



AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

Decreto N. 1065

OGGETTO: PROCEDURA DI AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO NEL PORTO DI GENOVA - CIG - 6164701831 – ESECUTIVITA' REGOLAMENTO E NUOVE TARIFFE MASSIME

IL PRESIDENTE

VISTA la legge 84/94 e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti del 16 gennaio 2012 di conferma, per la durata di un quadriennio a decorrere dall'8 febbraio 2012, del Sig. Luigi Merlo nella carica di Presidente dell'Autorità Portuale di Genova;

VISTA la deliberazione assunta dal Comitato Portuale n. 53/1/2012 in data 10 maggio 2012, con la quale è stato nominato Segretario Generale dell'Ente l'Avv. Giambattista D'Aste;

VISTO il decreto 11 agosto 2011, n. 854, afferente l'esecutività della Pianta Organica, approvata con delibera del Comitato Portuale assunta nella seduta del 31 maggio 2011 prot. n. 50/3/2011;

VISTO il decreto n. 114 del 13 febbraio 2014 con il quale si è proceduto a nominare la Dott.ssa Laura Ghio quale Responsabile Unico del Procedimento ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 163 del 2006, con riferimento alla procedura di cui in epigrafe;

VISTA la delibera del Comitato Portuale del 29 settembre 2014 che ha adottato il Regolamento per l'esercizio del servizio ferroviario portuale rimandandone la concreta esecutività alla data di contrattualizzazione del nuovo rapporto di concessione;

RICHIAMATO il decreto n. 964 del 15 settembre 2009 che rendeva esecutivo il "Regolamento per l'esercizio delle operazioni ferroviarie portuali nel porto di Genova";

VISTA la delibera del Comitato Portuale del 29 maggio 2015 con la quale è stata disposta l'aggiudicazione definitiva del servizio ferroviario portuale in capo alla Società Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.L. approvando altresì le tariffe massime risultanti dall'offerta presentata da rendersi esecutive dal momento della stipula del contratto di concessione;

VISTA la stipula del contratto di concessione Rep. 46.966 in data 22 settembre 2015 tra Autorità Portuale di Genova e Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.L. e considerato che il Regolamento per l'esercizio del servizio ferroviario portuale e le tariffe costituiscono parte integrante dello stesso;

DECRETA

1) A far data dal 22 settembre 2015 è esecutivo il "Regolamento per l'esercizio del servizio ferroviario portuale" adottato dal Comitato Portuale in data 29 settembre 2014 (Allegato 1) che annulla e sostituisce il precedente Regolamento reso esecutivo con decreto n. 964 del 15 settembre 2009;

2) A far data dal 22 settembre 2015 sono esecutive le tariffe massime di cui all'Allegato 2 al presente Decreto come risultanti dal contratto di concessione del servizio con Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.L. Rep. 46.966 in data 22 settembre 2015.

Il Presidente
Luigi Merlo



Genova, li 30/10/2015

ALLEGATO 1

**REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DEL SERVIZIO FERROVIARIO NEL
PORTO DI GENOVA**

ART. 1
AMBITO DI APPLICAZIONE - DEFINIZIONI

Il presente Regolamento disciplina lo svolgimento del servizio ferroviario portuale nell'ambito del Porto di Genova e nei relativi parchi di interscambio con riferimento al layout attuale delle infrastrutture, così come descritte nell'allegato A e nelle Tavole 1 e 2.

Per servizio ferroviario portuale si intendono:

A - la terminalizzazione, ossia l'introduzione e l'estrazione delle tradotte nei/dai terminal portuali da/per i parchi di interscambio, come individuati al successivo articolo 2, e le relative operazioni accessorie (staffatura, manovra dei deviatori, protezione zone di intersezione/interferenza), nonché la traslazione delle tradotte per l'esecuzione della verifica carico (VCO).

B - le manovre ferroviarie portuali che includono:

- la composizione e scomposizione delle tradotte e la movimentazione dei carri tra i parchi di interscambio e i terminal portuali;
- la ricongiunzione/completamento del materiale in partenza;
- la predisposizione degli instradamenti interni alla rete ferroviaria portuale;
- il pilotaggio dei locomotori delle imprese ferroviarie.

Per tradotta si intende un convoglio ferroviario composto da almeno 15 carri che vengano introdotti o estratti in/da un unico terminal portuale.

Per servizio ferroviario portuale si intende la fornitura a titolo oneroso delle operazioni ferroviarie portuali da parte dell'impresa di manovra, secondo quanto indicato al successivo art. 3.

Per impresa di manovra si intende il soggetto concessionario in esclusiva del servizio ferroviario portuale nell'ambito del porto di Genova.

Per autoproduzione della terminalizzazione si intende lo svolgimento della terminalizzazione direttamente ad opera delle imprese ferroviarie, quindi senza il ricorso all'impresa di manovra, così come regolato al successivo articolo 4.

Per impresa ferroviaria si intende qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del D.lgs 8 luglio 2003, n. 188, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.

Per terminal portuali si intendono le imprese di cui all'art. 18 legge 84/94 nonché le imprese di cui all'art. 16 legge 84/94 che svolgono operazioni portuali.

Le presenti disposizioni normative sono sottoposte ad aggiornamento in relazione alle modifiche del layout delle infrastrutture e degli impianti ferroviari, nonché dei sistemi di segnalazione, di protezione delle intersezioni/interferenze e di automazione.

ART. 1 Bis **MANOVRE ACCESSORIE – SERVIZI ACCESSORI**

L'impresa di manovra può essere richiesta di erogare alle imprese ferroviarie, definendo con le richiedenti specifici rapporti contrattuali, manovre accessorie e servizi accessori che, in via esemplificativa e non esaustiva, si intendono:

a) manovre accessorie:

- la movimentazione di carri rotti e/o vuoti, scarti da treni, composizione di tradotte di carri rotti e/o vuoti;
- la movimentazione di carri o tradotte per operazioni di pesatura o per il riassetto del carico;
- gli scarti dei carri rotti da composizione di treni in partenza, il raggruppamento dei carri rotti e la relativa traslazione;
- ogni altra manovra richiesta e non riconducibile alla definizione di servizio ferroviario portuale;

b) servizi accessori:

- il controllo e l'accettazione formale del carico da parte di personale abilitato con segnalazioni al terminal in caso di eventuali anomalie (VCO);
- la raccolta e la consegna della documentazione di trasporto per treni in partenza (LDV e distinta carri);
- limitati interventi di carpenteria e sostituzione ceppi su materiale rotabile;
- il monitoraggio dei carri rotti e la relativa documentazione amministrativa;

- l'aggancio/sgancio/svincolo dei locomotori e la rimozione/applicazione delle segnalazioni di coda del treno;
- i controlli visivi della presenza ed integrità sigilli dei contenitori caricati sui carri/tradotte al momento della presa in consegna o sui carri/tradotte caricati nei terminal ed eventuale servizio di ri-piombatura carichi in arrivo e relative annotazioni.

I corrispettivi delle manovre accessorie ed i loro aggiornamenti sono sottoposti dall'impresa di manovra alla approvazione della Autorità Portuale.

ART. 2 PARCHI DI INTERSCAMBIO

I parchi di interscambio tra la vezione operata dall'impresa ferroviaria e le operazioni svolte dall'impresa di manovra, sono localizzati a:

- Genova Campasso;
- Genova Marittima Bacino (Fuori Muro);
- Genova Voltri Mare.

E' inoltre individuato un punto di interscambio nell'area in radice di Ponte Nino Ronco, denominata "Bretella".

ART. 3 SERVIZIO FERROVIARIO PORTUALE

Il servizio ferroviario portuale viene erogato in esclusiva dall'impresa di manovra concessionaria del servizio come individuata a seguito di procedura ad evidenza pubblica indetta dall'Autorità Portuale, nel rispetto del presente Regolamento e secondo le modalità previste nelle "istruzioni per il servizio dei manovratori" emanate da Rete Ferroviaria Italiana spa (RFI) e con riferimento ad ogni ulteriore disposizione/istruzione/aggiornamento emanato dalla stessa RFI in materia; si richiamano in particolare le Istruzioni per il servizio dei manovratori, le Istruzioni per il servizio dei deviatori, le Istruzioni per l'esercizio del freno continuo automatico, che l'impresa deve dichiarare di conoscere ed applicare.

Il servizio ferroviario portuale è fornito a titolo oneroso dall'impresa di manovra a tutte le imprese ferroviarie interessate in maniera non discriminatoria. Le relative tariffe, che non potranno in nessun caso superare quelle massime risultanti dalla procedura, articolate sulla base degli ambiti territoriali come individuati dall'art. 6 e ripartite tra terminalizzazione e manovra ferroviaria, sono approvate dall'Autorità Portuale e vengono applicate dall'impresa di manovra nei confronti delle imprese ferroviarie.

Il servizio ferroviario portuale è garantito dall'impresa di manovra su 24 h/giorno per l'intero arco annuale, la stessa impresa in base alla programmazione operativa dispone l'articolazione dei turni di lavoro necessari per la copertura dei servizi richiesti e le occorrenze professionali.

ART. 4 AUTOPRODUZIONE

La terminalizzazione, così come definita nel presente regolamento, è consentita in regime di autoproduzione alle imprese ferroviarie.

Le imprese ferroviarie che intendano operare in regime di autoproduzione, così come definito nel presente regolamento, debbono presentare all'Autorità Portuale istanza di autorizzazione, dimostrando all'atto della richiesta, di essere in possesso di un'autonoma e stabile organizzazione e delle risorse necessarie per lo svolgimento della terminalizzazione.

L'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria portuale da parte delle imprese ferroviarie che operano in regime di autoproduzione avviene a titolo oneroso, corrispondendo all'Autorità Portuale un canone annuo mobile pari allo 0,5% del fatturato relativo alla attività svolta in regime di autoproduzione.

ART. 5 MOVIMENTAZIONI FERROVIARIE SU RICHIESTA DEI TERMINAL PORTUALI

Le attività di movimentazione ferroviaria e quelle ad esse connesse richieste dai terminal portuali all'interno delle aree in concessione ai terminal stessi sono svolte dall'impresa di manovra sulla base di condizioni economico-contrattuali definite direttamente fra le parti, fatto salvo il diritto all'autoproduzione da parte dei terminal portuali stessi.

Restano escluse le attività di movimentazione ferroviaria rese necessarie dalle caratteristiche infrastrutturali del terminal servito, essendo ricomprese nel servizio concesso e nella relativa tariffa di terminalizzazione.

I terminal portuali che intendano autoprodurre la terminalizzazione di competenza debbono presentare all'Autorità Portuale istanza di autorizzazione, dimostrando all'atto della richiesta di essere dotati di personale abilitato e di mezzi di trazione adeguati ed in grado di espletare in sicurezza le movimentazioni da compiere. L'autorizzazione è rilasciata previa verifica delle attestazioni fornite.

ART. 6

MODALITA' DI SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI TERMINALIZZAZIONE

Il trasferimento delle tradotte dai parchi di interscambio ai binari operativi dei terminal portuali e viceversa (terminalizzazione), viene effettuato:

Nell'Ambito di Sampierdarena

- Nel Settore Orientale:
 - da parco Campasso a terminal Calata Sanità, Calata Bettolo e Calata Oli Minerali;
 - da parco Campasso a Ponti Rubattino e San Giorgio;
 - da parco Campasso ad area Pietro Chiesa;
 - da parco Campasso ad area centrale Enel.

Parte del parco Bettolo "Rugna", secondo quanto più precisamente indicato al punto 1.1.1. dell'allegato A, è utilizzata per la composizione/scomposizione dei treni e per le operazioni di verifica al carico.

- Nel Settore Centrale:
 - da Bacino (Parco Fuori Muro) a Ponte ex Idroscalo;
 - da Bacino (Parco Fuori Muro) a piazzale area Centro Smistamento e Consolidamento Merci;
 - da Bacino (Parco Fuori Muro) a Ponti Etiopia, Eritrea, Somalia e Libia.
- Nel Settore Occidentale:
 - da Bacino (Parco Fuori Muro) a Calata Derna e ai Ponti Ronco e Canepa.

Nell'Ambito di Genova Voltri

- Da Voltri Mare al terminal portuale di Voltri.

Al fine di limitare le manovre di composizione dei convogli nei parchi portuali, la "Procedura operativa" da predisporre a cura dell'impresa concessionaria del servizio ferroviario portuale, anche in conformità con quanto previsto al successivo articolo 7 ed in coordinato rapporto con l'impresa ferroviaria interessata, è volta ad agevolare la composizione ed il trasferimento di treni completi dalle banchine direttamente ai parchi di interscambio interni ed esterni all'area portuale.

L'Autorità Portuale può variare le modalità di svolgimento delle operazioni ferroviarie portuali in relazione ad interventi sulla rete ferroviaria portuale o su quella esterna ovvero per ragioni di sicurezza o di operatività portuale, anche su indicazione dell'impresa di manovra.

ART. 7

ORGANIZZAZIONE DELLE OPERAZIONI FERROVIARIE PORTUALI

7.1. Il presente Regolamento richiama, tra le altre, le vigenti norme per il servizio dei manovratori "Istruzione per il servizio dei manovratori" stabilite dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (R.F.I.). Vengono al riguardo riportate le seguenti definizioni:

La programmazione operativa delle operazioni ferroviarie portuali consiste nello stabilire i movimenti da effettuare in relazione al programma di manovra da svolgere. Può essere esercitata a voce (con la comunicazione diretta o con l'ausilio di apparecchi radiotelefonici agli interessati dei movimenti da compiere) o per iscritto per mezzo di appositi ordini di manovra.

La sorveglianza delle operazioni ferroviarie portuali consiste nel controllare che i manovratori svolgano il programma prestabilito con l'osservanza delle norme regolamentari.

Il comando

delle operazioni ferroviarie portuali consiste nell'impartire gli ordini di movimento o di arresto al macchinista. Vi provvede chi detiene i segnali a mano (o chi richiede la disposizione dei segnali bassi, ove essi esistono) e cioè i manovratori ai diversi livelli di qualifica.

L'esecuzione

della operazioni ferroviarie portuali consiste nell'effettuare gli appositi movimenti per il compimento di manovra sulla base degli ordini impartiti dal manovratore, seguendo le cautele previste dalle norme in generale o richieste dalle particolari condizioni locali. Vi provvede il guidatore del mezzo di trazione utilizzato.

7.2. Il dettaglio delle operazioni ferroviarie portuali da svolgere per tutti i treni si realizza con un programma definito dall'impresa di manovra e denominato "Programma di manovra", aggiornato in seguito a variazioni. Tale programmazione viene svolta dall'impresa di manovra in coordinato rapporto con le imprese ferroviarie interessate e con i terminal portuali interessati.

Il "Programma di manovra" definito dall'impresa di manovra, risolve gli eventuali conflitti operativi secondo le priorità di seguito indicate per ordine di applicazione:

- le operazioni ferroviarie per/da settori di infrastruttura destinate ad uso comune dei diversi terminal portuali hanno priorità su quelle per/da settori di infrastruttura in uso esclusivo di un solo terminal portuale;
- le operazioni ferroviarie portuali per i treni in arrivo hanno priorità su quelle per i treni in partenza, salvo casi di dichiarata saturazione dell'impianto;
- fra operazioni ferroviarie in arrivo (o in partenza) la priorità è data dalla successione delle tracce orarie assegnate, salvo diverse indicazioni ricevute dall'impresa ferroviaria titolare delle tracce, sempre che ciò non costituisca limitazione alla capacità dell'impianto.

Le imprese ferroviarie devono fornire alle strutture individuate dall'impresa di manovra, secondo le modalità definite da quest'ultima, le comunicazioni giornaliere attinenti il "Programma di manovra", incluse quelle relative alla sussistenza di

condizioni che determinano restrizioni o altre particolarità attinenti all'esecuzione delle operazioni ferroviarie portuali.

Le operazioni ferroviarie da svolgere sono notificate agli agenti sulla base di appositi ordini di manovra, in relazione alle occorrenze dell'impianto (carri arrivati o annunciati, ripartizione, richieste di carri da parte dei terminal portuali, ecc.).

Il coordinamento, la programmazione operativa e la sorveglianza delle operazioni ferroviarie portuali è affidata all'impresa di manovra. Alla sorveglianza, da svolgere in modo continuo, è preposto un referente specificamente individuato dall'impresa di manovra. L'Autorità Portuale, tramite il proprio personale ispettivo, assicura la vigilanza ed il controllo in materia di sicurezza del lavoro ai sensi e per gli effetti del D.lgs. 27 luglio 1999, n. 272 e s.m.i.

Comanda le operazioni ferroviarie portuali il Capo Squadra con la collaborazione dei manovratori, previa predisposizione e verifica dell'instradamento.

Esegue le operazioni ferroviarie portuali il mezzo di trazione assegnato, condotto da un manovratore in conformità alle disposizioni cui al paragrafo 7.3 e 7.4.

7.3. Le operazioni ferroviarie portuali sono effettuate con i seguenti mezzi: locomotore termico o locotratto. Nei parchi di interscambio è ammesso che alcune manovre di composizione e scomposizione vengano effettuate dall'impresa di manovra utilizzando i mezzi di trazione dei treni interessati sotto la sorveglianza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (R.F.I. S.p.A.).

I mezzi debbono essere nella disponibilità dell'impresa che effettua le operazioni ferroviarie portuali e che ne garantisce l'efficienza.

Le caratteristiche dei mezzi di manovra debbono assicurare il traino e la spinta delle tradotte, tenuto conto del peso delle stesse, della capacità dell'infrastruttura e dell'andamento planoaltimetrico dei piazzali e delle linee di transito.

Per le esigenze di frenatura, durante l'esecuzione delle manovre di traino e di spinta nei parchi è richiesto per le colonne in manovra l'uso del freno continuo. L'accertamento sull'efficienza del freno continuo è di competenza del personale di macchina coadiuvato da un manovratore.

Le eccezioni alla detta regola, ed in particolare l'uso del solo freno del mezzo di trazione, sono stabilite nelle specifiche disposizioni di servizio, in relazione al peso ed alla lunghezza delle colonne.

Ciascuna impresa ferroviaria è responsabile di tutti gli accertamenti relativi al materiale rotabile e alla conformità del carico, delle prescrizioni tecniche da fornire al treno, nonché delle informazioni da fornire all'impresa di manovra per il corretto svolgimento del servizio ferroviario portuale.

7.4 Il personale adibito alle operazioni ferroviarie portuali deve essere in possesso delle apposite abilitazioni così come previsto dalle norme stabilite dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (R.F.I.).

7.5 Le operazioni ferroviarie portuali, comunque effettuate, devono essere registrate a cura dell'impresa di manovra su un apposito registro che consenta, a fine di ciascun mese, di valutare l'entità del lavoro di manovra svolto, anche in rapporto con quello dei mesi precedenti.

Il riepilogo mensile delle operazioni effettuate viene inviato all'Autorità Portuale.

7.6. Il dimensionamento minimo della squadra di manovra è costituito da un'unità a bordo del mezzo e due unità per attività accessorie, tra cui la protezione del convoglio in fase di traino e spinta e la manovra dei deviatori.

Per le operazioni ferroviarie portuali all'interno dei parchi di interscambio e per le operazioni di trasferimento da/per i terminal portuali la squadra può essere composta da due unità ove non sia prevista la protezione di passaggi stradali a raso.

Il collegamento fra il guidatore e l'agente può essere assicurato mediante l'ausilio di radiotelefono.

7.7 L'esecuzione del servizio ferroviario portuale nelle zone di intersezione tra diverse tipologie di traffico come indicate negli allegati al presente Regolamento viene limitato a 4 Km/h con emissione di segnale acustico da parte del conducente del locomotore/locotratto. Negli altri tratti di linea la velocità massima consentita è regolata dalla impresa di manovra e non deve essere superiore ai 30 Km/h, salvo restrizioni temporanee specificamente individuate, segnalate sul terreno e rese note all'impresa di manovra, a cura di Autorità Portuale ovvero del gestore nella cui giurisdizione ricade l'area soggetta a restrizione.

