

Sistema di monitoraggio della qualità dei servizi forniti e sistema di penali correlato

Rif.to art. 4.2 Delibera 130/2019 e art. 10 del Regolamento per l'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel Porto di Genova

Premesse

- **RTI FUORIMURO SHUNTING & RAIL** (di seguito "RTI" e/o "Concessionario" e/o "FuoriMuro") costituito il 14/12/2023 tra FuoriMuro Servizi di Manovra S.r.l., capogruppo mandataria con rappresentanza, e FuoriMuro Impresa Ferroviaria S.r.l., mandante -, gestisce in esclusiva, a fronte di un'apposita gara indetta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (di seguito "AdSP"), le manovre ferroviarie all'interno del Porto di Genova, negli impianti di Genova Marittima (GE Sampierdarena e S. Benigno o Porto Storico) e di Voltri-Prà, come da decreto di aggiudicazione 1361 del 21/12/2023.
- Tale gestione è espletata a fronte dell'atto concessorio stipulato in data 28 dicembre 2023 con AdSP.
- La Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito "ART") n. 130/2019 del 30/09/2019 ha definito il procedimento avviato con delibera n. 98/2018, individuando le misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, così come richiamate dall'art. 10 del Regolamento per l'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel Porto di Genova (di seguito "il Regolamento");
- Alla data di emissione di questa pubblicazione, non esiste per l'impianto di Genova Marittima un documento tipo M53 integrato che tenga conto, oltre che dell'orario di arrivo/partenza dei treni, anche dei tempi di messa a disposizione dei materiali da parte dei vari Terminal. Pertanto, si è convenuto con AdSP che il c.d. *Cronoprogramma* redatto dal Concessionario, sulla base del documento tipo M53 redatto da RFI, delle tempistiche necessarie all'effettuazione delle operazioni di manovra, delle operazioni terminalistiche, dei piani di occupazione binari dei Terminal
- e delle operazioni di preparazione del treno da parte delle Imprese Ferroviarie (di seguito "IF"), in applicazione dell'art. 9 del Regolamento, ha valenza di M53 integrato.
- Per l'impianto di Genova Prà è vigente il documento c.d. *M53 integrato*, redatto da RFI. Tale documento non risulta però ancora perfezionato per quanto riguarda le tempistiche necessarie all'effettuazione delle operazioni di manovra e delle operazioni di preparazione del treno da parte delle IF. Per tale ragione, il Concessionario utilizza il cronoprogramma per armonizzare gli orari di arrivo/partenza dei treni, le operazioni di manovra, le operazioni terminalistiche e le operazioni di preparazione dei treni. Sono in corso interlocuzioni con i soggetti coinvolti per il perfezionamento del M53 integrato.
- Conseguentemente per la definizione del presente documento si prende in considerazione quanto definito nel Cronoprogramma, che verrà aggiornato e trasmesso da parte del Concessionario al Gestore dell'Infrastruttura (di seguito "RFI" e/o "GI"), alle IF, ai Terminalisti e a AdSP, in occasione di ciascun orario di servizio.

Tutto ciò premesso, si riportano di seguito le principali condizioni operative per l'effettuazione dei servizi

espletati dal Concessionario nel Porto di Genova a fronte della concessione in essere¹.

1.Documenti e Modelli

L'effettuazione delle attività di manovra è soggetta alla redazione e ricezione nei termini dei documenti di seguito elencati:

- Programma arrivi/partenze trasmesso dalle IF settimanalmente²;
- Programma delle variazioni giornaliere³ alla programmazione settimanale trasmesso dalle IF;
- Cronoprogramma delle manovre redatto dal Concessionario sulla base dei precedenti documenti e di quanto sopra indicato in premessa;
- Procedure di interfaccia sottoscritte con le IIFF;
- Modello richiesta di manovra;
- Modulo Allegato di "messa a disposizione" - 6A⁴;
- Modulo Allegato di "messa a disposizione" 6B;
- Piano di sicurezza della Manovra Ferroviaria (EVR).

2.Modalità di esecuzione del servizio - Comunicazioni

2.1 Le operazioni di manovra si eseguono sulla base della documentazione elencata al precedente punto 1, da cui scaturisce il Cronoprogramma delle manovre.

2.2 Per ogni treno in arrivo/partenza ogni IF deve trasmettere a mezzo e-mail preventivamente una "**Richiesta di manovra**", preferibilmente su apposito modulo (allegato al presente documento), ai riferimenti indicati nel modulo stesso. Tale richiesta dovrà essere inoltrata da ogni IF confermando il benessere della ricezione/ritiro del materiale da parte del Terminal.

