procedure operative di sicurezza presso il Ponte Nino Ronco (Terminal Messina)	14/09/2011
FUORIMURO Comunicazione n.° 11/021 Nuova procedura uscita treni dal Terminal Messina	11/021 del 04-08-2011
IMT Verbale di coordinamento per la sicurezza e la disciplina delle attività interferenti	07/10/2019
RFI. Stazione di GE Marittima Bacino. Istruzione per la manovra dei deviatoi della zona portuale.	Rev. B Gen. 2010
AP GE – Porto di Genova Armamento Ferroviario. Sampierdarena (INTERVIE)	Marzo 2010
AP GE – Porto di Genova Armamento Ferroviario. San Benigno (INTERVIE)	Marzo 2010
CTI-FMR Accordo per la fornitura servizi di manovra – GE Ma.ma	Rev. 1.0
CTI-FMR Accordo per la fornitura servizi di manovra – GE Voltri M.	Rev. 1.0
AP GE – Procedura passaggi a livello PL2 PL3 PL4 area operativa Derna.	Rev. 3 12/11/2015
AP GE – Procedura coordinamento 3 11 2015 nuovi passaggi a livello PL2 senza consenso PL3 PL4 area operativa Derna. Procedura intervento per la riparazione del passaggio a livello in caso di guasto o danneggiamento.	11/2015
RFI - Disposizioni per la gestione dell'impianto telecomandato di Genova Marittima - Scalo Bacino	Dicembre 2010
RFI-DPR-DTP_GEA0011_P_2017_000360_1 "Norme di dettaglio per l'esecuzione dell'attività di manovra nell'impianto di GE Voltri Mare da parte della società FuoriMuro con locomotori da manovra".	26/01/2017
VTE Verbale di coordinamento tra Voltri Terminal Europa SPA, Mercitalia, Oceanogate Italia e FUORIMURO in materia di movimentazione e verifica carri ferroviari all'interno del parco ferroviario VTE.	05/11/2018
VTE-FMR – Documento di coordinamento relativo alle operazioni di conduzione e manovra di carri ferroviari dalla stazione ferroviaria di Voltri Mare sino all'interno del parco ferroviario di VTE ed attività correlate	03/12/2010

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

VTE – Riepilogo norme di comportamento in ambito terminal – informativa sui rischi ai sensi del DLgs. 81/2008 art. 26	08/01/2010
VTE – Modalità di coordinamento con addetti ferrovia per esecuzioni di attività di movimentazione container in presenza di manovre nel parco FFSS	03/05/2001
VTE Norme generali di comportamento per il Personale che accede in ambito Terminal	01/07/2004
VTE – Modalità di coordinamento con addetti alle verifiche dei carri ferroviari	21/06/2006
VTE Norme di comportamento per autisti esterni in ambito Terminal	30/06/2004
FMR – Modulo di autorizzazione Manovra	Rev. 1_0
FMR_MOD Distribuzione Materiale DPI	Rev. 1_0
FMR_MOD Sostituzione DPI	Rev. 1_0
FMR - REGISTRO PRESENZE FORMAZIONE/INFORMAZIONE	Rev. 1_0
AP GE – Decreto 1048 PROCEDURA OPERATIVA BACINO PORTUALE DI PRA Servizio di accompagnamento dei mezzi di soccorso	Rev. 1.2 04/12/2014
AP GE – Servizio di accompagnamento dei mezzi di soccorso diretti nell'ambito portuale compreso tra Ponte Parodi e Ponte Ronco	Decreto Rev., 1.9 21/01/2015
AP GE – Decreto 1048 PROCEDURA OPERATIVA BACINO PORTUALE DI PRA Servizio di accompagnamento dei mezzi di soccorso PLANIMETRIA	Rev. 1.2 04/12/2014
FMR PO 01 Procedura Organ. in caso di svio, incidente in ambito AP-GE	Rev. 1_0
FMR - Modulo di Segnalazione Infortunio	Rev. 1_0
AP GE – Ordinanza 2 (comunicazione Incidenti – Infortuni)	03/06/2009
FMR IST uso Radiotelefoni	Rev. 2_0
MIR-FMR Verbale di coordinamento per i servizi ferroviari portuali ambito Porto di Genova	28/03/2017
FMR-MIR Allegato 1 Gestione dei servizi di manovra resi a Genova da FMR a MIR	09/11/2018
ADSP_RIFERIMENTI_ISPETTORATO_AREA_COMMERCIALE_ <i>Prot_28_05_2024_0025516_U - File primario</i>	31/05/20218

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

22.3 Ordini di Servizio

Considerata l'esigenza di:

emettere Ordini di Servizio, per informare il Personale circa procedure operative adottate;

- gestire Verbali di Coordinamento con terze Parti;
- mantenere tracciata tutta la summenzionata documentazione, anche quando ciò non determini la revisione del presente Piano;

tra gli ALLEGATI si inserisce il seguente:

	FMR EVR Manovra Registro OdS-VdC / Ordini di Servizio e Verbali di Coordinamento IN VIGORE	Aggiornato in base alla necessità di emissione.
--	--	---

Detto Registro riporta tutti gli Ordini di Servizio e Verbali di Coordinamento in vigore, che non sono quindi allegati al presente Piano.

23 Documenti Richiamati

RIF.	TITOLO	
1.	FMM NSM Norme per il Servizio Manovratori	
2.	FMM PGOS Prefazione Generale	
3.	NCR 1 FMM NPCR Norme per la Circolazione Rotabili	
4.	NCR 2 FMM NEAT Norme Esercizio Apparecchiature Tecnologiche	
5.	RFI Regolamento Segnali in uso IFN	
6.	FMM IEFCA Istruzione Esercizio Freno Continuo Automatico	

Nota: l'indice di revisione dei documenti si riferisce alla ristampa più recente, successivi aggiornamenti qui non richiamati si intendono garantiti dal sistema di mantenimento competenze dell'Impresa Ferroviaria che ha emesso le abilitazioni del Personale.