ART. 8
PIANO DI SICUREZZA – DISPOSIZIONI DI SERVIZIO

Al fine di assicurare i requisiti e gli standard necessari per lo svolgimento in sicurezza delle operazioni ferroviarie portuali, l'impresa adotta il "Piano di sicurezza della Movimentazione Ferroviaria – Registro delle Disposizioni di Servizio", da comunicare all'Autorità Portuale e da redigere sulla base della normativa vigente in materia di sicurezza.

Il suddetto Piano, sulla base di quanto indicato nei documenti "Infrastruttura Ferroviaria Portuale" (allegato A) e "Gestione delle Interferenze con il traffico stradale" (allegato B), deve descrivere:

- a) i soggetti coinvolti e l'individuazione del Responsabile del servizio prevenzione e protezione, delle responsabilità, competenze e deleghe dei vari soggetti;
- b) le aree operative interessate dalle operazioni;
- c) i mezzi impiegati nelle operazioni;
- d) le operazioni ferroviarie da effettuare, attraverso la redazione della "Procedura operativa" che descriva analiticamente le operazioni (indicando, tra l'altro, giorni e fascia oraria per lo svolgimento delle operazioni, composizione della squadra, procedura di svolgimento delle operazioni e relative comunicazioni e segnalazioni tra gli operatori, flussi documentali, etc.), prevedendo le fasi di presa e consegna delle tradotte, di movimentazione delle tradotte da e per i terminal portuali, di composizione e scomposizione dei treni e la movimentazione dei carri;
- e) le disposizioni di sicurezza sul lavoro, che dovranno contenere tra l'altro:
 - l'identificazione dei rischi delle operazioni ferroviarie, delle modalità finalizzate alla loro comunicazione e degli interventi volti alla loro minimizzazione (con particolare riferimento alle zone di interferenza e intersezione);
 - l'identificazione dei referenti che dovranno garantire l'applicazione delle disposizioni di sicurezza;
 - le particolarità di esecuzione, i vincoli e le cautele nella utilizzazione delle attrezzature in presenza di particolari tipi di trasporto, alle quali il personale addetto alle manovre ferroviarie si deve attenere;
 - la definizione dei dispositivi di protezione individuale (DPI), delle misure di protezione, prevenzione, emergenza ed evacuazione;
 - la definizione degli eventuali divieti.

I contenuti del suddetto Piano devono inoltre prevedere:

- l'informazione e la diffusione del Piano stesso a tutti i livelli aziendali;
- la formazione e competenza del personale;
- la verifica dell'efficacia del sistema di gestione della sicurezza.

ART. 9 SPECIFICHE DEL PIANO

Con riferimento ai contenuti indicati all'articolo precedente, il Piano di cui all'articolo 8 dovrà in particolare prevedere l'utilizzo di radiotelefoni sui mezzi di trazione, nonché di adeguati dispositivi di comunicazione a distanza.

Esso dovrà inoltre prevedere le eventualità e i criteri sulla cui base il Responsabile del servizio prevenzione e protezione provvede a valutare la necessità di integrare il lavoro della squadra di manovra con una risorsa aggiuntiva di carattere straordinario a causa di particolari situazioni.

Ai fini di cui sopra il ridetto Piano specificherà le disposizioni di servizio da adottarsi nelle aree interessate da interferenze fra il traffico ferroviario e quello stradale, fino alla loro eliminazione, come rappresentate nelle schede tecniche di cui all'allegato B.

ART. 9 Bis OBBLIGHI COLLABORATIVI DELLE IMPRESE FERROVIARIE E DEI TERMINAL

Al fine di assicurare il regolare svolgimento del servizio ferroviario portuale ed il regolare flusso di entrata ed uscita dei treni dalle aree portuali le imprese ferroviarie sono tenute a prendere in consegna dagli impianti ferroviari portuali il materiale rotabile vuoto e/o rotto ed i mezzi di trazione non utilizzati entro il termine di giorni 2. Le stesse imprese ferroviarie sono tenute a definire con l'impresa di manovra modalità e punto della rete di collocazione del predetto materiale.

I terminal comunicano giornalmente all'impresa di manovra la giacenza aggiornata e la situazione dei carri presenti nelle aree di loro competenza.

Le imprese ferroviarie ed i terminal concordano mensilmente con l'impresa di manovra la programmazione operativa.

Nel caso di condizioni metereologiche avverse il terminal interessato comunica immediatamente all'impresa di manovra l'impossibilità di effettuare le attività di carico e scarico e promuove conseguentemente la procedura di emergenza.

I terminal/concessionari portuali i cui ingressi ferroviari sono protetti da cancelli normalmente chiusi sono tenuti alla loro apertura entro 30 minuti dalla comunicazione da parte dell'impresa di manovra di passaggio locomotore/loco trattore/tradotta per consentire alla stessa di eseguire il servizio; l'eventuale costo sostenuto è ribaltato in trasparenza all'impresa di manovra.

ART. 9 Ter

GESTIONE OPERATIVA – PROCEDURE DI EMERGENZA

L'impresa ferroviaria comunica all'impresa di manovra settimanalmente (di regola entro le ore 12 del venerdì) la programmazione dei treni.

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.

L'impresa di manovra, sulla base di quanto sopra, redige la programmazione ed il cronoprogramma giornaliero che viene trasmesso a tutti i soggetti interessati ai fini della rispettiva programmazione operativa.

La procedura di emergenza viene attivata dal soggetto interessato al verificarsi di un caso fortuito o di una causa di forza maggiore (condizioni metereologiche avverse, inagibilità del porto o delle linee ferroviarie o degli impianti dei terminal o delle vie di interconnessioni comuni, sciopero) o di altre condizioni straordinarie che impediscono il regolare svolgimento secondo il cronoprogramma concordato.

Il soggetto interessato (Impresa ferroviaria, Impresa di manovra, Terminal) comunica tempestivamente la situazione agli altri operatori interessati e ciò anche al fine della predisposizione di un nuovo cronoprogramma operativo.

ART. 9 Quater

ULTERIORI OBBLIGHI DELLA IMPRESA DI MANOVRA

L'impresa è tenuta ad assicurare il servizio anche nel caso di temporanea rottura o guasto delle barriere di protezione nelle zone di intersezione con la viabilità stradale, nonché a provvedere agli interventi occorrenti di ripristino e connessa procedura di emergenza nel caso di svii di materiale rotabile.

L'impresa segnala alla Autorità Portuale le eventuali inosservanze alle disposizioni del presente Regolamento anche riconducibili agli obblighi collaborativi delle imprese ferroviarie e dei terminal che saranno valutate dalla stessa Autorità al fine della adozione dei provvedimenti di competenza ovvero della applicazione del canone per occupazione di aree demaniali secondo i criteri ed i valori all'epoca vigenti.

In sede di eventuale definizione di rapporti contrattuali attinenti al servizio in concessione come anche descritti nel presente Regolamento l'impresa si deve attenere ai principi della parità di trattamento, della trasparenza e della non discriminazione.

ART. 10

GESTIONE DELLE INFORMAZIONI RELATIVE AL SERVIZIO FERROVIARIO PORTUALE

Al fine di garantire l'ottimizzazione dell'organizzazione del trasporto, i tempi di transito in porto e l'accesso ai servizi ferroviari, il gestore del servizio ferroviario portuale dovrà avvalersi di idonei strumenti informatici atti ad assicurare un flusso informativo di supporto al servizio per le componenti interne ed esterne al nodo portuale genovese. A tal fine il concessionario dovrà disporre di una piattaforma informatica idonea ad assicurare la gestione delle informazioni inerenti i processi fondamentali per il servizio ferroviario portuale, tenuto anche conto di quanto definito al riguardo da Rete Ferroviaria Italiana.

Il sistema dovrà assicurare l'analisi delle informazioni e l'elaborazione degli indicatori di processo da rendere disponibili secondo schemi di analisi da concordarsi con APGE.

La piattaforma informatica dovrà assicurare la circolazione delle informazioni inerenti i processi e i soggetti coinvolti e in particolare verso le seguenti piattaforme:

- Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (RFI) per le seguenti tipologie di informazioni:
 - Richieste di Manovra dalle Imprese Ferroviarie
 - Programma di manovra
 - Esecuzione delle manovre e posizione dei rotabili per le aree di competenza di RFI
- Port Community System (PCS) del porto di Genova per le seguenti tipologie di informazioni:
 - Richieste di Manovra dai Terminal
 - Esecuzione delle manovre e posizione dei rotabili nelle aree oggetto del servizio ferroviario portuale
 - Informazioni a consuntivo per manovre richieste, programmate ed effettivamente svolte
 - Ogni ulteriore informazione utile ad una migliore organizzazione delle attività istituzionali di controllo del materiale rotabile in ingresso e in uscita dall'area portuale.

Dal punto di vista tecnico l'integrazione con le piattaforme PIC e PCS dovrà essere realizzata utilizzando un modello di interoperatività definito sulla base delle specifiche tecniche formulate rispettivamente da Autorità Portuale e Rete Ferroviaria Italiana.

Il sistema dovrà garantire inoltre il controllo degli accessi alle funzionalità applicative e la sicurezza di tutti i servizi di gestione dell'informazione; conseguentemente vanno implementati gli opportuni meccanismi di autenticazione, autorizzazione, profilazione e sicurezza della comunicazione.

Il sistema dovrà garantire le seguenti caratteristiche:

- Sicurezza / Protezione: deve essere assicurata la riservatezza delle informazioni tramite l'uso di idonei strumenti hardware e software progettati in modo da resistere ad attacchi intenzionali e accidentali alla loro integrità e da fornire protezione contro accessi non autorizzati.
- Continuità: deve essere garantita l'operatività con qualità e consistenza dell'informazione continue e costanti, nello spazio e nel tempo, che possa

sopportare stress ambientali e guasti dell'infrastruttura coerentemente ai livelli di servizio operativo contrattualizzati.

- Scalabilità: il sistema deve garantire la scalabilità orizzontale e verticale al fine di mantenere i livelli di servizio desiderati all'aumentare progressivo del carico di lavoro, dovuto all'aumento delle richieste contemporanee al sistema, all'eventuale aumento di complessità causata dall'introduzione di nuovi servizi, nonché alle esigenze informative determinate dalle relazioni sviluppate tra Autorità Portuale di Genova e sistemi istituzionali esterni all'area portuale (es. Agenzia delle Dogane).

ART. 11

COMPETENZE DELL'AUTORITA' PORTUALE

L'Autorità Portuale:

1. provvede all'assegnazione in concessione del servizio ferroviario portuale mediante procedura ad evidenza pubblica e di altri servizi allo stesso complementari;
2. approva le tariffe relative al servizio ferroviario portuale e quelle delle manovre accessorie;
3. cura l'istruttoria e rilascia l'autorizzazione per lo svolgimento della terminalizzazione in regime di autoproduzione (art. 4) ovvero delle movimentazioni ferroviarie su richiesta dei terminal svolte in regime di autoproduzione (art. 5);
4. provvede agli interventi di manutenzione (compresa la pulizia del sedime ed il periodico diserbo, lo sgombero neve e ghiaccio) delle infrastrutture e degli impianti ferroviari portuali e delle barriere di protezione, alla segnaletica orizzontale e verticale;
5. può variare le modalità di svolgimento delle operazioni ferroviarie portuali secondo quanto stabilito all'articolo 6;
6. definisce criteri ed indirizzi da seguire per il riordino del ciclo informativo/documentale relativo al servizio ferroviario portuale.

Ai fini del miglioramento del servizio ed altresì per l'esame e la risoluzione di eventuali problematiche connesse con l'esercizio dello stesso servizio, l'Autorità Portuale promuove e presiede un tavolo tecnico composto da un rappresentante per ciascuno dei seguenti Soggetti: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Imprese ferroviarie, Imprese portuali, Impresa di manovra.

ART. 12.
DISPOSIZIONI FINALI

Il presente Regolamento è approvato dal Comitato Portuale e può essere modificato con la medesima procedura. All'Autorità Portuale compete il controllo sulla osservanza del Regolamento e degli altri atti della procedura di assegnazione del servizio nonché la risoluzione di eventuali controversie in ordine all'interpretazione degli stessi.

----*----*----

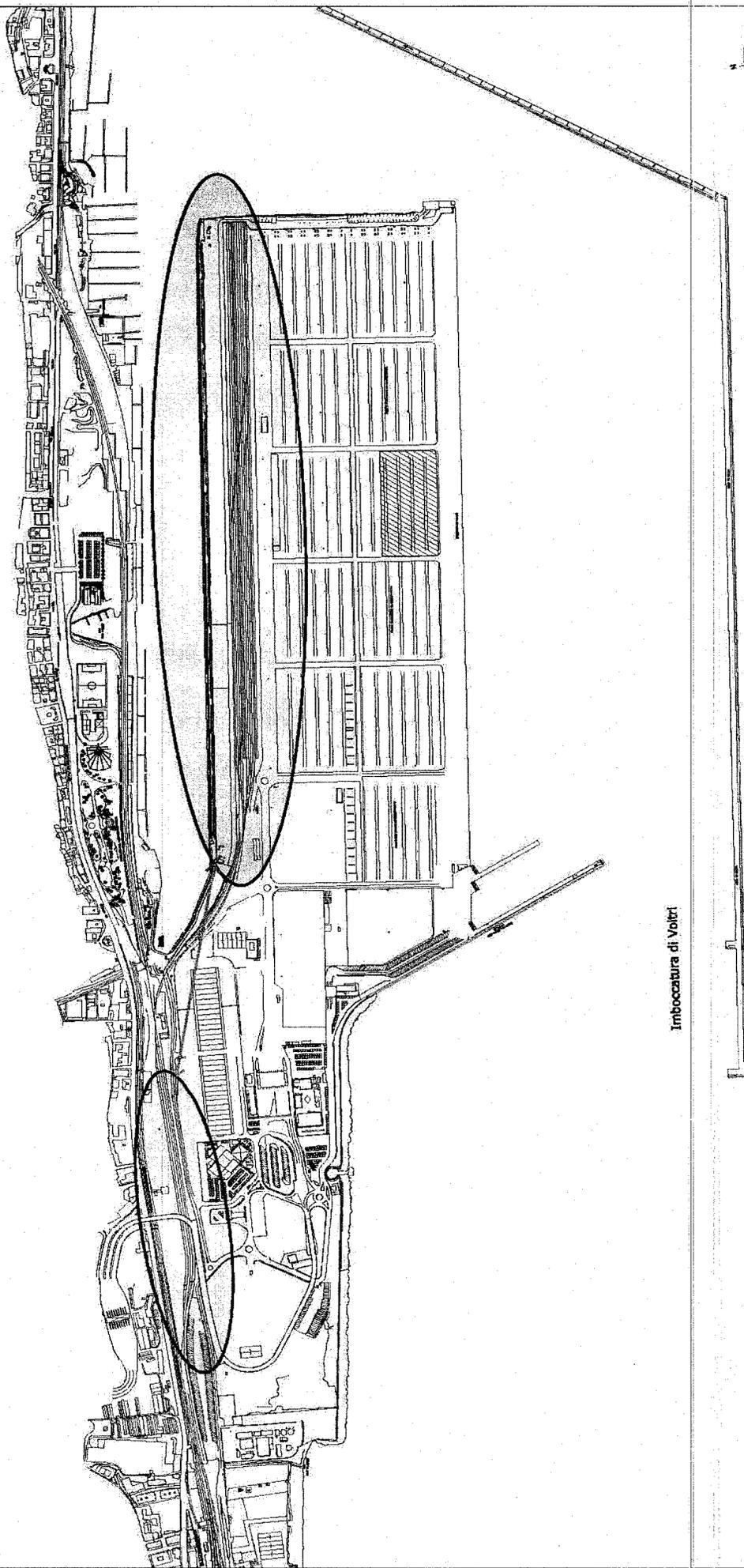
ALLEGATI:

All. A – All. B – come richiamati nel testo

All. C – Informazioni tecniche relative allo sviluppo infrastrutturale e al relativo modello di esercizio nei due ambiti di Sampierdarena e Voltri

All. D – Accordo di collaborazione con Ferrovie dello Stato spa su integrazione delle piattaforme logistiche tecnologiche.

TAV. 2 - BACINO DI VOLTRI



Imboccatura di Voltri

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA PORTUALE

INDICE

1.1	SETTORE ORIENTALE DEL PORTO STORICO.....	21
1.2.1	Scalo Genova Marittima San Benigno – parco Bettolo.....	22
1.2.2	Ponte Paleocapa.....	23
1.2.3	Ponte Rubattino	23
1.2.4	Ponte San Giorgio.....	23
1.3	SETTORE CENTRALE DEL PORTO STORICO	23
1.3.1	Ponte ex-Idroscalo.....	23
1.3.2	Calata Ignazio Inglese	24
1.3.3	Ponte Eritrea – Somalia.....	24
1.3.4	Zona ponte Libia	24
1.3.5	Scalo Genova Marittima Bacino “Fuori Muro”	24
1.4	SETTORE OCCIDENTALE DEL PORTO STORICO	25
1.4.1	Calata Derna	25
1.4.2	Ponte N. Ronco	25
1.5	PORTO DI GE-VOLTRI	25

La descrizione dell'attuale lay-out ferroviario all'interno del porto di Genova è stata suddivisa nelle aree funzionali secondo cui vengono organizzate le manovre ferroviarie. Tali aree sono tre:

- Settore Orientale del porto storico, facente riferimento allo scalo di Genova Marittima San Benigno e posizionato a levante rispetto alla Lanterna;
- Settore Centrale del porto storico, incentrato sullo scalo di Genova Marittima Bacino, situato a ponente della Lanterna;
- Settore Occidentale del porto storico, facente riferimento allo scalo di Genova Marittima Bacino fino al Torrente Polcevera;
- Nuovo porto di Genova - Voltri.

1.2.1 Scalo Genova Marittima San Benigno – parco Bettolo

Lo scalo interno di riferimento per il settore orientale del porto storico è Genova Marittima San Benigno (parco Bettolo detto "Rugna") ed è localizzato, tra Calata Sanità e Calata Bettolo. Esso possiede complessivamente 9 binari.

In particolare:

- n. 3 binari (denominati 7, 8, 9) sono per la composizione dei treni;
- n. 3 binari (linee 12, 13, 14) sono a disposizione del terminal Contenitori "SECH" per effettuare le operazioni di carico/scarico dei carri ferroviari;
- n. 3 binari (denominati linea 16, 17, 18) impiegati per la composizione dei treni;

La linea 18 è riservata al transito per il raggiungimento del raccordo IP a Ponte Paleocapa ed in assenza di tale transito è utilizzabile, per la composizione, nel suo tratto nord per circa 200 mt. Le linee 17 e 18 avranno precedenza di utilizzo per le operazioni di carico del concessionario "Saar" di Ponte Paleocapa attraverso il punto di carico ubicato sulla linea 18, a valle del deviatoio di raccordo con il deposito di ponte Paleocapa. In corrispondenza di tale punto è installato un dispositivo di pesatura dei carri, le lunghezze dei binari dello scalo parco Bettolo sono riportate nella Tabella 1.

Tabella 1. Scalo parco Bettolo: dotazione infrastrutturale

Scalo Bettolo "Rugna"			
Linea	Capacità m	Linea	Capacità m.
7	411	16	454
8	396	17	417
9	455	18	428
12	462		
13	462		
14	449		

Lo scalo è collegato direttamente alla galleria Molo Nuovo, che conduce al parco ferroviario esterno all'area portuale di Genova Campasso, e alla galleria Romairone, diretta all'altro scalo ferroviario portuale, quello di Bacino. Non esiste invece un collegamento diretto verso la linea cosiddetta "Trincerone" anch'essa diretta allo scalo Bacino.

1.2.2 Ponte Paleocapa

Sul ponte Paleocapa insiste un raccordo ferroviario utilizzato dal terminalista concessionario (Depositi Portuali ed ENI).

1.2.3 Ponte Rubattino

I binari di Ponte Rubattino sono suddivisi in tre settori e sono affidati in concessione al Terminal Rinfuse Genova:

- settore ponente: n. 3 linee.