2.3 - Arrivi

Successivamente al completamento delle proprie operazioni nel parco interscambio, ogni IF deve trasmettere a mezzo e-mail il **modulo 6A** con le informazioni previste.

- Nel solo impianto di **Genova Prà** il Concessionario richiederà al Terminal conferma all'introduzione del treno, ricevuta la quale chiederà ad RFI (DCO) l'autorizzazione a muovere dal segnale e avvierà le operazioni di manovra, ricevuta conferma, inizierà la manovra (si vedano le Disposizioni Organizzative della Manovra (DOM) allegate) dando comunicazione all'IF dell'orario di avvio della manovra; nel caso di mancata conferma da parte del Terminal e/o di mancata autorizzazione da parte di RFI, il Concessionario

¹ Si rimanda al seguente link per la documentazione riferibile alla concessione:

<https://trasparenza.strategicpa.it/portogenova/archivio/35544-concessione-di-servizi-ferroviari>

² L'impresa ferroviaria comunica settimanalmente entro le ore 12 del venerdì all'impresa di manovra, ai terminal e ad AdSP la programmazione settimanale dei treni.

³ L'impresa ferroviaria comunica all'impresa di manovra entro le ore 12 di ogni giorno operativo gli eventuali aggiornamenti, modifiche, soppressioni ed inserimenti di treni straordinari secondo gli accordi intervenuti con gli operatori. Il terminal portuale invia, nei termini di cui sopra, all'impresa di manovra il programma delle terminalizzazioni e delle cancellazioni previste per il giorno successivo.

⁴Sostituibili con comunicazioni via email "a valere" modulo 6A.

registrerà le informazioni e le comunicherà all'IF richiedente per poi procedere come definito nelle procedure di interfaccia sottoscritte l'IF stessa.

Il Concessionario, per entrambi gli impianti, per confermare la consegna al Terminal, invierà la propria messa a disposizione tramite e-mail.

2.4 - Partenze

Successivamente al completamento delle proprie operazioni di carico/scarico del treno, in base al Cronoprogramma, ciascun terminal deve trasmettere a mezzo e-mail la propria messa a disposizione.

- Nel solo impianto di **Genova Prà** il Concessionario richiederà ad RFI (DCO) l'autorizzazione a muovere dal terminal verso la stazione, ricevuta la quale inizierà la manovra e, al termine del piazzamento, trasmetterà via e-mail l'Allegato 6B alla IF richiedente;

3. Obblighi di garanzia dei livelli di qualità del servizio offerto dal Concessionario

3.1 Il Concessionario garantisce il rispetto di quanto pianificato nel Cronoprogramma, svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di assicurare il trasferimento dei convogli nei tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di partenza come da orario programmato.

Il Concessionario garantisce i seguenti livelli di qualità del servizio, così come stabilito dalla misura 12.2 lettera b) dell'allegato A alla delibera ART n.130/2019:

- per le operazioni funzionali all'introduzione del convoglio verso i Terminal, l'avvio delle operazioni di manovra avviene entro un tempo massimo di 15 minuti rispetto all'orario indicato nel Cronoprogramma previo ricevimento del modulo 6A inviato dalle IIFF:
 - a) in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;
 - b) in caso di ritardo nella stazione di destinazione contenuto rispettivamente entro:
 - 15 minuti nelle fasce orarie di punta;
 - 30 minuti nelle fasce orarie medie;
 - 60 minuti nelle fasce orarie di morbida;
 - c) in caso di ritardo superiore alle predette soglie, ma tale comunque da consentire che il treno sia messo a disposizione del Concessionario, entro l'orario previsto di avvio del servizio stesso.
- per le operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dai terminal e al successivo piazzamento su binari di partenza, il Concessionario garantisce l'avvio delle operazioni volte all'estrazione del treno ed il successivo piazzamento nel rispetto della tempistica definita dal Cronoprogramma previo ricevimento della messa a disposizione dai Terminal e previa richiesta di manovra dell'IF, dandone riscontro mediante trasmissione del proprio modulo 6B all'IF.
- per le tracce programmate in gestione operativa, non presenti nel Cronoprogramma - previo accordo tra i richiedenti servizi e il Concessionario (in collaborazione con il GI) - il Concessionario avvia le operazioni di manovra entro un massimo di 60' dall'orario concordato.

La mancata ottemperanza agli obblighi e alle tempistiche di cui sopra comporta per il Concessionario la corresponsione all'IF richiedente il servizio di un importo a titolo di penale, come dettagliato al successivo paragrafo 5.

Si riportano di seguito le fasce individuate dal Concessionario d'intesa con i richiedenti, il GI ed AdSP.

