
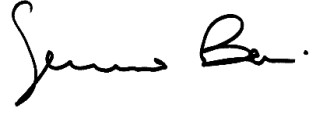





## MANOVRA FERROVIARIA AMBITO VOLTRI - PSA

REV. 2.1

DATA DI REDAZIONE: 15/10/2023

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

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

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

## 1 Sommario

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

## 1. SCOPO

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

## 2. CAMPO DI APPLICAZIONE

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

## 3. DESTINATARI

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

## 4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

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

## 5. OPERATIVITA'

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

### 5.1 Manovra in ambito raccordo PSA

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5.3 Apertura e chiusura del cancello

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

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

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

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

## 5.4 Messa a disposizione dei carri

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

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

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

## 5.5 Norme esecuzione manovra impianto GE Voltri

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

### ENTRATA

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

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

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

### USCITA

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

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

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

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

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

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

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

### Movimenti di ingresso al Raccordo

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

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

La concessione del consenso implica:

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

### Movimenti di uscita dal Raccordo

Uscita dal segnale basso 197R (binario lato mare)

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

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

Uscita dal segnale basso 198R (binario lato monte)

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

## 5.5.1 Segnali luminosi di 1° categoria:

Il segnale di partenza esterno si dispone al seguente aspetto:

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

La velocità di ingresso al raccordo è fornita dal segnalamento.

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

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

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

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

Il segnale di protezione può assumere gli aspetti:

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

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

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

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

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

<p>zione</p> <p>ingresso e uscita dal</p> <p>e di consensi remote</p> <p>enso, il RdC, prima di</p>	<p>Esecuzione delle manovre di ingresso e uscita dal raccordo in via eccez</p> <p>In casi del tutto eccezionali è possibile predisporre i movimenti di</p> <p>avanzata utilizzando gli stabilizzatori nel modo d'uso previsto secondo</p> <p>l'agibilità dispositiva alle stesse condizioni sopra descritte.</p> <p>Per l'ingresso al raccordo, in caso di indisponibilità del suddetto cons</p>
<p>o, si conferma sospensione movimenti di</p> <p>d stazionamento dei veicoli".</p> <p>ità del suddetto consenso, non disponendosi</p> <p>line impianti (197r / 198r), il RdC deve</p> <p>omunicazione registrata:</p> <p>impianti disposto per la fermata".</p>	<p>"DCO Voltri nulla osta ingresso al raccordo</p> <p>manovra e attuazione degli idonei provvedimenti</p> <p>Per l'uscita dal raccordo, in caso di indisponibi</p> <p>per il libero passaggio il segnale basso al co</p> <p>trasmettere all'Impresa di Manovra, la seguente c</p> <p>"AdC ... avanzate con segnale basso di confine</p>



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



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



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



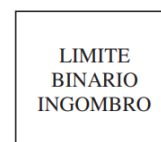
- Rosso – doppio giallo + I:  
Via libera con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h. Preavvisa l'inoltro verso un successivo binario parzialmente ingombro; Tale aspetto specifico prevede anche la presenza sul terreno di una tabella indicante la dicitura "limite binario ingombro" (dettagli in fascicolo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



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



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



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



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



## Segnali bassi luminosi di manovra:

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



### 5.5.2 Staffatura/immobilizzazione

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

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

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



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

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

## All. NER

I veicoli da e per il raccordo sono ricevuti direttamente al fascio merci della stazione di Genova Voltri sui binari di presa e consegna (I-VI FASCIO MERCI VOLTRI).  
Le colonne di carri poste in sosta sul fascio merci di Genova Voltri, binari di presa e consegna ove la sosta sia prolungata e non si proceda alla consegna tempestiva dei carri nel raccordo dovranno essere immobilizzate mediante staffatura come da norme vigenti, ISM e M47.

### 5.5.3 Scarpa Fermacarri

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

### 5.5.4 Merci Pericolose

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

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

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

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

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

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

## 5.6 Gestione interferenze per operatività con due squadre di manovra

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

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

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

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

## 5.7 Velocità massima consentita

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

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

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

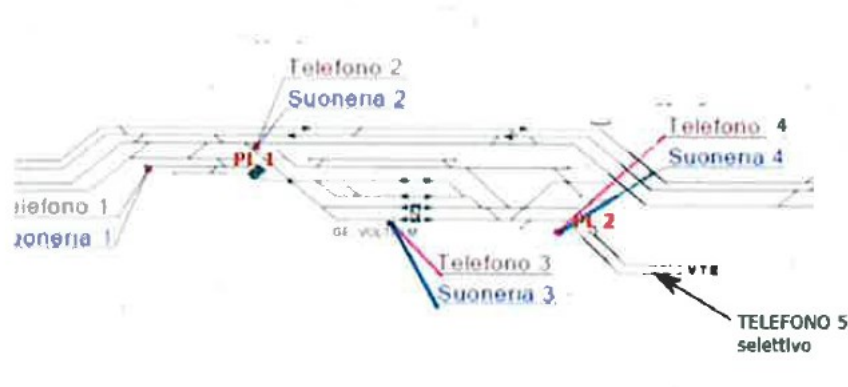
RFI ha predisposto un sistema di allertamento che consente a tutte le persone presenti di segnalare loro un'eventuale situazione di emergenza. Tale sistema è attuato tramite telefoni modello FITRE TAS22AD antidetonanti e con suoneria ad alto timbro. Tali telefoni sono riconoscibili poiché protetti da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

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

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

Altri due telefono saranno ubicati:

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



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

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

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

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