Lo scalo è collegato direttamente alla galleria Molo Nuovo, che conduce al parco ferroviario esterno all'area portuale di Genova Campasso, e alla galleria Romairone, diretta all'altro scalo ferroviario portuale, quello di Bacino. Non esiste invece un collegamento diretto verso la linea cosiddetta "Trincerone" anch'essa diretta allo scalo Bacino.

1.2.4 Ponte San Giorgio

I binari del ponte sono 3 e affidati in concessione al Terminal Rinfuse Genova e dedicati alle operazioni di carico/scarico;

In uscita da tale fascio di binari è posizionato il dispositivo di pesatura dei carri.

Lo scalo è collegato direttamente alla galleria Molo Nuovo, che conduce al parco ferroviario esterno all'area portuale di Genova Campasso;

1.3 SETTORE CENTRALE DEL PORTO STORICO

Fanno parte del settore Centrale (Figura.2) le seguenti strutture: Ponte ex-Idroscalo, Area CSCM, calata Ignazio Inglese, Ponte Eritrea, Ponte Somalia, Ponte Libia, ed il parco di Genova Marittima Bacino.

1.3.1 Ponte ex-Idroscalo

I binari del ponte sono suddivisi in tre settori e sono affidati in concessione agli utilizzatori:

- settore levante n. 1 linea;
- settore ponente: n. 1 linea;

A tali binari si accede esclusivamente dalle diramazioni presenti nell'area in concessione al terminalista CSCM.

Lo scalo è collegato al Parco di Fuori Muro e ad oggi non esiste un collegamento del settore di ponente con il binario del "Trincerone" per permettere l'inoltro dei carri verso il parco del Campasso senza inversioni del senso di marcia.

1.3.2 Calata Ignazio Inglese

Sono asserviti da n. 3 binari di cui 1 di lunghezza di 300 mt al servizio del concessionario Silomar, raccordo dotato di n. 2 pese ferroviarie, e n. 2 binari di lunghezza complessiva di 340 m a servizio del Terminal Industrie Rebora.

1.3.3 Ponte Eritrea – Somalia

I ponti, Eritrea e Somalia, sono asserviti entrambi al centro da un solo binario di lunghezza di 300 mt.

Tali binari sono collegati mediante 2 distinti binari di raccordo al Parco di Fuori Muro.

1.3.4 Zona ponte Libia

Nella zona di ponte Libia complessivamente sono presenti due binari di lunghezza 430 m cadauno, raccordati attraverso la linea sommergibile al parco "Fuori Muro", mediante manovra di retrocessione, o direttamente al parco ferroviario RFI di GE-Sampierdarena.

1.3.5 Scalo Genova Marittima Bacino "Fuori Muro"

Lo scalo di n.9 binari di cui n.8 dotati di elettrificazione, è posizionato tra lungomare Canepa e la strada sopraelevata portuale, nel tratto compreso tra il varco Etiopia a levante ed all'altezza di ponte Libia a ponente.

La lunghezza dei binari (Tabella 2) varia dai 417 metri fino a 757 metri.

Tabella 2. Scalo Genova Marittima Bacino: dotazione infrastrutturale

Scalo Genova Marittima Bacino "Fuori Muro"			
Linea	Capacità m	Linea	Capacità m.
1	519	6	625
2	417	7	617
3	423	8	757
4	452	9	
5	484		

Lo scalo è utilizzato per la composizione e la sosta dei treni successivamente diretti al parco ferroviario di Genova Sampierdarena Smistamento attraverso la cosiddetta "Linea sommersibile" che raggiunge prima lo scalo di Genova Forni e poi quello di Genova Sampierdarena Smistamento. Alcuni treni vengono invece inviati al parco di Genova Campasso, mediante il collegamento con il binario che permette l'accesso alla zona orientale del porto.

L'ingresso e l'uscita dei treni dallo scalo sul lato occidentale avviene sotto il controllo degli agenti della Guardia di Finanza.

Sul lato orientale sono presenti, con relativo raccordo ferroviario, le strutture dell'officina di riparazione rotabili.

1.4 SETTORE OCCIDENTALE DEL PORTO STORICO

Fanno parte del settore Occidentale le seguenti strutture: Calata Derna, Ponte Canepa e Ponte Nino Ronco.

1.4.1 Calata Derna

Calata Derna nord è asservita da n. 2 binari di una lunghezza complessiva di 300 mt. idonei per il carico/scarico di n. 15 carri.

I due binari sono collegati direttamente al Parco di Fuori Muro.

1.4.2 Ponte N. Ronco

I binari di ponte N. ronco sono suddivisi in due settori ed affidati in concessione all'utilizzatore:

- i due binari del settore centrale (lunghezza 420 m), per le operazioni di carico e scarico dei treni; anche se tali operazioni non avvengono mai su entrambi i binari contemporaneamente;
- i tre binari del settore ponente (lunghezza 300-320 m) per la sosta dei carri in attesa di essere trasferiti nella zona di carico/scarico.

I due settori sono collegati allo scalo di Ge-Bacino "parco Fuori Muro" ed al parco RFI di Ge-Sampierdarena / Forni attraverso un raccordo (bretella).

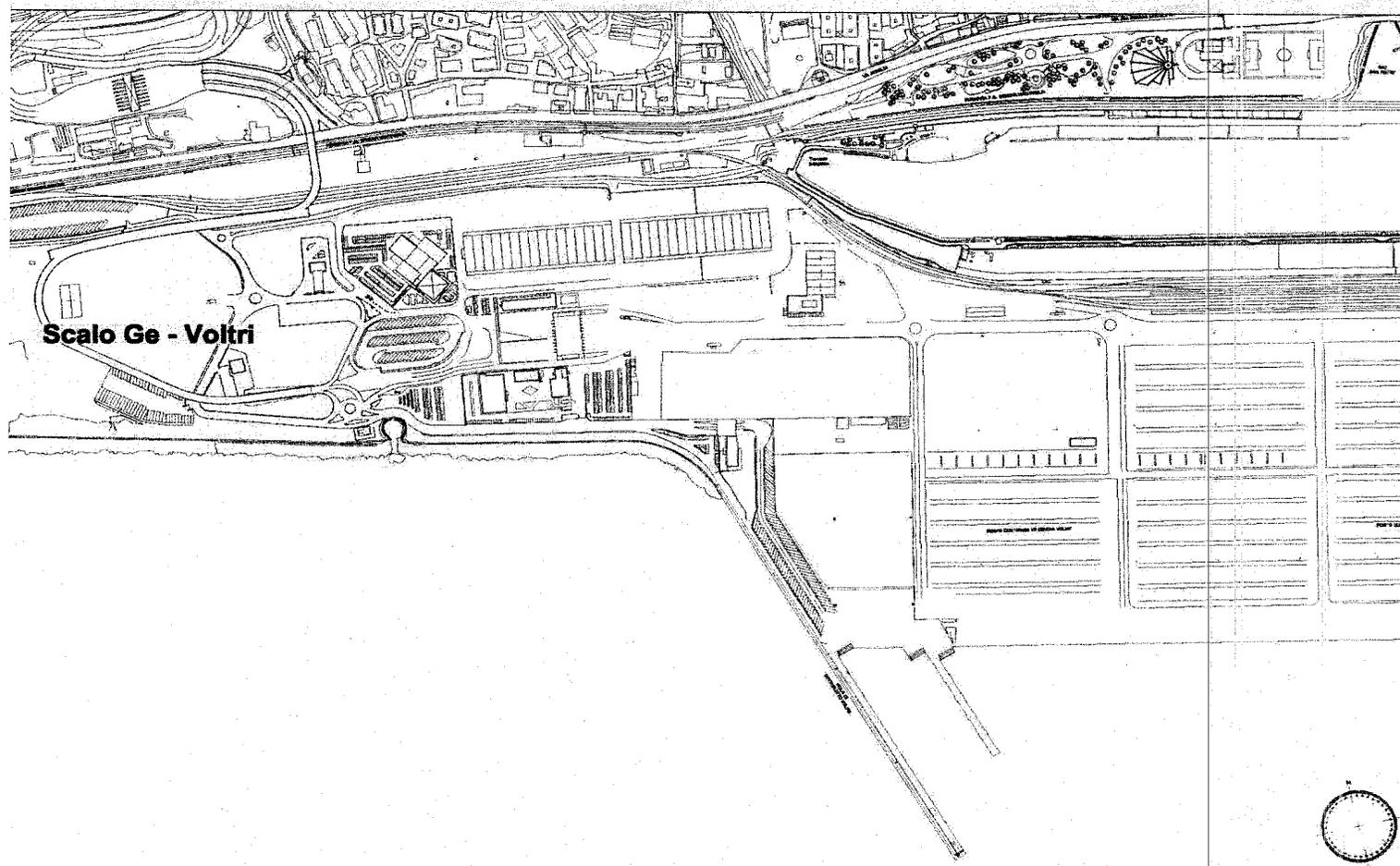
1.5 PORTO DI GE-VOLTRI

Il parco ferroviario, affidato in concessione, è costituito da 8 binari di lunghezza di circa 1.200 metri utilizzati per le operazioni di carico e scarico, e n.1 di 600 mt posizionato parallelamente a nord da utilizzare per il transito del locomotore. Il parco portuale è collegato al parco ferroviario di Genova Voltri Marittima.

GESTIONE DELLE INTERFERENZE CON IL TRAFFICO STRADALE

Nelle zone di intersezione tra le due tipologie di traffico è necessario procedere a velocità ridotta e l'avanzamento della tradotta deve essere presidiato da un addetto al fine di segnalare il transito dei convogli ai conducenti dei mezzi stradali.

Figura 3 - LOCALIZZAZIONE DELLE STRUTTURE PORTUALI DELLO SCALO DI VOLTRI



Settore Orientale

Per il Settore Orientale del porto storico gli elementi di conflittualità tra il traffico ferroviario e quello stradale sono localizzati nei seguenti punti (Figura 4):

1. Piazzale antistante l'ingresso orientale della galleria Romairone;
2. Piazzale antistante l'ingresso orientale della galleria Porto Nuovo, compreso tra ex varco doganale Caracciolo e l'ingresso stradale che conduce a calata Sanità;
3. Zona a raso presente alla radice del ponte San Giorgio e ponte Rubattino;
4. Zona del "Trincerone";
5. Area operativa in concessione terminal contenitori.

Settore Centrale

Nel Settore Centrale le interferenze tra il traffico ferroviario e quello stradale sono localizzate nei seguenti punti (Figura 5):

6. Area in concessione al terminalista CSCM;
7. Area adiacente al varco Etiopia;
8. Zona a raso presente alla radice del ponte Eritrea;
9. Zona a raso presente alla radice del ponte Somalia;
10. Aree operative in concessione Calata Mogadiscio.
11. Area viabilità ponte Libia

Settore Occidentale

Nel Settore Occidentale le interferenze tra il traffico ferroviario e quello stradale sono localizzate nei seguenti punti (Figura 6):

12. Attraversamento a raso adiacente all'altezza di varco Derna.

L'intersezione relativa al punto 11 è dotata di impianti di segnalazioni ottico acustiche e semibarriere.

Figura 4 - SETTORE ORIENTALE DEL PORTO STORICO: PUNTI DI INTERFERENZA CON LA CIRCOLAZIONE STRADALE

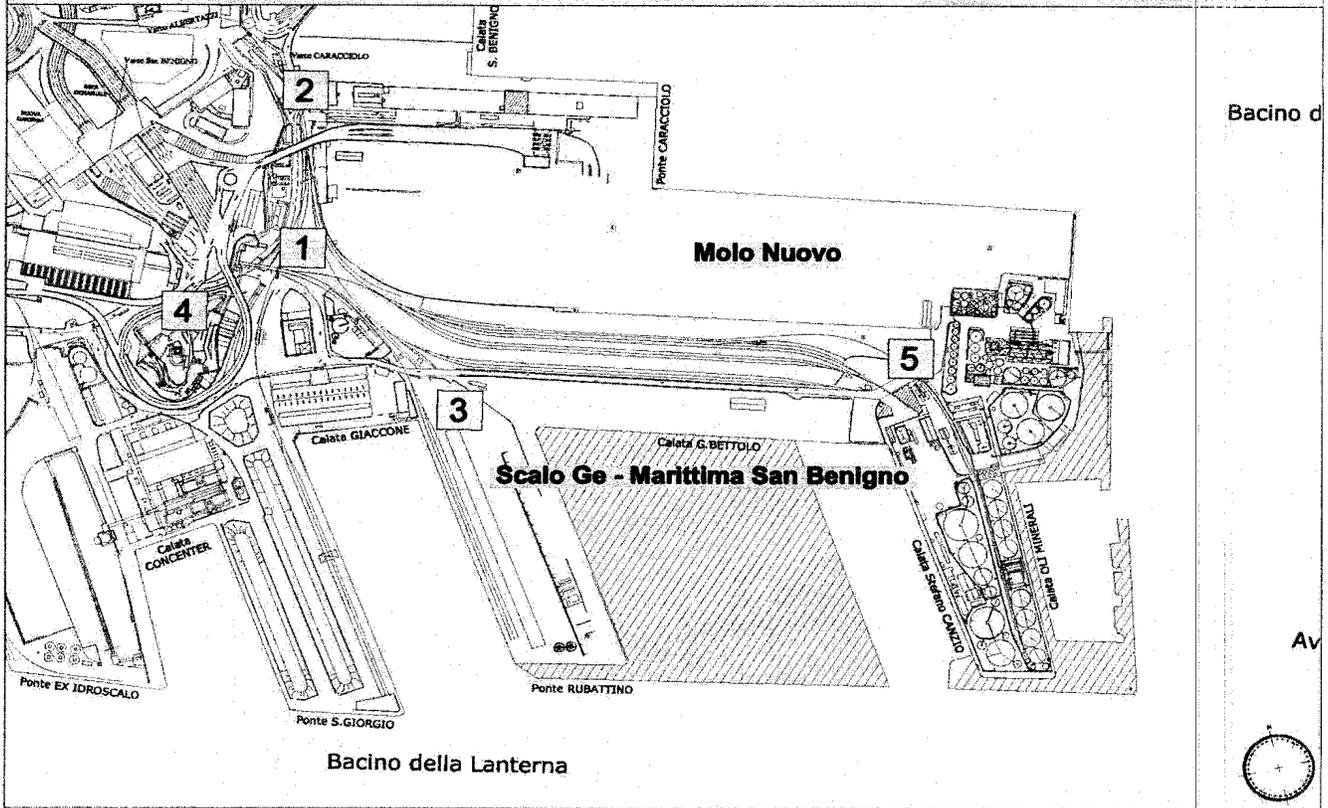


Figura 5 - SETTORE CENTRALE DEL PORTO STORICO: PUNTI DI INTERFERENZA CON LA CIRCOLAZIONE STRADALE

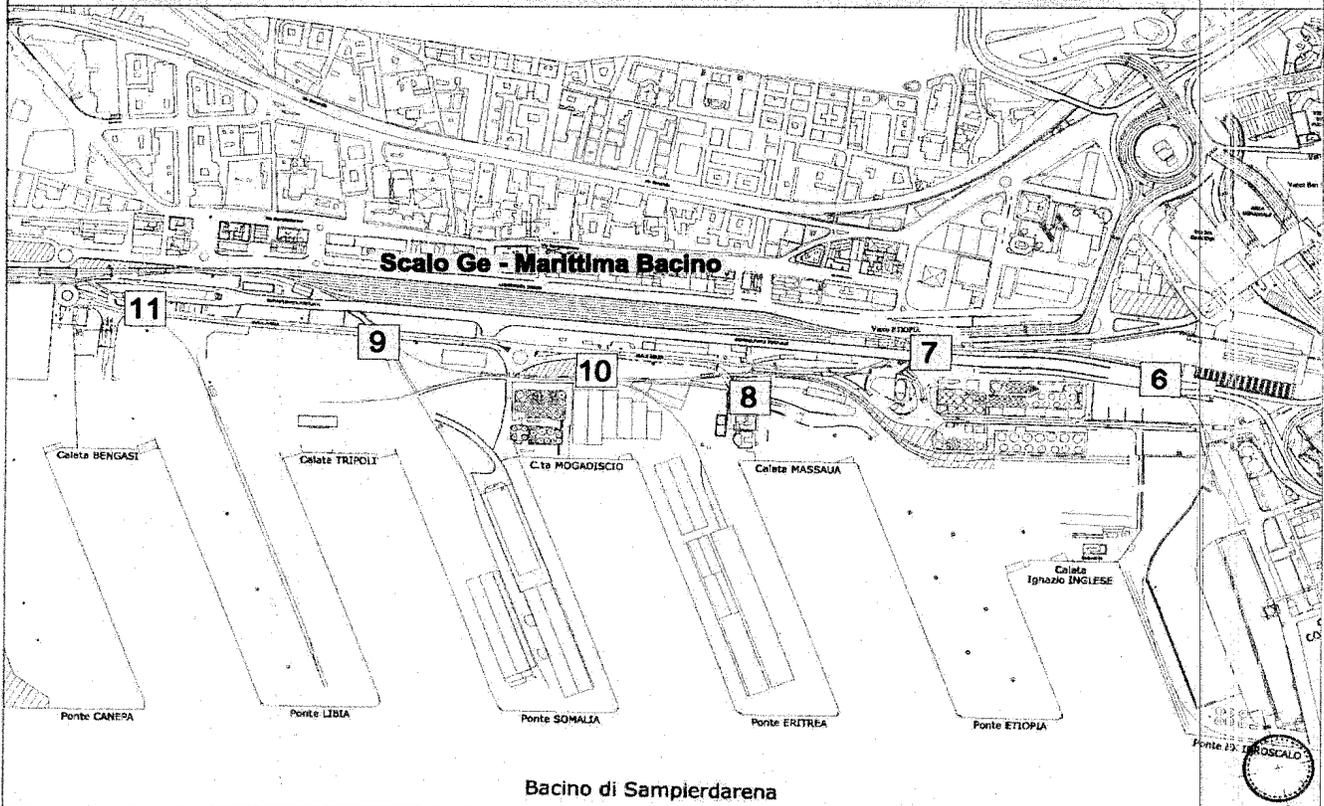
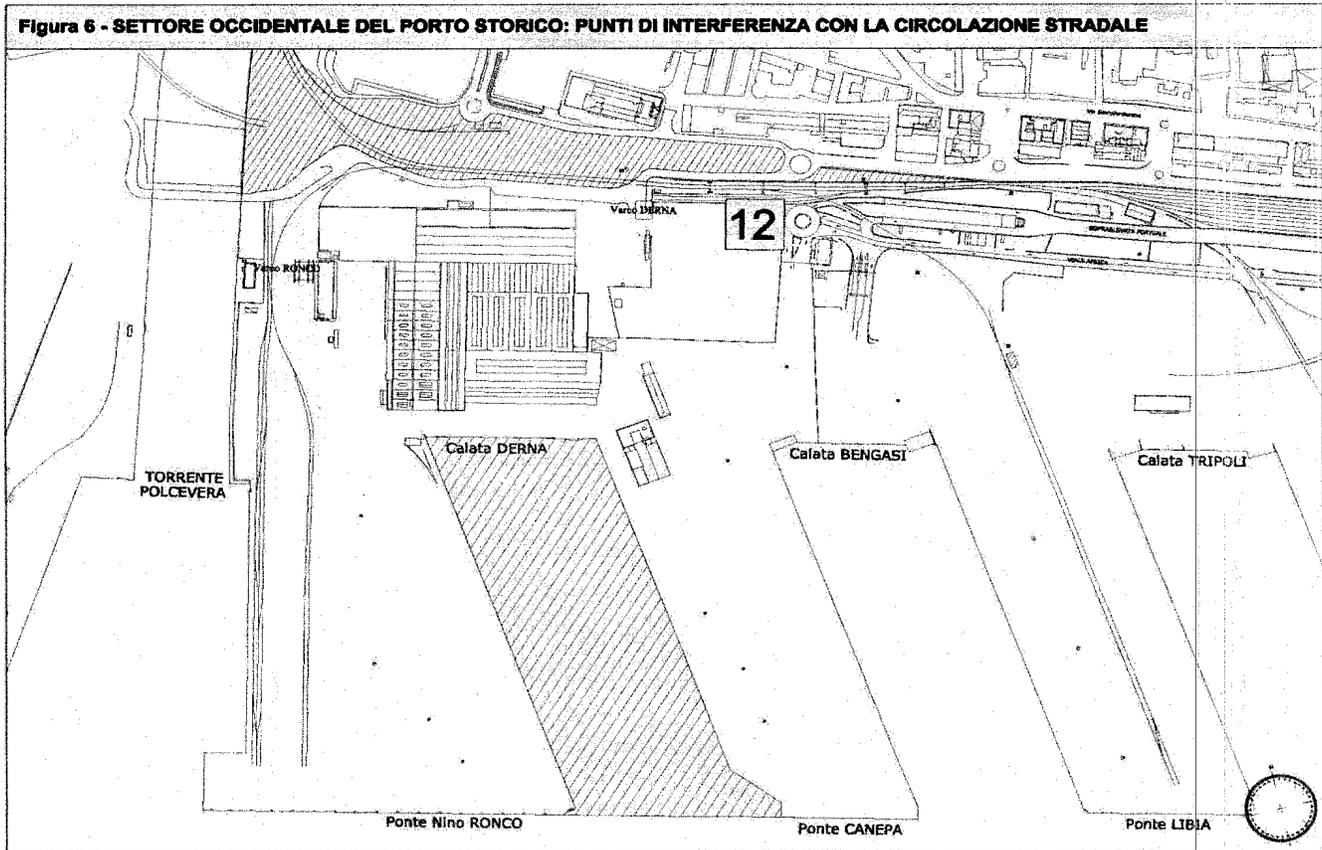