GENOVA MARITTIMA

Giorni della settimana	Fasce di Punta	Fasce di Media	Fasce di Morbida
Lunedì	-	12:00-23:59	06:00-11:59
Martedì	12:00-23:59	-	00:00-11:59
Mercoledì	12:00-17:59	18:00-23:59	00:00-11:59
Giovedì	12:00-17:59	00:00-05:59 18:00-23:59	06:00-11:59
Venerdì	12:00-17:59	06:00-11:59 18:00-23:59	00:00-05:59
Sabato	12:00-17:59	-	00:00-11:59 18:00-23:59
Domenica	-	-	-

GENOVA PRA'

Giorni della settimana	Fasce di Punta	Fasce di Media	Fasce di Morbida
Lunedì	12:00-17:59	06:00-11:59 18:00-23:59	00:00-05:59
Martedì	00:00-23:59	-	-
Mercoledì	12:00-23:59	00:00-11:59	-
Giovedì	12:00-23:59	00:00-11:59	-
Venerdì	00:00-23:59	-	-
Sabato	06:00-17:59	18:00-23:59	00:00-11:59
Domenica	-	-	12:00-17:59

4. Obblighi delle IIFF richiedenti il servizio

4.1 Ogni IF si impegna a rispettare quanto previsto dalla Procedura d'interfaccia sottoscritta con il Concessionario preventivamente all'attivazione del servizio.

4.2 Ogni IF è responsabile degli accertamenti previsti relativamente al materiale rotabile ed alla conformità del carico rispetto alle normative vigenti, è altresì responsabile delle prescrizioni tecniche e delle informazioni che dovrà fornire al GI ed al Concessionario per il corretto svolgimento delle operazioni di rispettiva competenza.

4.3 Ogni IF si impegna a rispettare i termini, le modalità e le procedure previste al precedente punto 2 al fine di permettere un corretto svolgimento del servizio di manovra.

4.4 Ogni IF si impegna a nominare ed a comunicare al Concessionario, prima dell'attivazione del servizio, il proprio Referente di manovra.

5. Penali

5.1 - Penali a carico del Concessionario

La mancata ottemperanza agli obblighi operativi previsti al precedente punto 3 comporterà per il Concessionario una corresponsione all'IF, a titolo di penale, di una somma come definita negli apposti Contratti.

Nessun addebito può essere imputato al Concessionario nel caso di:

- ritardi in arrivo del materiale rotabile da manovrare nella stazione di destinazione superiori ai ritardi sopra indicati;
- ritardi in arrivo del treno da manovrare nel parco di interscambio superiori alle soglie temporali stabilite nel Cronoprogramma;
- di ritardi nella messa a disposizione del convoglio per l'estrazione dall'impianto (rilevati dalla trasmissione dei relativi moduli);
- impedimenti determinati dallo stato di occupazione dell'infrastruttura portuale, del singolo Terminal e/o della stazione;
- problemi di circolazione imposti dal DCO/RdC;
- in ogni caso in cui il Concessionario dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia dovuto ad ogni altra causa terza non riconducibile all'operato del medesimo.

Infine, il Concessionario non sarà mai ritenuto responsabile se il ritardo/la soppressione del treno/il disservizio dipendesse da responsabilità di terze parti, quali ad esempio l'IF, il Terminalista, AdSP e RFI o da cause di forza maggiore delle quali viene fatto di seguito un elenco esemplificativo e non esaustivo:

- Calamità naturali
- Scioperi nazionali o locali o aziendali o altre forme di protesta sindacale
- Interruzione della circolazione o dei binari raccordati

Le penali sopra descritte si riferiscono unicamente all'applicazione delle prescrizioni della Delibera ART 130/2019, così come recepita dall'art. 10 del Regolamento.

Si rimanda agli schemi di contratto sottoscritti/da sottoscrivere con le IIFF per tutte le fattispecie di penali applicabili e per la relativa procedura di addebito.

6 - Varie

6.1 Il presente documento è redatto in data 15/05/2026 in prima emissione e verrà aggiornato in occasione di variazioni regolatorie o infrastrutturali che dovessero modificare l'operatività negli impianti.

6.2 Il presente documento è volto a illustrare e garantire i livelli minimi di qualità del servizio di manovra offerto

dal Concessionario. Pertanto, per quanto non strettamente definito, si rimanda agli schemi di contratto sottoscritti/da sottoscrivere con le IF.

ALLEGATI:

- Allegato 1_Modulo richiesta di manovra
- Allegato 2_Modulo Allegato di “messa a disposizione” – 6A tipo
- Allegato 3_Modulo Allegato di “messa a disposizione” 6B
- Allegato 4_Disposizioni Organizzative della Manovra
- Allegato 5_Piano Sicurezza Movimentazione Ferroviaria (EVR)
- Allegato 6_Regolamento per l’esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel Porto di Genova