24 Elenco allegati

Fmm -evr piano sicurezza movimentazione ferroviaria

AP GE – Allegato 1 - Regolamento per l'esercizio del Servizio Ferroviario nel Porto di Genova.

AP GE – Ordinanza 4/SVIL - Regolamento per il transito e la sosta delle Merci Pericolose nel Porto di Genova

AP GE – Decreto 1162 - GE Marittima – Scalo Bacino. Svolgimento delle Attività di Circolazione in Sicurezza

Ap ge –mar 2010 sampierdarena (armamento ferroviario)

AP GE – Decreto 1048 PROCEDURA OPERATIVA BACINO PORTUALE DI PRA Servizio di accompagnamento dei mezzi di soccorso

Ap ge – plan per soccorsi sampierdarena

AP GE – Decreto 1048 planimetria percorsi emergenze Prà-Voltri

AP GE – Ordinanza 2 39/2009 (comunicazione Incidenti – Infortuni)

Ner_voltri_def

Nota_adsp_trasmissione_NER

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

Vademecum Posto consenso _ Ge Voltri + mail
Verbale di riunione attivazione Voltri_ 3 aprile 2023
CP visita triennale cisterna gasolio Ponte Etiopia 02/2022
CP visita triennale cisterna gasolio Voltri PSA 11/2021
SECH - Verbale di Coordinamento tra Terminal Contenitori Porto di Genova e Fuorimuro
SECH - Istruzione congiunta operativa e di sicurezza SECH / FUORIMURO / TRENITALIA per movimentazione veicoli sulle linee 12 – 13 – 14 in concessione alla Soc. Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A. – SECH – oltre alle modalità di entrata ed uscita dal parco Rugna dei convogli destinati al terminal ENI
SILOMAR "DUVRI servizi di consegna, pesatura e ritiro veicoli".
ASPMALO-SILOMAR "Scarico veicoli ferroviari di soda caustica in soluzione acquosa al 50% - Richiesta di nulla osta (prot. N. 0014006/A del 30/05/19).
GETOIL – Piano di emergenza interna
Duvri genoa port terminal
MESSINA - Procedure operative di sicurezza presso il Ponte Nino Ronco (Terminal Messina)
FMR Comunicazione n.° 11/021 Nuova procedura uscita treni dal Terminal Messina
IMT Verbale di coordinamento per la sicurezza e la disciplina delle attività interferenti
CTI-FMR Accordo per la fornitura servizi di manovra – GE Ma.ma
CTI-FMR Accordo per la fornitura servizi di manovra – GE Voltri M.
Rfi. Stazione di ge marittima bacino. Istruzione per la manovra dei deviatori della zona portuale.
Verbale incontro RFI_FMR
RFI - Disposizioni per la gestione dell'impianto telecomandato di Genova Marittima - Scalo Bacino
VTE-FMM – verbale di coordinamento relativo alle operazioni di conduzione e manovra di carri ferroviari dalla stazione ferroviaria di Voltri Mare sino all'interno del parco ferroviario di VTE ed attività correlate
VTE – Riepilogo norme di comportamento in ambito terminal – informativa sui rischi ai sensi del dlgs. 81/2008 art. 26
VTE – Modalità di coordinamento con addetti ferrovia per esecuzioni di attività di movimentazione container in presenza di manovre nel parco FFSS
VTE Norme generali di comportamento per il Personale che accede in ambito Terminal
VTE Norme di comportamento per autisti esterni in ambito Terminal
FMR_IST Sversamenti gasolio
Fmr - piano di prevenzione e gestione ge voltri
Fmr-piano di prevenzione e gestione ge sampierdarena ponte etiopia
FMR – Modulo di autorizzazione Manovra
Fmr_mod distribuzione materiale dpi
Fmr_mod sostituzione dpi
Fmr - registro presenze formazione/informazione
FMR P0 01 Procedura Organ. In caso di svio, incidente in ambito AP-GE
FMR - Modulo di Segnalazione Infortunio
FMR IST uso Radiotelefoni
MIR-FMR Verbale di coordinamento per i servizi ferroviari portuali ambito Porto di Genova
FMR-MIR Allegato 1 Gestione dei servizi di manovra resi a Genova da FMR a MIR
CFM ods 15/11 transito area CFM
Autorizzazione installazione impianto mobile per distribuzione carburante ad uso privato
Verbale n.8 capitaneria di porto genova

Estratto Documento Valutazione Rischi

Servizi Manovra Ferroviaria

Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria

Collaudo impianto distribuzione carburanti per autotrazione
Autorizzazione all'esercizio provvisorio impianto mobile distribuzione carburanti_Prà
M36 Genova (excel)
Cisterna VTE nota riattivazione
Capitaneria di Genova - circolazione mezzi operativi in zona commerciale_ porto di Genova
FUO VAL 17 - Duvri officina
181109 allegato 1_ interfaccia
20170328_ verbale coordinamento FMR-MIR
DPI criteri assegnazione (excel)
FMR EVR manovra registro ods - vdc (excel)
Modalità staffe GE VM
Ods - stazionamento materiali VM e compilazione M36
Ods - staffatura carri dentro terminal
Norme dettaglio RFI 4965 GE voltri
Norme di dettaglio man. Ge vm
Ods n.2 - 2017 Norme dett. GE VM
Ods velocità consentite manovra Porto GE
Mail - limiti velocità Invio
Mail - limiti velocità attività di manovra RISP
Mail - limiti velocità Risp