Figura 6 - SETTORE OCCIDENTALE DEL PORTO STORICO: PUNTI DI INTERFERENZA CON LA CIRCOLAZIONE STRADALE



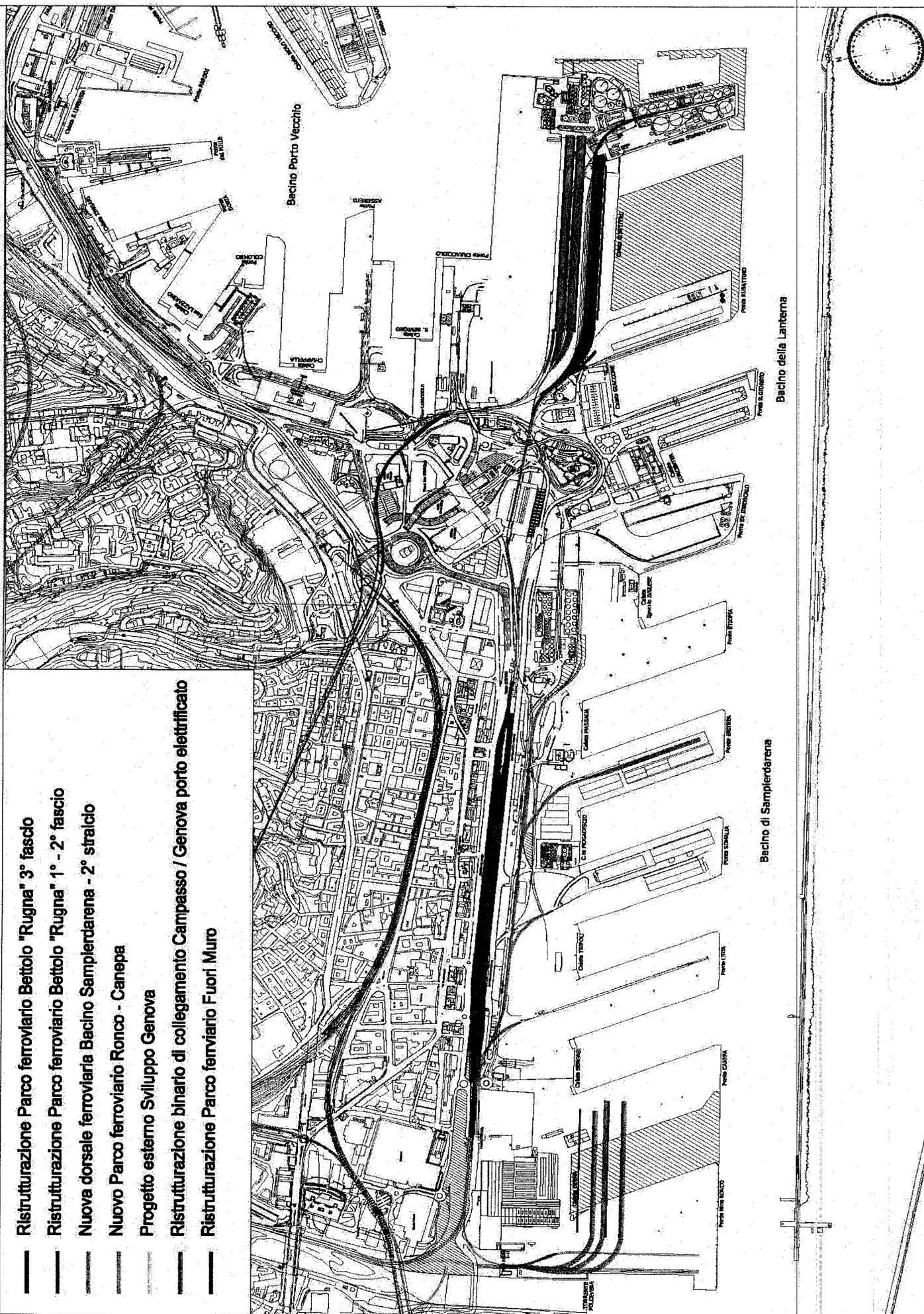
Nota finale:

Si rinvia per i necessari approfondimenti sulla infrastruttura ferroviaria portuale alla relazione sottoposta al Comitato Portuale del 10 aprile 2014 nonché alla specifica programmazione delle opere inserita nel piano operativo annualmente approvato dal Comitato Portuale.

In particolare l'impresa concessionaria dovrà tenere conto di quanto indicato nella relazione del Gruppo di Lavoro (Autorità Portuale, RFI, Trenitalia) relativa al modello di circolazione nell'ambito di Sampierdarena conseguente al crono programma degli interventi previsti sia sulla infrastruttura portuale sia sulla rete nazionale (Nodo di Genova)

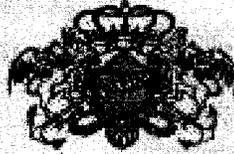
TAV. 3 - PIANO DEL FERRO DI PROGETTO PORTO STORICO

- Ristrutturazione Parco ferroviario Bettolo "Rugna" 3° fascio
- Ristrutturazione Parco ferroviario Bettolo "Rugna" 1° - 2° fascio
- Nuova dorsale ferroviaria Bacino Sampierdarena - 2° stralcio
- Nuovo Parco ferroviario Ronco - Canepa
- Progetto esterno Sviluppo Genova
- Ristrutturazione binario di collegamento Campasso / Genova porto elettrificato
- Ristrutturazione Parco ferroviario Fuori Muro



(Allegato C)

Informazioni tecniche relative allo sviluppo infrastrutturale e al relativo modello di esercizio nei due ambiti di Sampierdarena e Voltri.



AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

**COSTITUZIONE DI GRUPPO DI LAVORO PER LA DEFINIZIONE DEL MODELLO DI ESERCIZIO DI
TERMINALIZZAZIONE DEI TRENI MERCI NEL PORTO DI GENOVA: IPOTESI BREVE TERMINE CON
INTERRUZIONE GENOVA SAMPIERDARENA.**

Rif. Doc. Ferrovie dello Stato Italiane UA21/3/2013 RFI-DCE-DTN\A.0021\P\2013\0000152.



Gruppo di Lavoro

RFI: Giovanni ACCADIA (coordinatore)
Graziella PAVAN
Massimo MORASSO

TRENITALIA: Pier Claudio MARENCO

A.P. GENOVA: Gian Battista MACCAGNO
Francesca PINO
Laura GHIO

Genova, 24 gennaio 2014

Sommario

1	Premesse	3
2	Definizione del modello di esercizio	4
3	Modello di esercizio e scenari di riferimento	5
3.1	SCENARIO DI BREVE TERMINE	7
	Treno in arrivo da Genova Campasso per Parco "Rugna" Bettolo (Percorso A-B-C)	8
	Treno in partenza per Genova Campasso da Parco "Rugna" Bettolo (Percorso C-B-A)	9
	Treno in arrivo da Genova Campasso per Parco Fuori Muro/Genova Marittima Bacino (Percorso A-B-D e A-B-C-D)	10
	Treno in partenza per Genova Campasso da Parco Fuori Muro/Genova Marittima Bacino (Percorso D-B-A e D-C-B-A)	13
3.2	SCENARIO FINALE	15
	Treno in arrivo da Genova Campasso per Parco "Rugna" Bettolo (Percorso A-B-C)	16
	Treno in partenza per Genova Campasso da Parco "Rugna" Bettolo (Percorso C-B-A)	17
3.3	SCENARIO FINALE, APPROFONDIMENTO	19
4	Porto di Genova Voltri: criticità e sviluppi futuri	19
5	Conclusioni	20
6	Allegati	22

1 Premesse

Lo scopo della costituzione del gruppo di lavoro, istituito con il documento sottoscritto da RFI Trenitalia e Autorità Portuale di Genova (rif. UA21/3/2013 RFI-DCE-DTN\A.0021\P\2013\0000152), è di definire un **modello di esercizio** condiviso dei treni provenienti e diretti al Porto storico di Genova durante l'indisponibilità dei collegamenti con il nord prevista a Genova Sampierdarena, nell'ambito del Progetto "Nodo", attualmente collocata tra **dicembre 2015 e giugno 2017¹** (*Scenario di breve termine*). La data di consegna del lavoro indicata nel documento, che prevedeva il completamento dello studio entro la fine di maggio, è stato, di fatto, prorogato per poter portare a termine ed approfondire le questioni affrontate.

Nel corso degli incontri, per completare il lavoro richiesto nel documento con cui è stato costituito il gruppo, e per la necessità di confrontarsi su temi fondamentali per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria portuale e dei collegamenti con la rete ferroviaria nazionale, sono state discusse altre tematiche, alcune delle quali potranno essere approfondite da gruppi di lavoro appositamente dedicati. In particolar modo il gruppo di lavoro ritiene fondamentale ampliare la discussione per il porto di Voltri, in modo da poter individuare le principali criticità dell'infrastruttura ferroviaria attuale e prevedere gli scenari di sviluppo futuri. A tale argomento è dedicato un paragrafo all'interno del presente documento, da intendersi come base di partenza per lo sviluppo di un modello di esercizio futuro.

Per meglio definire il modello di esercizio ipotizzato per la fase transitoria (scenario di breve termine) ed al fine di individuare gli itinerari possibili durante tale fase, si è ritenuto necessario poter disporre di uno strumento di riferimento per il traffico combinato: sono stati pertanto prodotti alcuni elaborati grafici di inquadramento delle principali direttrici della rete ferroviaria del Nord-Ovest, sulle quali sono indicati i limiti di sagoma e di peso assiale ammessi, e la pendenza massima per i tratti significativi (ALLEGATO 1-a,b,c).

Un'altra questione da affrontare riguarda l'esigenza di garantire il massimo coordinamento operativo e organizzativo tra la fase di manovra delle tradotte all'interno del porto e la circolazione dei treni in/out che fanno capo al porto di Genova.

Nell'ambito del gruppo di lavoro sono stati illustrati, sia da parte di APG sia da parte di R.F.I., i rispettivi progetti di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie portuali, già previsti nel Piano Regolatore Portuale e nel Piano Operativo Triennale di APG, e della rete nazionale a servizio degli sviluppi di traffico da e per il porto.

Nell'ambito dei nuovi progetti per il Porto storico di Genova Sampierdarena, uno di questi riguarda l'adeguamento delle intervie e conseguenti modifiche alla trazione elettrica ferroviaria del Parco ferroviario portuale di Fuori Muro/Genova Marittimo Bacino, con la realizzazione dei sistemi di automazione e segnalamento, ad integrazione di quanto già programmato e previsto per il nuovo raccordo di collegamento tra la galleria ferroviaria portuale Molo Nuovo e il parco di Genova Campasso, come di seguito descritto.

¹ Ripianificazione a seguito dell'Atto Integrativo Modificativo sottoscritto nel luglio 2013 tra RFI e l'Appaltatore delle opere civili del PRG di Nodo.

2 Definizione del modello di esercizio

Per quanto riguarda il **modello di esercizio** per il Porto storico di Genova Sampierdarena, sono stati individuati alcuni scenari di riferimento: uno per lo stato attuale (oltre allo scenario "Zero", riferito alla fase precedente i lavori del "Nodo"), uno di breve termine ed uno scenario finale.

Per sviluppare il modello di esercizio dello Scenario di Breve Termine, riferito al periodo tra dicembre 2015 e giugno 2017, sono state considerate le seguenti *condizioni di riferimento*:

1. Interruzione dell'itinerario via Sampierdarena;
2. Individuazione di un itinerario alternativo: via Genova Campasso-Valchi dei Giovi (sagoma PC 22);
3. Possibilità di transito con PC 45 solo su itinerario Genova Voltri-bretella Voltri-Ovada;
4. Disponibilità dell'impianto di Genova Campasso, a partire da giugno 2015, rinnovato a seguito dei lavori del "Nodo": 5 binari centralizzati di cui 3 di presa consegna dedicati ai traffici portuali e 2 binari di circolazione;
5. Gestione dei traffici da/per i terminal portuali all'interno del Parco Fuori Muro/Scalo Bacino (problematica da affrontare per la sola fase di breve termine);
6. Interventi di consolidamento della travata del ponte sul Polcevera.

L'*obiettivo* da raggiungere dall'analisi del modello di esercizio è individuare una quantificazione di treni/giorno concretamente possibili su 16 ore di esercizio giornaliero (come da sopraccitato documento di costituzione del GdL). Da questi dati sarà possibile ipotizzare un progetto orario, sulla base delle informazioni commerciali al momento disponibili.

Altro obiettivo da raggiungere, valutando i necessari vincoli, è individuare, per lo scenario sia di breve sia di lungo termine, la capacità complessiva dei parchi di interscambio e delle connessioni tra i terminal portuali e la rete ferroviaria, nonché la capacità della stessa rete anche in relazione alle caratteristiche infrastrutturali.

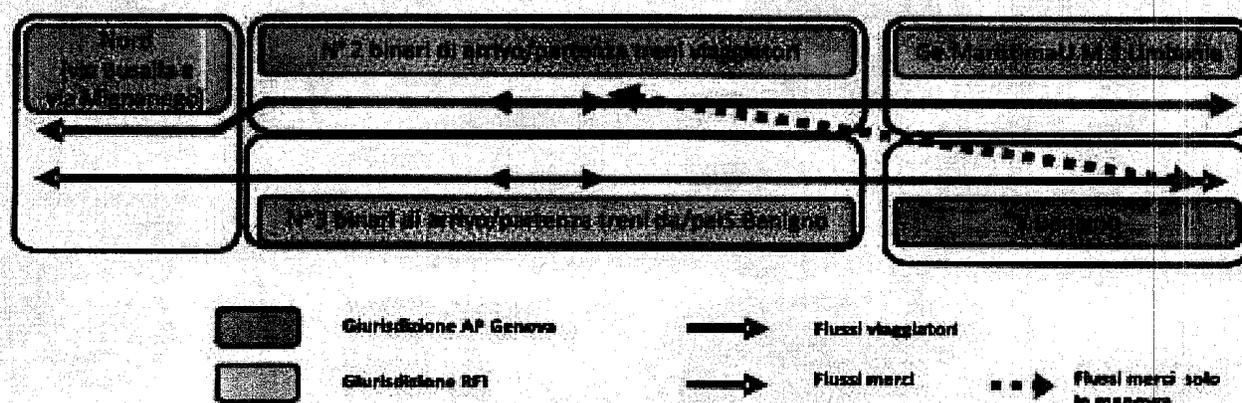


Figura 1 – Schema funzionale di Genova Campasso (in realizzazione).

Sulla base delle considerazioni di cui sopra, indicati gli obiettivi, il modello di esercizio da analizzare prevede di individuare un'ipotesi di offerta merci partendo dalle sopraccitate condizioni di riferimento e di analizzare nel dettaglio il processo a valle del treno in arrivo e propedeutico alla partenza.

Gli argomenti affrontati per l'individuazione di tale processo si possono riassumere nei seguenti punti:

- a. Traslazione del materiale treno da Genova Campasso al punto di normale fermata all'interno del Porto storico (treni in arrivo) e viceversa (treni in partenza): *individuazione degli aspetti tecnici progettuali d'impianto e normativi di esercizio;*
- b. *Regime di manovra e circolazione: locomotori diesel/bipower e locomotive elettriche titolari dei treni, gestione dei mezzi all'interno della rete ferroviaria portuale (vincoli di collegamento con i parchi ferroviari portuali);*
- c. *Terminalizzazione nei raccordi: vincoli logistici ed operativi;*
- d. *Formazione treno, verifica del carico e del materiale rotabile (Verifica Completa Origine - VCO), prova del freno: imprese ferroviarie ed altri soggetti coinvolti.*

Le tematiche sopra esposte e le considerazioni riguardanti le Infrastrutture ferroviarie del porto storico di Genova Sampierdarena, si ritiene possano essere estese anche al porto di Genova Voltri.

3 Modello di esercizio e scenari di riferimento

Il modello ipotizzato in origine negli anni passati prevedeva che l'ingresso/uscita dei treni dal porto storico (Parco "Fuori Muro/Genova Marittima Bacino" e terminal di Bettolo-Sanità) avvenisse utilizzando il collegamento per il parco di Genova Campasso, che sarebbe stato l'unico parco di arrivi/partenze per /da il porto storico.

Successivamente tale modello è stato rivisto, prevedendo l'ingresso/uscita dei treni dal Porto storico di Genova sia attraverso il collegamento diretto al parco di Genova Campasso sia attraverso la linea "sommersibile" per il Parco di Sampierdarena Forni. Tale modello è rimasto, di fatto, in vigore fino all'interruzione del collegamento per il parco di Genova Campasso, per i lavori del Nodo.

Per poter formulare un'ipotesi alternativa, necessaria nella fase di breve termine, tale modello viene rivisto alla luce di alcuni elementi fissi, in particolare:

Lavori del "nodo" RFI:

- Interruzione di Genova Sampierdarena dal dicembre 2015 fino a giugno 2017²;
- Realizzazione a Genova Campasso (impianto "polmone" per i treni del Porto di Genova) di cinque binari centralizzati di cui 3 come "presa e consegna";
- Intervento di rinforzo strutturale della travata sul Polcevera (attualmente a doppio binario ma chiusa al traffico per motivi strutturali), in una configurazione a binario unico della vita utile stimata in circa 10 anni (Cat. D4 e sagoma PC45).

² Vedi premesse

Lavori RFI-APG:

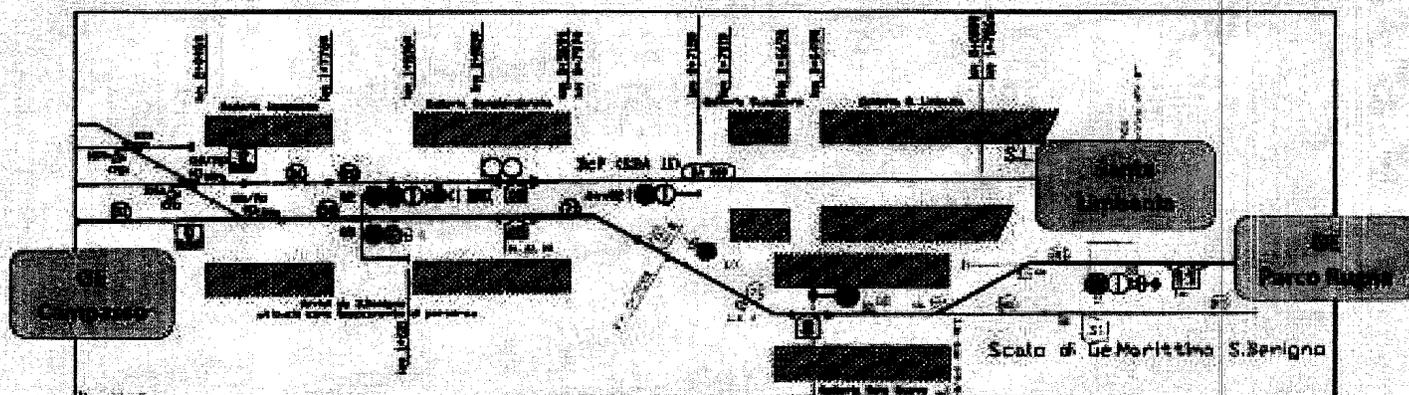


Figura 2 - Rappresentazione schematica degli interventi radice sud del parco di Genova Campasso (Cfr. ALLEGATO 3).

Realizzazione degli impianti di elettrificazione e di segnalamento del tratto di binario Ge.Campasso-Ge.San Benigno (segnale 11 e 8), in accordo con il Protocollo d'Intesa per lo sviluppo dell'infrastrutturazione ferroviaria nel porto di Genova del 27 settembre 2011 (ALLEGATO 2).

Lavori APG:

- Definizione degli impianti di T.E. nella radice del parco "Rugna" (progetto viadotti del nuovo Parco Bettolo);
- Dispositivo richiesta consenso con Genova Campasso;
- Elettrificazione singolo deviatoio (senza segnalamento);
 - Ovvero realizzazione di un apparato di controllo con segnalamento Parco Rugna (nello scenario finale di approfondimento).

Gli scenari discussi per l'individuazione di un modello di esercizio realizzabile sono i seguenti:

0. **Scenario "ZERO"**: Scenario precedente alla chiusura della galleria Molo Nuovo (per i Lavori Nodo di Genova - RFI): ingresso e uscita dei treni sia dal parco di Genova Campasso sia dal Parco di Sampierdarena Forni. Locomotiva diesel di manovra fino a Genova Campasso.
1. **Scenario attuale (Scenario transitorio)**: Chiusura della Galleria Molo Nuovo-Campasso, i treni da/per il Porto storico di Genova transitano attraverso il Parco Fuori Muro/Scalo Bacino da/per il Parco di Sampierdarena Forni.
2. **Scenario di breve termine**: Elettrificazione/segnalamento da Genova Campasso fino all'imbocco della galleria Molo Nuovo, al limite del Passaggio a Livello (escluso), realizzazione delle opportune indipendenze.
3. **Scenario finale**: Elettrificazione/segnalamento fino alla radice del parco "Rugna" Bettolo. Definizione dei modelli per l'ingresso / uscita dei treni, nella fase a regime con la riapertura di entrambi i varchi (Sampierdarena e Campasso).

4. **Scenario finale, approfondimento:** Elettrificazione di n.3 binari del Parco "Rugna" Bettolo.
Definizione del modello per l'ingresso / uscita dei treni.

NOTA: Nello scenario 2 non è stata considerata l'ipotesi di elettrificazione con il PL incluso poiché non c'erano vantaggi significativi rispetto alla situazione con il PL escluso.

Nel paragrafi successivi viene descritto il modello di esercizio applicato allo scenario di breve termine e a quello finale.

Al termine della descrizione sono rappresentati graficamente ed in forma tabellare i percorsi possibili, i rispettivi tempi di percorrenza e le capacità per i diversi scenari.

3.1 SCENARIO DI BREVE TERMINE

Per scenario di breve termine si intende il modello di esercizio dei treni in arrivo e partenza per il porto di Genova, nel periodo corrispondente alla chiusura del varco di ponente, ovvero, di Sampierdarena Forni, necessaria per la prosecuzione dei lavori del Nodo ad opera di RFI. Tale scenario si colloca tra dicembre 2015 e giugno 2017.

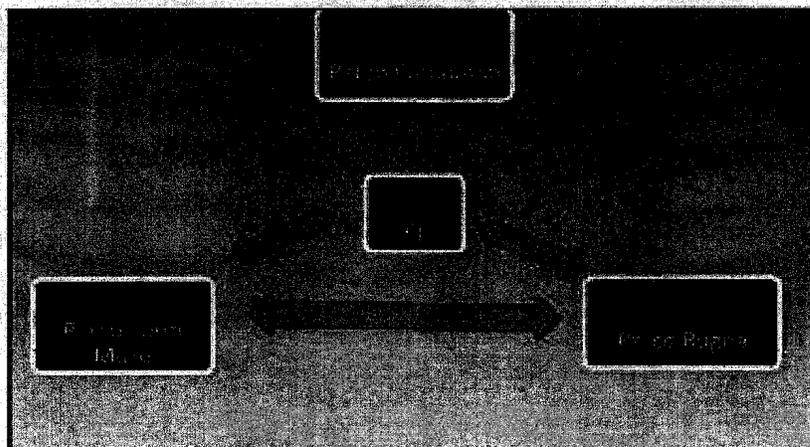


Figura 3 - Schema di ingresso/uscita treni da/per il Porto storico

Lo scenario di breve termine a cui ci si è riferiti è quello che prevede l'elettrificazione/segnalamento da Genova Campasso fino al Passaggio a Livello [escluso] e realizzazione delle opportune indipendenze.

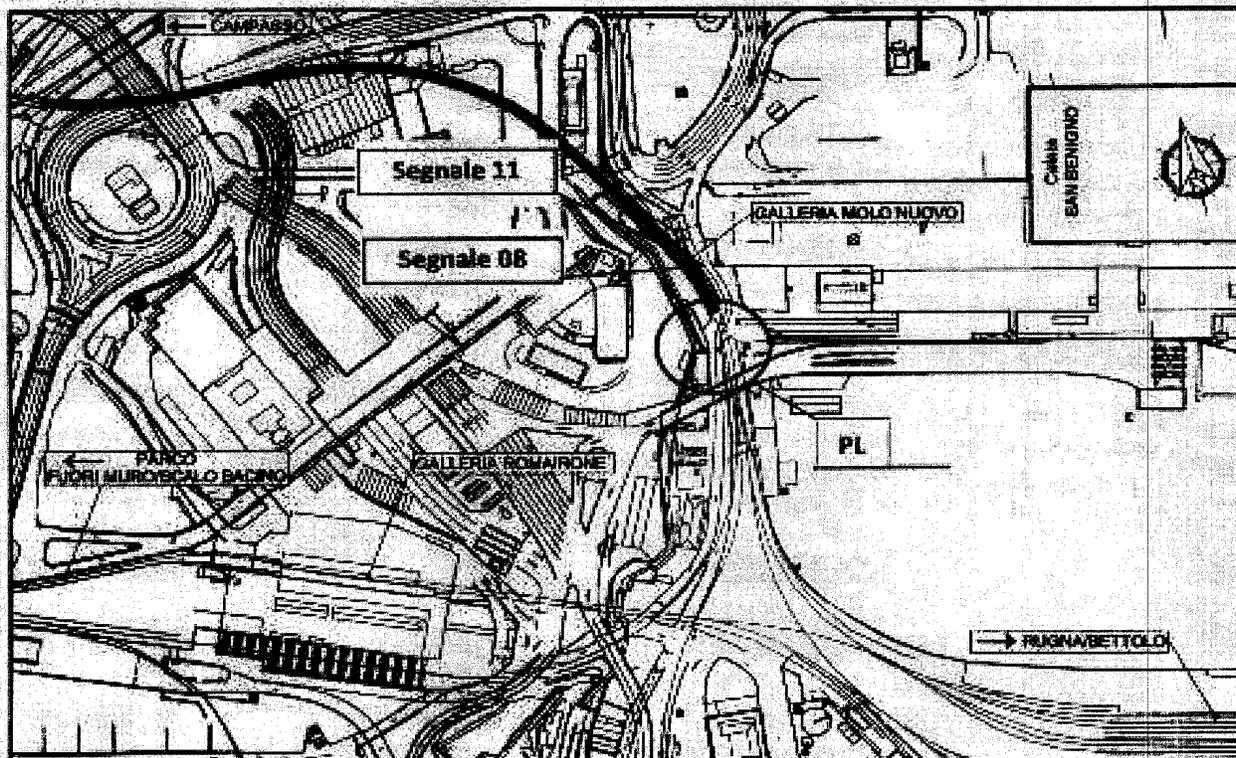


Figura 4 - Scenario di breve termine PL escluso: collegamento per il Parco Campasso.

Treno in arrivo da Genova Campasso per Parco "Rugna" Bettolo (Percorso A-B-C)

Sequenza delle Operazioni

1. Il treno in arrivo a Genova Campasso prosegue come treno fino all'ultimo segnale di 1^a categoria (segnale d'arresto 08)
2. Movimento di manovra (scarto locomotiva elettrica e aggancio locomotiva di manovra) fino al Parco Operativo "Rugna" Bettolo con protezione del PL a cura del personale di manovra

Criticità

- Complessità residuale nell'esecuzione della manovra

Dettaglio delle attività

Condizione: macchina di manovra già presente, pronta per il treno in arrivo.

- Traslazione del treno tra Genova Campasso e segnale
- Sgancio locomotiva elettrica
- Scarto su tronchino
- Aggancio locomotiva di manovra e prova freno ridotta
- Percorrenza tra segnale e parco Rugna

Treno in partenza per Genova Campasso da Parco "Rugna" Bettolo (Percorso C-B-A)

Sequenza delle Operazioni

1. Il materiale viene traslato in manovra fino a Genova Campasso:
 - **Ipotesi 1** - VCO e prova freno a Genova Campasso
 - **Ipotesi 2** - VCO e prova freno al segnale di partenza 11
 - **Ipotesi 3** - VCO e prova freno ridotta al parco Rugna
2. Partenza del treno

Criticità

Prima ipotesi

- **Movimentazione in regime di interruzione e manovra dal porto fino a Genova Campasso (procedure documentali)**
- **Vincoli legati alle caratteristiche dei rotabili (locomotive) delle società, non omologati: inibizione dei movimenti contemporanei nell'impianto**
- **Eventuali problematiche emerse dopo VCO**

Seconda ipotesi

- **Movimentazione e manovra dal porto fino al segnale 11 di Genova Campasso (procedure documentali)**
- **Impegno della linea per tutta la durata delle operazioni**
- **Eventuali problematiche emerse dopo VCO**

Terza ipotesi

- **Movimentazione in regime di interruzione e manovra dal porto fino a Genova Campasso (procedure documentali)**
- **Contemporaneità delle operazioni di VCO con le attività portuali**
- **Vincoli legati alle caratteristiche dei rotabili (locomotive di manovra) delle società, non omologati alla prova del freno: prova freno da ripetere a Genova Campasso con locomotiva elettrica titolare; inibizione dei movimenti contemporanei nell'impianto.**

Dettaglio delle attività

Prima ipotesi

- **Percorrenza da parco Rugna a segnale 11 come colonna spinta**
- **Percorrenza tra segnale e Genova Campasso in regime di interruzione di binario (manovra in linea)**
- **Sgancio locomotiva di manovra**
- **Aggancio loc elettrica titolare**
- **Prova freno ridotta**
- **VCO e prova freno completa a Genova Campasso**
- **Partenza treno**

Seconda Ipotesi

- Percorrenza da parco Rugna a segnale 11 come colonna spinta
- Sgancio locomotiva di manovra
- Aggancio loc elettrica titolare
- VCO e prova freno completa al segnale 11
- Percorrenza tra segnale e Genova Campasso come treno

Terza Ipotesi

- VCO e prova freno ridotta a parco Rugna
- Percorrenza tra parco Rugna e segnale 11 come colonna spinta
- Sgancio loc manovra
- Aggancio locomotiva elettrica titolare e prova freno completa al segnale 11
- Percorrenza tra segnale e Genova Campasso come treno

Treno in arrivo da Genova Campasso per Parco Fuori Muro/Genova Marittima Bacino (Percorso A-B-D e A-B-C-D)

Sequenza delle Operazioni

La sequenza delle operazioni per il treno in arrivo a Genova Campasso diretto al Parco Fuori Muro/Scalo Bacino, è la stessa descritta nei punti 1 e 2 per i treni diretti al Parco Rugna, fino al superamento del PL.

Operazioni successive per manovra diretta attraverso raccordo Trincerone (Percorso A-B-D):

3. **Transito sul raccordo Trincerone**
4. **Ingresso nel parco Fuorimuro**

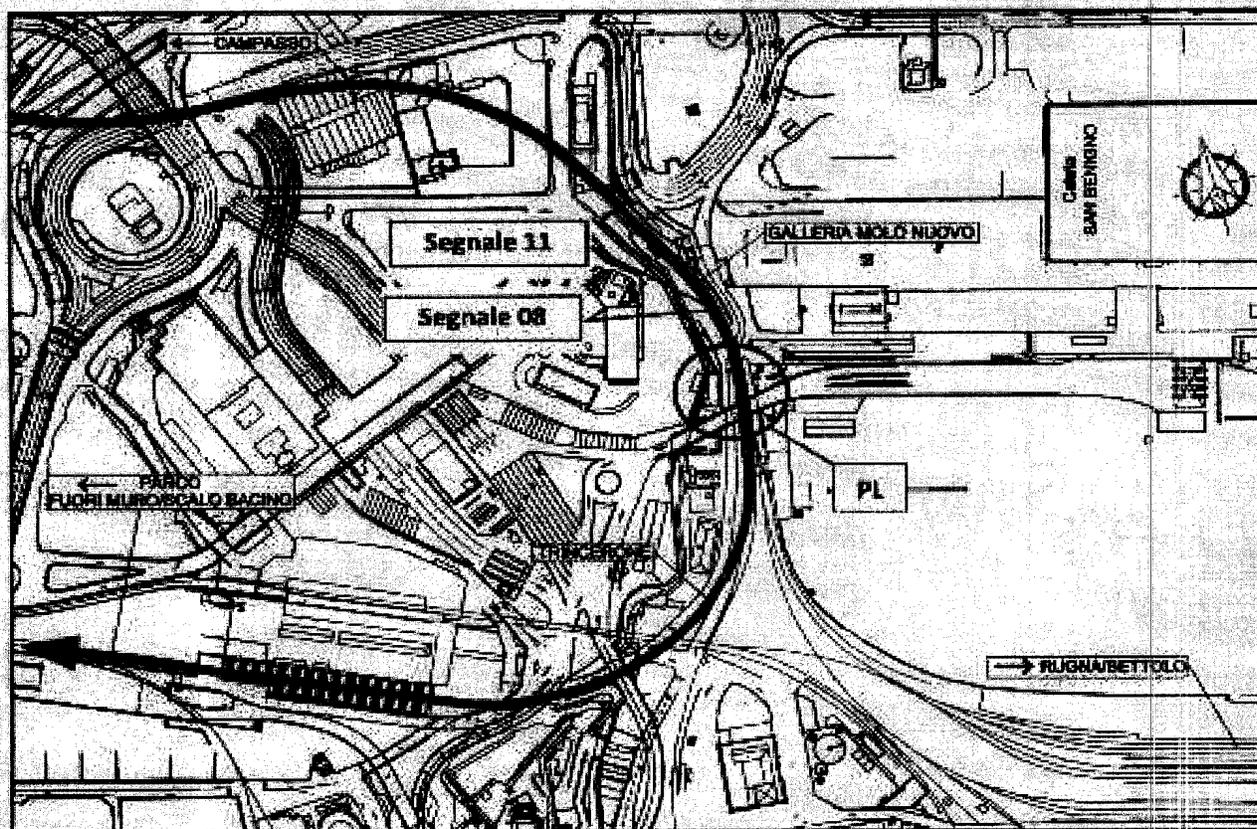


Figura 5 - Scenario di breve termine PL escluso: manovra diretta per Parco Fuori Muro/Scalo Bacino

Operazioni successive per manovra indiretta dalla radice del Parco "Rugna" per cambiare direzione verso i raccordi in galleria Romaltrone (Percorso A-B-C-D):

3. La manovra arriva fino al parco operativo "Rugna" Bettolo (radice "nord" vedi fig.4 o radice "sud" vedi fig.5)
4. Taglio del locomotiva di manovra e cambio direzione
5. Attraversamento piazzale stradale e ingresso nel parco di Fuorimuro

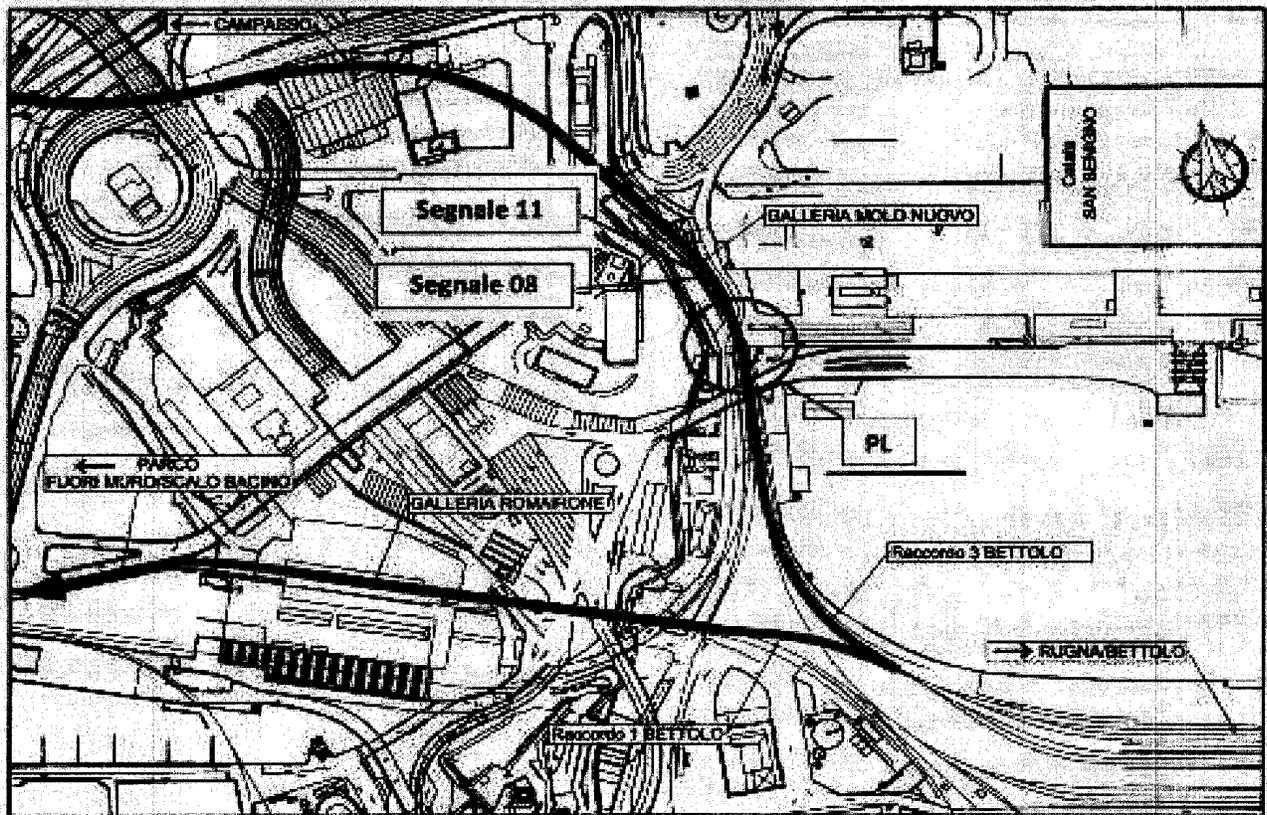


Figura 6 - Scenario di breve termine PL escluso: manovra indiretta per Parco Fuori Muro/Scalo Bacino su radice "nord" Parco Rugna.

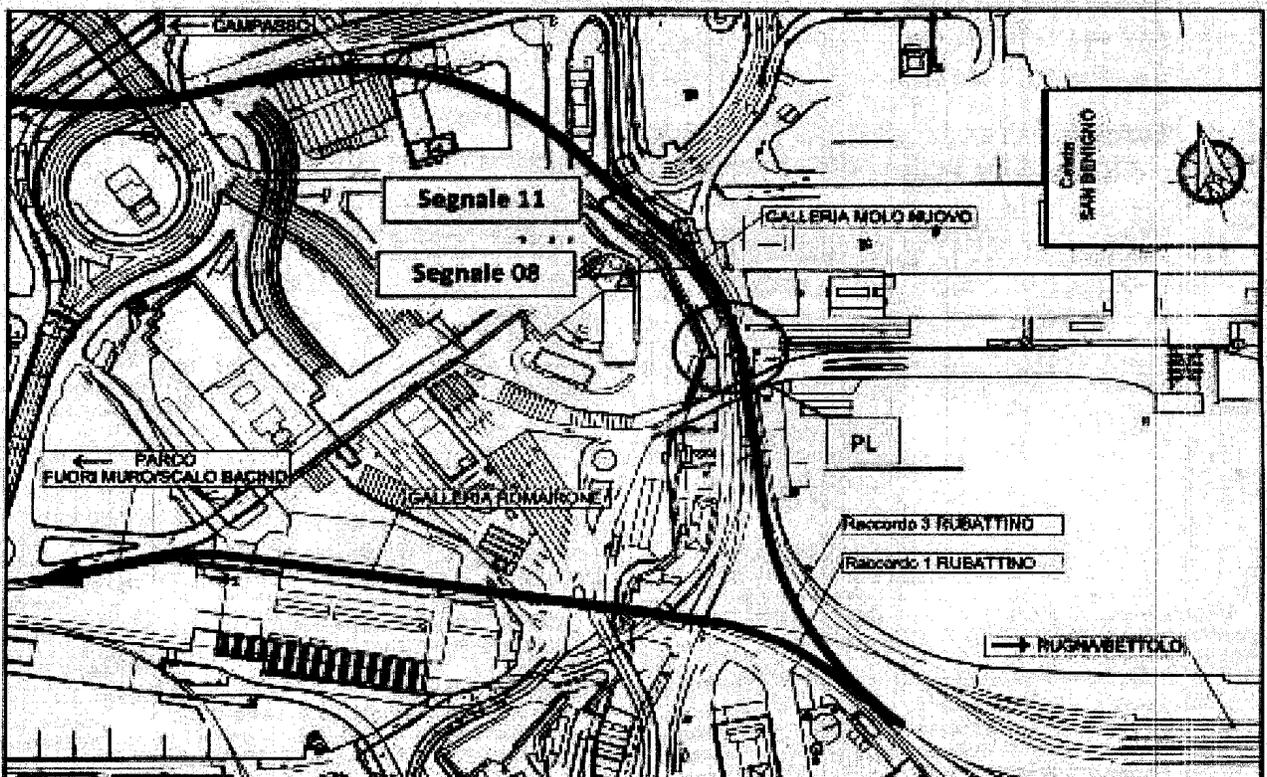


Figura 7 - Scenario di breve termine PL escluso: manovra indiretta per Parco Fuori Muro /Scalo Bacino su radice "sud" Parco Rugna.

Criticità

- Complessità residuale nell'esecuzione della manovra
- Attraversamento di passaggi a livello sequenziali

Per manovra diretta su Trincerone (vedi fig.3):

- Transito su raccordo all'interno di area concessa (cancello ferroviario)

Per manovra indiretta (vedi fig. 4 e 5):

- Doppia manovra per cambio di direzione

Dettaglio delle attività

Condizione: macchina di manovra già presente, pronta per il treno in arrivo.

Per manovra diretta

- Percorrenza tra Genova Campasso e segnale 8
- Sgancio locomotiva elettrica
- Scarto su tronchino
- Aggancio locomotiva di manovra e prova freno ridotta
- Impegno PL
- Attraversamento piazzale Romairone
- Attraversamento area concessa
- Ingresso parco Fuorimuro

Per manovra indiretta

- Percorrenza tra Genova Campasso e segnale 8
- Sgancio locomotiva elettrica
- Scarto su tronchino
- Aggancio locomotiva di manovra e prova freno ridotta
- Percorrenza tra segnale e parco Rugna
- Sgancio locomotiva di manovra
- Giro locomotiva
- Aggancio locomotiva di manovra e prova freno ridotta
- Attraversamento piazzale Romairone
- Ingresso parco Fuorimuro

Treno in partenza per Genova Campasso da Parco Fuori Muro/Genova Marittima Bacino (Percorso D-B-A e D-C-B-A)

Manovra diretta attraverso raccordo Trincerone (Percorso D-B-A):

Sequenza delle Operazioni

1. VCO al parco Fuori Muro

2. Manovra fino a Genova Campasso e aggancio della locomotiva; prova freno a Genova Campasso

Criticità

- Movimentazione in regime di interruzione e manovra dal porto fino a Genova Campasso (procedure documentali)
- Manovra fino a Genova Campasso

Dettaglio delle attività

- VCO e prova freno ridotta a Fuorimuro
- Attraversamento in area concessa della colonna spinta
- Attraversamento piazzale Romairone
- Impegno PL
- Sgancio locomotiva di manovra
- Aggancio locomotiva elettrica e prova freno ridotta
- Percorrenza tra segnale e Genova Campasso in regime di interruzione (manovra in linea)
- Prova freno completa
- Partenza treno

Manovra indiretta dal raccordo Romairone fino alla radice del Parco "Rugna" (Percorso D-C-B-A):

Condizione: locomotiva elettrico già presente al segnale

Sequenza delle Operazioni

1. VCO a Fuori Muro
2. Traslazione fino al parco Rugna come colonna trainata
3. Giro locomotiva (non necessario)
4. Uscita dal porto fino a Genova Campasso come colonna spinta

Criticità

- Impegno del PL
- Interferenze con attività operative nel Parco Bettolo

Dettaglio delle attività

- VCO e prova freno ridotta a Fuorimuro
- Attraversamento piazzale Romairone
- Percorrenza tra parco Rugna e segnale 11 come colonna spinta
- Percorrenza tra segnale e Genova Campasso in regime di interruzione (manovra in linea)
- Prova freno completa a Genova Campasso
- Partenza treno

NOTA: è stata esclusa l'ipotesi di effettuare il cambio locomotiva al segnale per l'arrivo diretto dal parco Fuorimuro per non impegnare eccessivamente la viabilità. Inoltre è stata anche esclusa la prosecuzione in manovra fino a Genova Campasso poiché per locomotive di manovra non omologate occorre interrompere completamente la circolazione nello scalo.

3.2 SCENARIO FINALE

Elettrificazione fino alla radice del parco "Rugna" Bettolo.

Condizioni:

- **Riapertura dei Varchi Sampierdarena e Genova Campasso**
- **Realizzazione di sistemi automatici per PL auto protetto**
Oppure
Eliminazione del PL con passaggi veicoli stradali solo per emergenza
- **Installazione di segnali bassi in corrispondenza della radice elettrificata (Bettolo) - In particolare questa soluzione abbinata alla eliminazione del PL permetterebbe di eliminare l'attività di pilotaggio dalla radice al segnale 08 e viceversa**

Di seguito viene analizzato il modello di esercizio per l'ingresso/uscita dei treni da Genova Campasso al Parco "Rugna" e viceversa. Non vengono analizzati i percorsi relativi ai treni diretti al Parco Fuori Muro in quanto, nella fase a regime, successiva alla riapertura del Parco di Sampierdarena, prevede l'ingresso dei treni diretti al parco Fuori Muro/Genova Marittima Bacino dal varco di Sampierdarena, e lo stesso vale per l'uscita.

L'utilizzo della locomotiva titolare per effettuare le manovre in uscita dal parco Rugna riduce i tempi di percorrenza poiché non è necessario precedere a piedi la colonna che si sposta essendo quest'ultima tirata e non spinta.

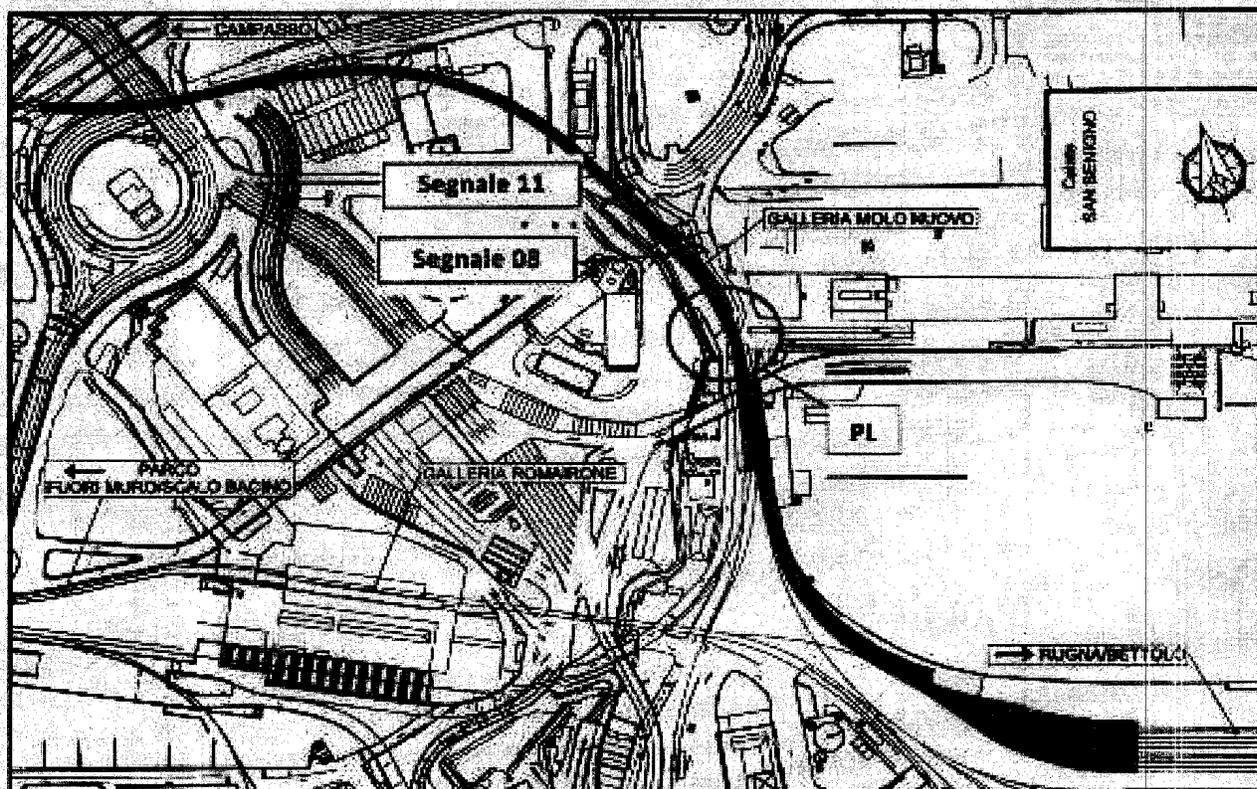


Figura 8 – Scenario finale: collegamento per il Parco Campasso.

Treno in arrivo da Genova Campasso per Parco "Rugna" Bettolo (Percorso A-B-C)

Sequenza delle Operazioni

1. Il treno in arrivo a Genova Campasso prosegue come treno fino all'ultimo segnale di 1^ categoria (segnale d'arresto 08)
2. Movimento di manovra fino al Parco Operativo "Rugna" Bettolo con protezione del PL a cura del personale di manovra

Criticità

- Permanenza del perditempo per attraversamento del PL

Dettaglio delle attività

- Percorrenza tra Genova Campasso e segnale 8
- Percorrenza tra segnale e radice parco Rugna
- Sgancio locomotiva elettrica titolare
- Aggancio locomotiva di manovra e prova freno ridotta
- Scarto locomotiva su tronchino

Treno in partenza per Genova Campasso da Parco "Rugna" Bettolo (Percorso C-B-A)

Sequenza delle Operazioni

1.a Il materiale viene traslato in manovra fino a Genova Campasso:

- **Ipotesi 1** – VCO e prova freno a Genova Campasso
- **Ipotesi 2** – VCO al parco Rugna e prova freno a Genova Campasso

1.b Il materiale viene traslato in manovra sino al segnale 11

- **Ipotesi 3** – VCO e prova freno al parco Rugna

2 Partenza del treno

Condizione: locomotiva in sosta in radice

Criticità

Prima ipotesi

- **Movimentazione in regime di interruzione e manovra dal porto fino a Genova Campasso (procedure documentali) ancorché movimento con locomotiva titolare del treno**
- **Eventuali problematiche emerse dopo VCO**

Seconda ipotesi

- **Movimentazione in regime di interruzione e manovra dal porto fino a Genova Campasso (procedure documentali) ancorché movimento con locomotiva titolare del treno**

Terza ipotesi

- **Contemporaneità delle operazioni di VCO con le attività portuali (al parco Rugna)**

Dettaglio delle attività

Prima ipotesi

- **Aggancio locomotiva elettrica e prova freno ridotta in radice Rugna**
- **Percorrenza tra radice Rugna e segnale 11 in manovra come colonna trainata**
- **Percorrenza tra segnale e Genova Campasso come manovra in interruzione**
- **VCO e prova freno completa a Genova Campasso**
- **Partenza treno**

Seconda ipotesi

- **VCO a parco Rugna**
- **Aggancio locomotiva elettrica in radice Rugna**
- **Prova freno ridotta**

- Percorrenza tra radice Rugna e segnale 11 in manovra come colonna trainata
- Percorrenza tra segnale 11 e Genova Campasso come manovra in interruzione
- Prova freno completa a Genova Campasso
- Partenza treno

Terza ipotesi

- VCO a parco Rugna
- Aggancio locomotiva e prova freno completa in radice Rugna
- Percorrenza tra radice Rugna e segnale 11 in manovra come colonna trainata
- Partenza treno dal segnale 11

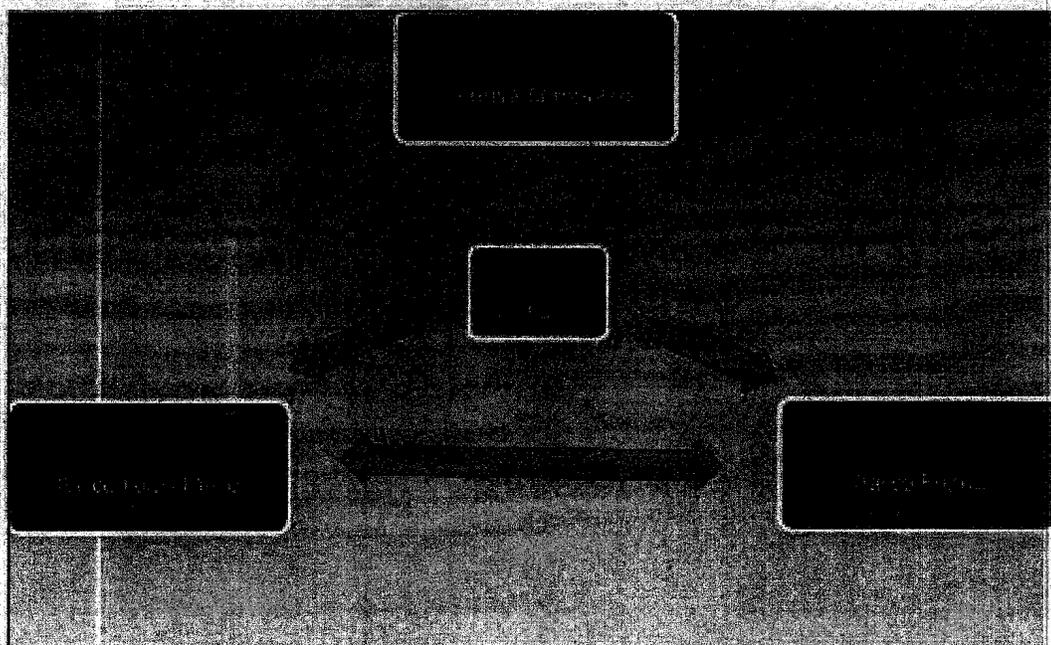


Figura 9 - Schema di ingresso/uscita treni da/per il Porto storico - Scenario di breve termine e scenario finale.

SCENARIO DI BREVE TERMINE (PI ESCLUSO)				
Possibili percorsi	Tempi [min]			
	1° ipotesi	2° ipotesi	3° ipotesi	
1	A-B-C	46		
2	C-B-A	114	114	119
3	A-B-D	36		
4	D-B-A	126		
5	D-C-B-A	125		
6	A-B-C-D	81		

Tabella 1 - Possibili percorsi, tempi di percorrenza e capacità per lo scenario di breve termine (PI escluso).

Percorsi	Capacità (treno/ora)		
	1° ipotesi	2° ipotesi	3° ipotesi
1 A-B-C	46		
2 C-B-A	109	109	104

Tabella 2 – Possibili percorsi, tempi di percorrenza e capacità per lo scenario finale.

3.3 SCENARIO FINALE, APPROFONDIMENTO

Un possibile scenario infrastrutturale di lungo termine potrebbe prevedere la realizzazione di n. 3 binari elettrificati e attrezzati per la partenza/arrivo treni.

Le criticità sono rappresentate da:

- Individuazione di aree dedicate disponibili
- Aspetti regolamentari di interfaccia tra gestore Infrastruttura e APG
- Mantenimento della movimentazione in regime di manovra del materiale dalle aree operative ai binari di arrivo/partenza treno

4 Porto di Genova Voltri: criticità e sviluppi futuri

Criticità attuali

- Tempi di attesa: valori di picco di 6+8 ore di fermo treno (casi limite)
- Problematiche legate alla manovra ed alla gestione dei carri
- Unica macchina di manovra in ingresso/uscita al parco operativo VTE
- Velocità ridotte (4 km/h) dovute all'uscita dei treni in retrocessione (uomo a terra) con conseguenti problematiche legate alla normativa
- Verifiche all'interno del Parco VTE: non sono ad oggi possibili

Sviluppi possibili nell'attuale

- Verifiche: possibilità di avere 2 macchine di manovra, una fissa all'interno del Parco Operativo di VTE e una che fa "da spola" per l'ingresso/uscita treni
- Possibilità di raddoppiare il binario di ingresso/uscita posto tra i 2 parchi (In realtà questo ha senso nella sola ipotesi che sia raddoppiata la macchina di manovra)
- Attuazione delle verifiche VCO all'interno del parco VTE

Sviluppi possibili nel futuro

- In fase di studio: realizzazione della radice di levante del parco Genova Voltri Mare in configurazione definitiva, con doppio ingresso a VTE (per questi aspetti si rimanda allo studio dedicato sul tema condotto da RFI);
- Radice definitiva di levante per 7 binari e n. 4 binari nuovi più 2 binari "a perdere" perché realizzabili oggi ma sul sedime del parco progettato non sono compatibili.

5 Conclusioni

I modelli di esercizio analizzati prevedono, sostanzialmente, alcune criticità non superabili per il periodo di breve termine e cioè l'aumento delle movimentazioni di manovra da e verso il parco Genova Campasso, conseguentemente alla chiusura dell'uscita in direzione Genova Sampierdarena/Forni; inoltre i convogli provenienti dal parco Fuori Muro (Genova Marittima Bacino) o diretti a questo dovranno transitare su un raccordo posto all'interno della concessione CSM.

Rispetto alla quantità attuale di treni presenti nello scalo di Genova Marittima Bacino (valore massimo in programmazione pari a 18 treni/giorno su 24 ore di apertura dell'impianto con sospensione delle manovre dalle ore 24.00 alle 6.00) si ritiene che nello scenario di breve termine il mantenimento dell'offerta possa essere valutato a patto che la VCO per i treni in partenza venga eseguita nei parchi interni al Porto e che siano presenti 2 squadre e 2 locomotive di manovra operanti contemporaneamente.

Il mantenimento dell'offerta, tuttavia, nei termini di un modello concretamente sostenibile, difficilmente potrebbe essere garantito nell'ipotesi di un periodo di lavorazione concentrato in 16 ore; diversamente, ipotizzando di garantire la copertura delle 24 ore si realizzerebbero anche le condizioni per assecondare una residuale crescita del traffico (in particolare dei terminali afferenti al parco Rugna/Bettolo).

Si deve sottolineare che, con riferimento alla situazione attuale, la distribuzione delle partenze e degli arrivi potrà essere rivista secondo un modello ottimizzato riferito all'intera filiera del trasporto.

Ciò premesso, la stima di capacità teorica del sistema "Fuori Muro/Rugna/Campasso" è stata effettuata sulla base delle seguenti ipotesi:

- VCO treni in partenza eseguita ai parchi (Fuori Muro o Rugna);
- disponibilità di 2 squadre di manovra
- disponibilità di 2 locomotive di manovra
- ottimizzazione del ciclo di lavorazione ai terminali (ovvero calcolo sui tempi minimi di impegno della tratta Genova Campasso-sbocco galleria Molo Nuovo)

Per quanto riguarda l'ultimo punto, in particolare, con riferimento alla tabella dei tempi delle singole attività, si è considerato un tempo di impegno pari a 30' così strutturato:

- percorrenza tra Genova Campasso e sbocco galleria (segnale 8) 6 min
- sgancio locomotiva, scarto su tronchino, posa barriere PL 15 min
- aggancio locomotiva di manovra 5 min
- prima fase del ricovero al parco (liberazione della radice) 4 min

Trascorso tale intervallo di tempo, in linea teorica, è possibile effettuare un altro movimento di materiale in arrivo o in partenza, compatibilmente con la capacità dei terminali, per cui le movimentazioni possibili sono pari a 2 all'ora.

In definitiva, su 16 ore di utilizzo, la capacità massima teorica nello scenario di breve termine risulta essere pari a 32 treni/giorno.

Tuttavia, su base esperienziale, in funzione anche della complessità del sistema e del numero di variabili, è concretamente ipotizzabile che il valore massimo a cui ci si possa riferire non debba essere superiore ai 28 treni/giorno nell'arco delle 16 ore.

La capacità dei terminali (Genova Campasso, Fuori Muro, Rugna) del sistema analizzato - per i quali la molteplicità delle operazioni ivi svolte è stata ampiamente descritta nelle pagine precedenti - è un parametro secondario rispetto alla capacità della tratte di collegamento tra Genova Campasso e i terminali portuali.

Il limite imposto dai 3 binari presenti a Genova Campasso, che rappresenta il limite inferiore del sistema, non costituisce vincolo rispetto ai valori di capacità sopra rappresentati.

Rispetto allo scenario di regime il Gruppo di Lavoro evidenzia un miglioramento dell'efficienza gestionale, con la semplificazione delle condizioni di partenza descritte nell'apertura del paragrafo.

6 Allegati

1. ALLEGATO 1a, 1b 1c: Planimetrie rete ferroviaria Italia nord-occidentale con indicazioni su limiti di sagoma, massa assiale, tabella pendenza massima delle linee;
2. ALLEGATO 2: Protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'infrastrutturazione ferroviaria nel porto di Genova del 27 settembre 2011;
3. ALLEGATO 3: Piano schematico interventi di progetto Genova Campasso;
4. ALLEGATO 4: Rappresentazione schematica degli interventi del Nodo di Genova;
5. ALLEGATO 5: Tabella analisi dei tempi di ingresso/uscita treni;
6. ALLEGATO 6: Allegato tecnico per ipotesi elettrificazione e segnalamento galleria Molo Nuovo-Campasso;
7. ALLEGATO 7: Planimetria Genova Campasso;
8. ALLEGATO 8: Planimetria Parco arrivi/partenze Genova Voltri: stato attuale e progetto futuro.

Genova, 24 Gennaio 2014

Il Gruppo di Lavoro

Per R.F.I.

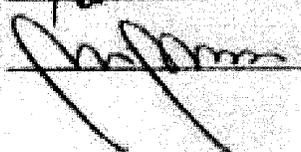
Giovanni ACCADIA



Graziella PAVAN



Massimo MORASSO



Per TRENITALIA

Pier Claudio MARENCO



Per A.P.Ge.

Gian Battista MACCAGNO



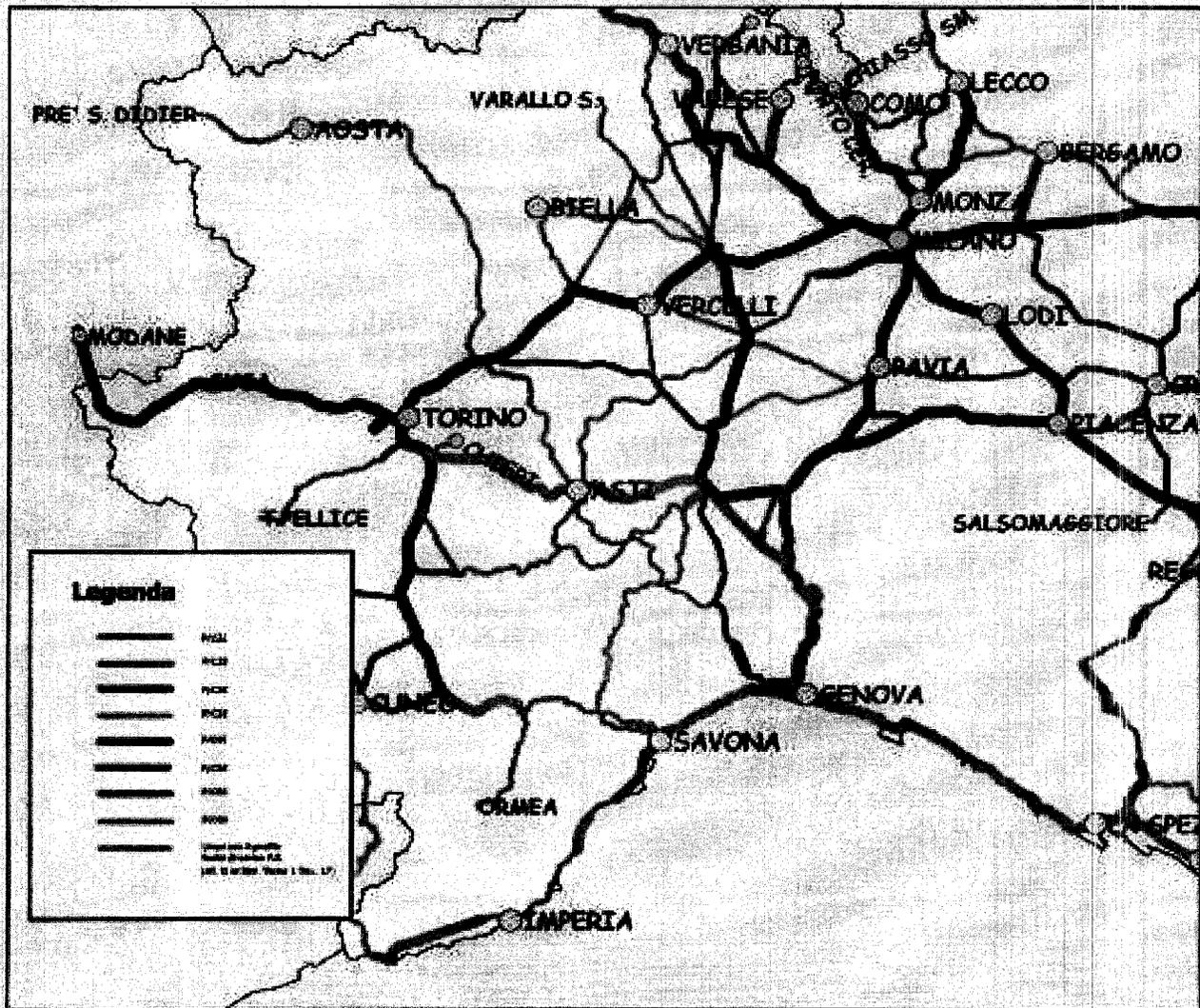
Francesca PINO



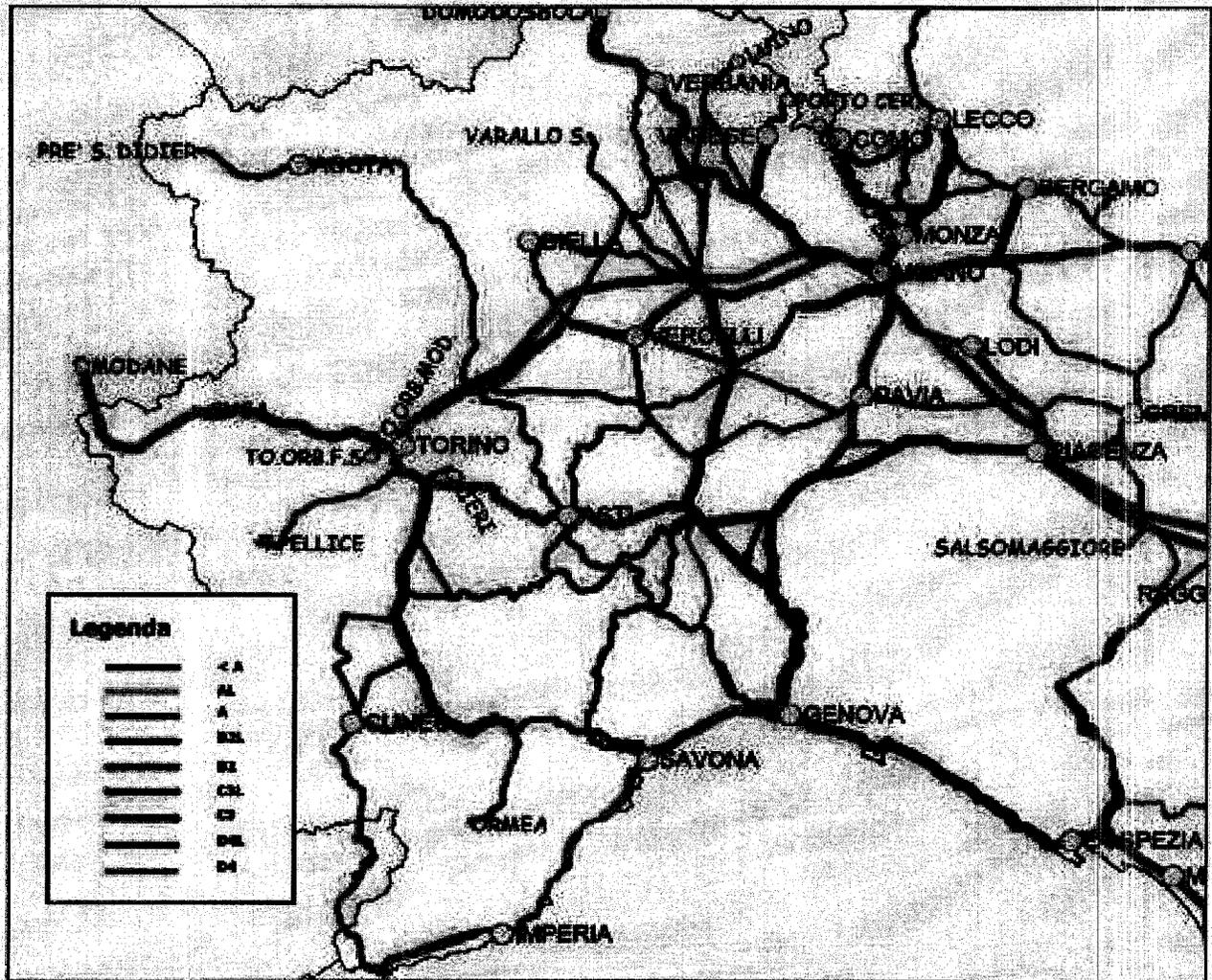
Laura GHIO



ALLEGATO 1a - Planimetria rete ferroviaria Italia nord-occidentale con indicazioni su limiti di sagoma.



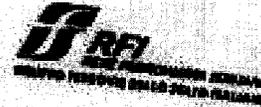
ALLEGATO 1b - Planimetria rete ferroviaria Italia nord-occidentale con indicazioni su limiti di massa assiale.



ALLEGATO 1c- Tabella pendenza massima delle linee di valico.

Linea	Pendenza max
Alessandria-Arquata S.	9 ‰
Arquata S.-Ge. Samplerdarena Sm. (Via Diretta-Mignanego)	16 ‰
Arquata S.-Ge. Samplerdarena Sm. (Via Isola del C.- Busalla)	35 ‰
Alessandria-Ovada-Ge. Samplerdarena Sm.	16 ‰
Alessandria-Ovada-Ge. Voltri Mare	16 ‰
S.Giuseppe di C.-Savona (Via Altare)	30 ‰
S.Giuseppe di C.-Savona (Via Ferrania)	25 ‰

ALLEGATO 2 - Protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'infrastrutturazione ferroviaria nel porto di Genova del 27 settembre 2011.



PROTOCOLLO D'INTESA
tra Autorità Portuale di Genova e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per lo sviluppo
dell'infrastrutturazione ferroviaria nel porto di Genova

Oggi 27 Settembre 2011 a Roma

L'Autorità Portuale di Genova, con sede legale in Genova, via delle Mercanzole, 2
codice fiscale 00807480108 e partita IVA 00807480108, rappresentata da Luigi Merlo, nato a La
Spezia il 31 marzo 1965, il quale interviene nel presente atto in qualità di Presidente,
e
Rete Ferroviaria Italiana spa, con sede legale in Roma, piazza della Croce Rossa 1, codice fiscale
0158870581 e partita IVA 0100981000, rappresentata da Michele Merlo EFA, nato Castellana
Grotte (RM) il 5 ottobre 1946, il quale interviene nel presente atto in qualità di Amministratore
Delegato,

Premesso che

- 1) Autorità Portuale, in attuazione di quanto previsto nel Piano Regolatore Portuale,
 - a) sta realizzando:
I nuovi fasci di binari (tre fasci per complessivi tredici binari) al servizio del polo containeri
Sanità-Battolo e delle relative liquide, il raccordo tra i suddetti fasci di binari e la galleria
Compasso, raccordo con relativa automazione degli scambi ed elettrificazione delle linee;
 - b) ha appaltato:
Il nuovo impianto ferroviario del terminal containeri Ranco-Compasso, da realizzarsi in relazione al
previsto riempimento dello specchio acqua tra i due pontili, nonché le relative connessioni sia
con lo scalo ferroviario Fuori Muro, sia con la linea nazionale verso il parco di Sampierdarena,
un nuovo raccordo con doppio binario sul ponte Libia collegato direttamente alla linea verso il
parco di Sampierdarena;
 - c) ha progettato, finanziato ed appaltato:
un primo lotto della nuova dorsale ferroviaria di Sampierdarena comprendente gli impianti al
servizio del compendio Eliopa-Troscalo e la connessione con il parco Fuori Muro;
 - d) ha progettato :
l'adeguamento ed il prolungamento del parco ferroviario interno di Fuori Muro che prevede la
riduzione dei binari da 9 a 7 e l'ampliamento delle intervie nonché l'installazione di sistemi di
automazione degli scambi in entrambe le radici;
- 2) I predetti interventi per il Bacino di Sampierdarena risultano congruenti con i lavori appaltati da
RFI S.p.A. in attuazione del progetto Valtri-Brignole (nodo ferroviario di Genova).
- 3) I lavori programmati da Autorità Portuale di Genova e da RFI S.p.A., per il bacino di
Sampierdarena potranno trovare utile completamento, in seconda fase, con la condivisa nuova
connessione in galleria tra lo scalo di Fuori Muro ed il parco del Compasso il quale costuirà, nelle



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE



progettata ristrutturazione da parte di RFI con il reinteramento al servizio del traffico merci portuali di almeno 8 binari, fuggendo con il nuovo braccio del terzo veicolo appenninico.

4) Nell'ambito del progetto Voltri-Brignole è prevista la realizzazione dello spostamento a mare della linea Genova Ventralpia ed altresì la ristrutturazione e l'ampliamento (7 binari) del parco merci antri e portuale di Voltri mare.

5) La realizzazione di tale progetto è condizionata dalla dismissione e ricostruzione del viadotto stradale tra autostrada e terminal portuale, progetto recentemente approvato da parte del CIPE e per il quale esiste apposito finanziamento di Autostrade per l'Italia.

6) In previsione dei predetti lavori sullo scalo merci e sul viadotto stradale, è prevista la costruzione di due binari.

7) Le parti ribadiscono il comune interesse allo sviluppo della movimentazione ferroviaria merci di origine e destinazione portuale nonché alla realizzazione ovvero alla implementazione di iniziative retroportuali (in particolare di quelle di Alessandria e di Nisticò) al servizio delle quali si rende necessario creare condotte condizioni per servizi di "navettamento" ferroviario dedicato.

8) La capacità operativa degli interventi sopra indicati è in grado di assicurare il raggiungimento di una ripartizione modale merci strada-ferrovia che si può stimare al 40% del traffico complessivo via ferrovia e che, in proposito, lo sviluppo dell'intermodalità favorita dalla realizzazione di una rete retroportuale rappresenta una condizione ritenuta indispensabile anche in attesa della realizzazione del terzo veicolo appenninico;

Le premesse sono parte integrante del presente Accordo;

convengono

a) Sulla esigenza di completare l'ammodernamento dell'impianto ferroviario tra polo contenitori Santa-Battola e parco ferroviario del Campasso attraverso:

- la progettazione (secondo gli standard utilizzati da RFI), l'appalto e la realizzazione, a cura di Autorità portuale, della parte di linea ferroviaria in galleria Campasso dallo sbocco portuale sino al punto di affiancamento con la linea verso Santa Librada. Tale intervento deve prevedere l'eliminazione dei due binari esistenti, la loro sostituzione con un solo binario centrale in modo da consentire il passaggio dei container high cube fuori segna, la elettrificazione della linea e relativo segnalamento sino al parco del Campasso e le eventuali opere di sistemazione della parte di galleria dedicata esclusivamente al traffico merci portuale.

b) Sulla necessità di migliorare la potenzialità e l'operatività del parco ferroviario di Voltri mare e di quello interno al Terminal, attraverso:

- La costruzione di due binari, avviandosi ad un tempo le procedure di trasferimento al patrimonio di RFI dell'intero sedime afferente allo scalo merci di Voltri mare, confermando, in relazione al riscontro del nodo ferroviario di Genova, l'ampliamento a 7 binari dedicati al servizio merci per lo stesso scalo; in pendente del perfezionamento della procedura di trasferimento, si precisa che la posizione di RFI è quella di non essere soggetta al pagamento di canone sicuro, stante la finalità pubbliche del proprio servizio. L'Autorità

Wsh



ALTERNATIVE PORTUALE DI GENOVA



Portuale prevede che, solo per il caso in cui fosse per legge tenuta all'applicazione di un canone, l'ammontare del medesimo sarà contenuto nei limiti minimi previsti dalla legge (10%), anche per il regime di concessione.

- la realizzazione, a cura di Autorità Portuale, di un nuovo fascio di 3 binari (lunghezza circa 550 metri) al confine nord dell'attuale parco ferroviario interno al Terminal, da destinarsi essenzialmente al servizio di "navettamento" verso i retroporti in modo da rendere più rapido ed economico il relativo servizio;

c) Sulla utilità di interventi nel parco Fuori Muro di Sampierdarena a cura di Autorità Portuale, ed in particolare:

- il prolungamento del parco verso ponente con la realizzazione di un secondo binario di esodo (con risale temporaneo del più radicale intervento di ristrutturazione);
- l'installazione di sistemi di automazione degli scambi sulle due radici;
- l'approntamento di sistemi di security (compresa videosorveglianza) per la gestione di eventuali soste di carri contenenti merci pericolose.

d) Sull'affidamento da parte di Autorità Portuale di Genova a RFI, in regime di contratto/conversione, nell'ambito del parco ferroviario di Fuori Muro, della circolazione treni, della predisposizione degli insediamenti e della manutenzione degli assets ferroviari, compresi le attrezzature tecnologiche e la linea elettrica del parco di Fuori Muro nonché, nelle prospettive degli indicati interventi di elettrificazione della linea e di automazione dei segnalamenti, le altre parti di impianti ferroviari portuali esistenti sul dominio della Autorità Portuale.

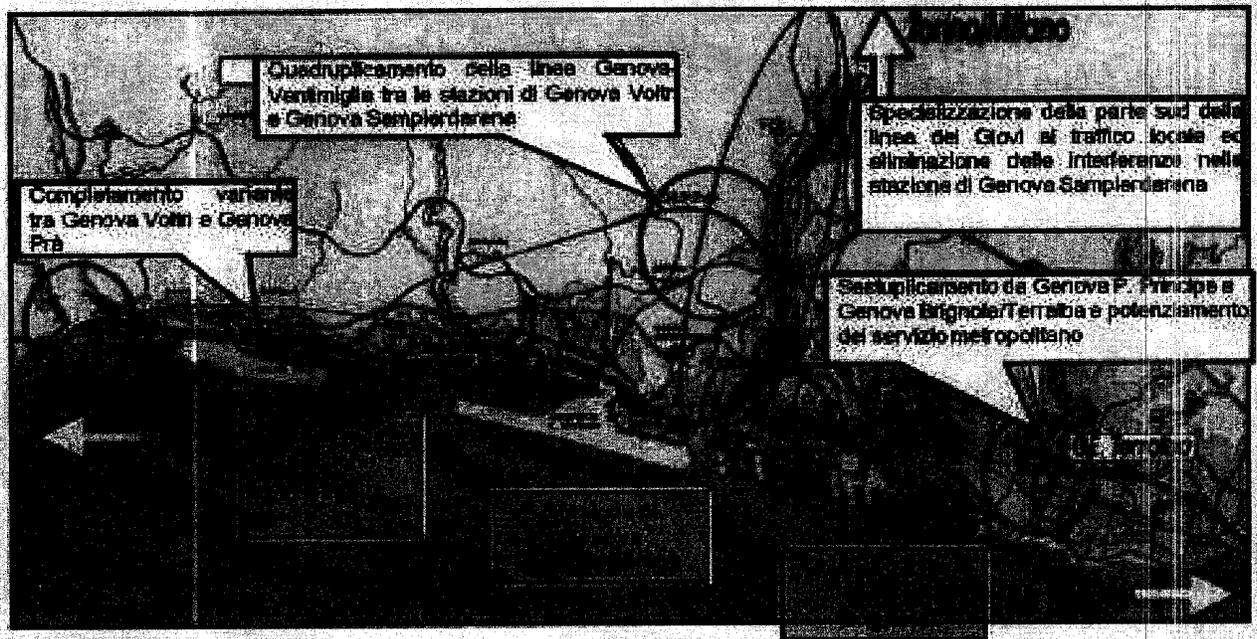
e) Sull'affidamento ad un ristretto gruppo tecnico del compito di verificare l'andamento delle opere e degli interventi come indicati nel presente accordo e di eventualmente integrarne o modificarne la progettazione necessaria, nonché di elaborare sia i documenti contrattuali/convenzionali e gli altri atti necessari per il perfezionamento della presente intesa, sia adeguate proposte al fine del perseguimento dell'obiettivo dello sviluppo del traffico merci via ferrovia non degnato da quello della stazione od implementazione di iniziative retroportuali e connesso servizio di trasferimento dedicato dei carichi via ferrovia.

Allegare le schede tecniche e le cartine degli interventi previsti nonché i quadri economici dei progetti e relativi cronogrammi.

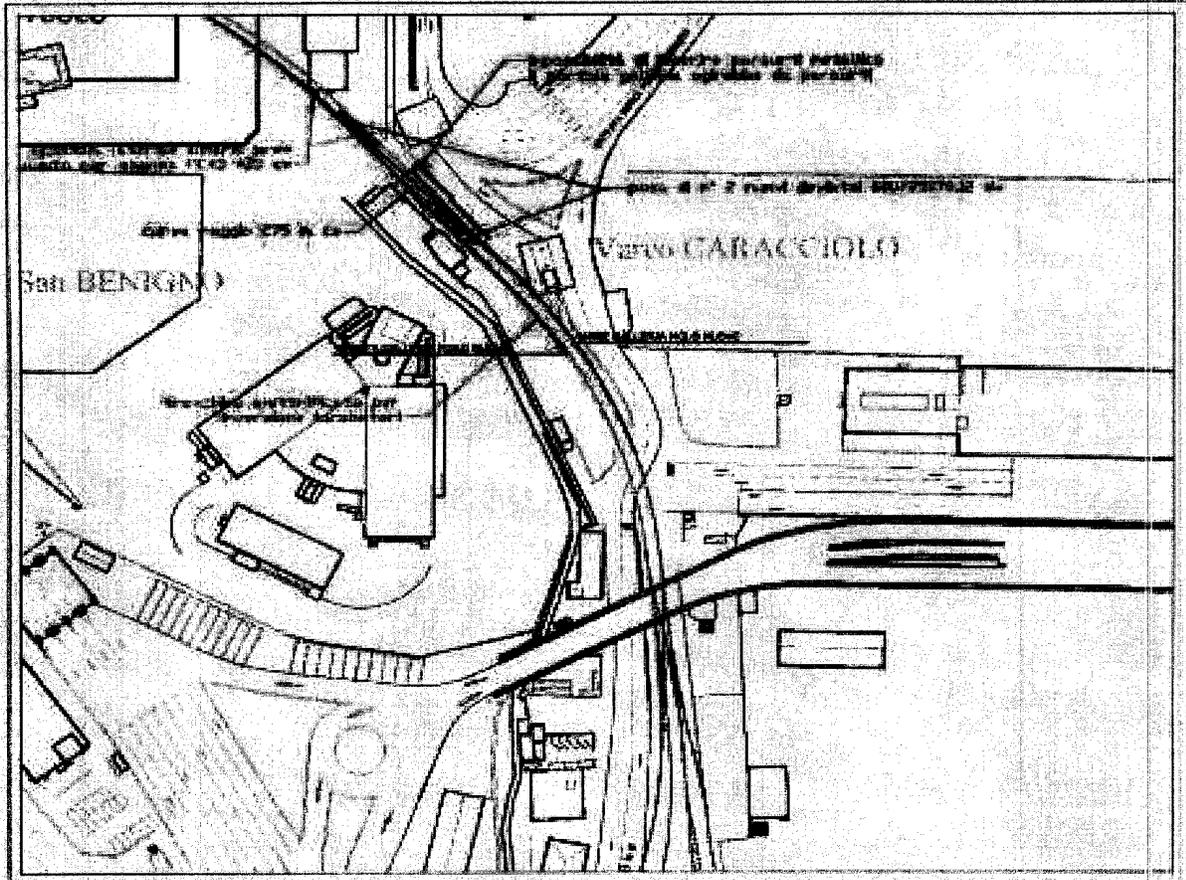
Autorità Portuale di Genova - dott. Luigi Malis

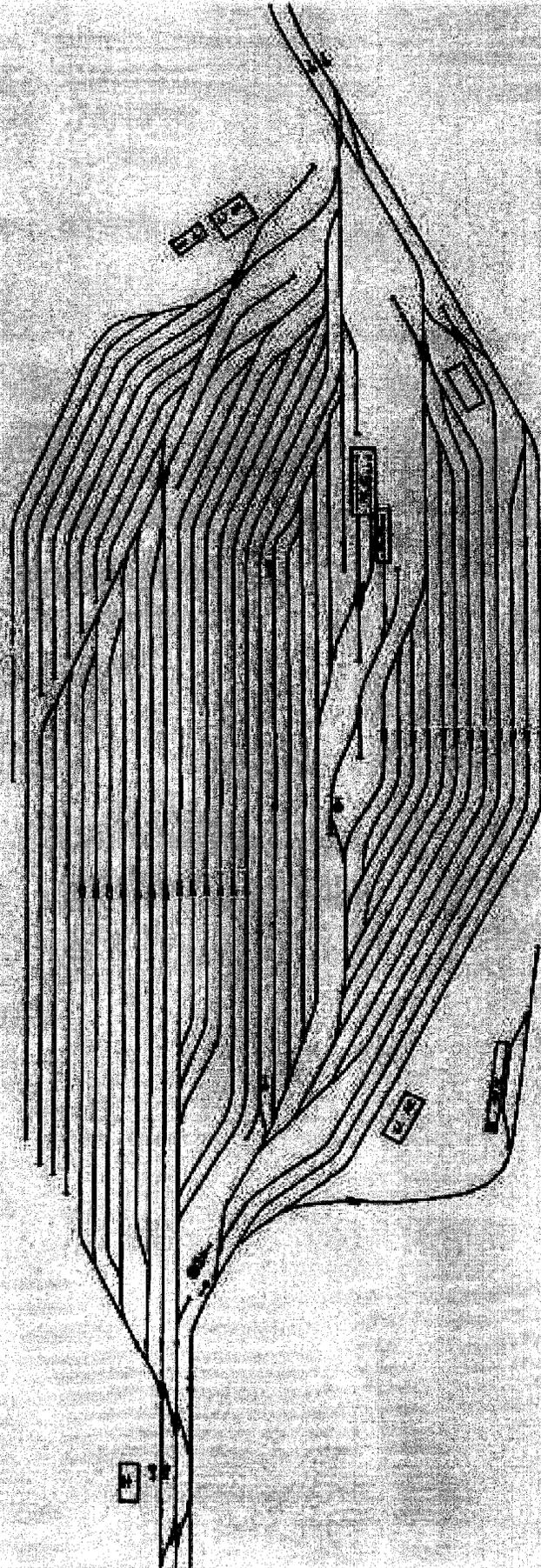
Rete Ferroviaria Italiana spa - Ing. Michele Mario Elia M. M. Elia

ALLEGATO 4 - Rappresentazione schematica degli interventi del Nodo di Genova.

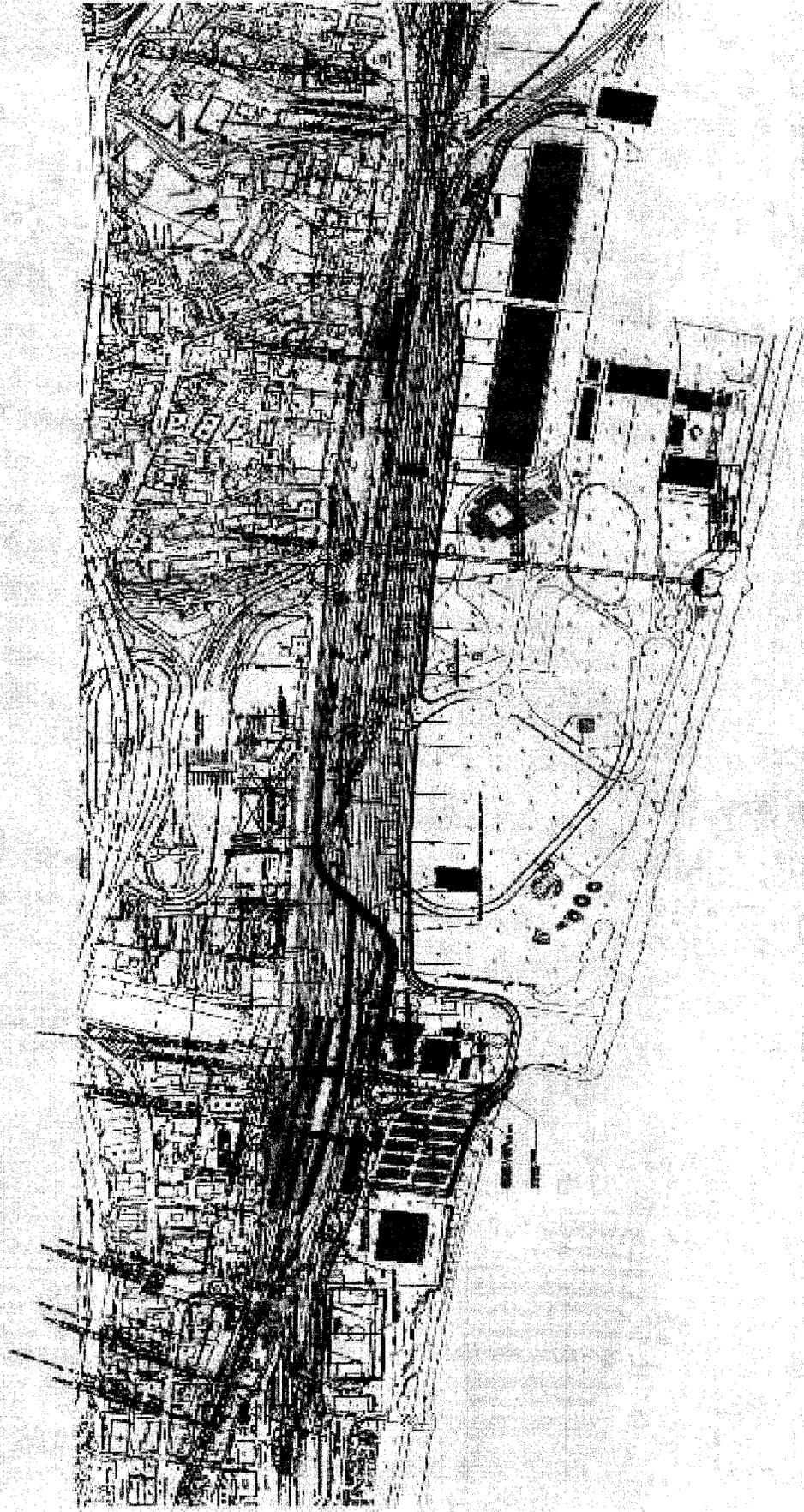


ALLEGATO 6 - Allegato tecnico per ipotesi elettrificazione e segnalamento galleria Molo Nuovo-Campasso.





ALLEGATO 8 - Pianimetria Parco arctivi/parco della Genova Veltri: stato attuale e progetto futuro.



(Allegato D)

Accordo di collaborazione con Ferrovie dello Stato spa su integrazione delle piattaforme logistiche tecnologiche.

ACCORDO DI COLLABORAZIONE

Tra

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., società a socio unico, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, CAP 00161, capitale sociale Euro 38.790.425485 i.v., partita IVA, codice fiscale e numero di iscrizione al Registro delle Imprese 06359501001, rappresentata per la firma del presente atto da Mauro Moretti in qualità di Amministratore Delegato (di seguito anche "**FS**")

e

Autorità Portuale di Genova, con sede legale in Genova, Palazzo San Giorgio - Via della Mercanzia n. 2, CAP 16124, Partita IVA e Codice Fiscale 00807480108, rappresentata per la firma del presente atto da Luigi Merlo in qualità di Presidente, legale rappresentante pro tempore nominato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 16 gennaio 2012, di conferma, per la durata di un quadriennio (di seguito anche "**APGE**")

di seguito congiuntamente denominate le "Parti" o singolarmente denominate la "Parte"

PREMESSO CHE

- a) Il gruppo "Ferrovie dello Stato Italiane" è un gruppo industriale leader del settore del trasporto ferroviario a livello nazionale.
- b) Nel rispetto degli ambiti di autonomia di ciascuna Società, FS assicura il sistema di Information and Communication Technology (ICT) di Gruppo a supporto degli obiettivi strategici del Gruppo medesimo, anche attraverso la definizione e la razionalizzazione delle architetture, delle piattaforme e delle innovazioni tecnologiche, in un'ottica di efficienza dei costi e di efficacia,

avendo come obiettivo servizi e sistemi in linea con le esigenze del mercato; in particolare, nell'ambito di tale missione, per le iniziative ICT a valenza comune, FS assicura il presidio delle fasi di progettazione, la realizzazione delle parti comuni e il monitoraggio delle fasi realizzative specifiche affidate alle singole Società del Gruppo interessate dall'iniziativa.

- c) FS, nell'ottica di rispondere all'esigenza di recupero di efficienza e competitività nel settore del trasporto combinato merci ha avviato - a partire dal 2008 - il programma denominato **"Piattaforma Integrata della Logistica" (PIL)** per sviluppare soluzioni IT a supporto dei servizi di logistica in ottica trasporto merci intermodale, con *focus* specifico all'integrazione del mondo ferroviario con tutti gli operatori nazionali ed internazionali di settore.
- d) Dal 2012 FS sta lavorando all'evoluzione della piattaforma PIL (versione 2.0) con l'obiettivo di **realizzare una collaborazione tra il Gruppo FS e i principali *player* del settore del trasporto intermodale, tra i quali gli operatori delle principali realtà portuali nazionali.**
- e) FS, congiuntamente a APGE, sta finalizzando una nuova procedura semplificata che consente il trasferimento dei container di merce estera presso luoghi autorizzati esterni all'area portuale, collegati mediante il cosiddetto "Corridoio Doganale" le cui linee di sviluppo sono oggetto del tavolo di lavoro e customs coordinato dalla Agenzia delle Dogane.
- f) APGE, d'intesa con i diversi Soggetti, pubblici e privati, operanti nel nodo logistico genovese, ha da tempo avviato la progettazione e successiva realizzazione del sistema telematico portuale (Port Community System E-port) con l'obiettivo di ottimizzare e favorire lo scambio informativo e documentale tra gli attori coinvolti nel processo di importazione e in quello di esportazione.
- g) APGE sta lavorando all'evoluzione del sistema E-Port con **l'obiettivo di estendere e razionalizzare ulteriormente il ciclo logistico portuale;** in

particolare è prevista l'estensione al trasporto ferroviario dell'interscambio documentale (l'informatizzazione del flusso dei documenti è già attivo verso gli autotrasportatori) e l'individuazione delle possibili soluzioni di interoperatività con le piattaforme del processo logistico e del trasporto ferroviario.

- h) APGE riconosce, nello sviluppo dell'intermodalità ferroviaria e **nella razionalizzazione del ciclo logistico portuale, uno strumento atto a garantire** da un lato un recupero, nel breve termine, di ampi margini di efficientamento del sistema logistico che fa capo allo scalo genovese e, dall'altro, lo sviluppo e la sostenibilità del traffico portuale a seguito del completamento degli interventi infrastrutturali in corso.
- i) Entrambe le Parti sono interessate a valutare l'opportunità di dare vita ad una collaborazione finalizzata all'implementazione dei processi e delle interfacce di integrazione tra le rispettive piattaforme, contribuendo così alla realizzazione della gestione integrata delle infrastrutture e nella fornitura di servizi logistici di eccellenza per i sistemi produttivi.

CONSIDERATO CHE

- Le Parti hanno il comune obiettivo di razionalizzare ed informatizzare, nei rispettivi ambiti di competenza, i processi per il trasporto e la logistica; in particolare entrambe si prefiggono di:
 - disporre di sistemi informatici aperti all'integrazione e scalabili in termini di prestazioni e tipologia di servizi offerti;
 - mettere a disposizione, mediante le rispettive piattaforme informatiche, servizi complementari per la gestione del processo logistico intermodale costituendo una rete di comunicazione e di scambi informativi telematica *end-to-end*;
 - gestire, secondo criteri di economicità ed efficienza, le risorse disponibili per le attività di integrazione e gestione dei sistemi.

- In questa ottica, FS e APGE hanno avviato una serie di tavoli di lavoro comuni allo scopo di identificare soluzioni condivise e di delineare le attività di sperimentazione finalizzate alla ricerca della migliore soluzione delle modalità di integrazione tra il "sistema portuale" e l'insieme degli operatori del trasporto merci ferroviario con l'obiettivo di:
 - favorire la crescita del trasporto combinato ferroviario per i flussi in import e raggiungere un maggior bilanciamento tra import ed export;
 - potenziare la catena del valore della logistica riducendo i tempi complessivi di transito della merce nel porto e sviluppare più solidi legami informativi con le realtà retro portuali di interesse del porto di Genova;
 - ottenere, in ottica di medio-lungo periodo, ritorni positivi in termini di sicurezza attraverso una potenziale riduzione dei mezzi pesanti in circolazione sulla rete stradale e autostradale italiana.
- Nello specifico gli incontri di approfondimento hanno consentito di:
 - analizzare nel dettaglio il processo di importazione, di esportazione ed i relativi scambi informativi;
 - identificare lo scenario della prospettata integrazione e stabilire un piano di progetto per l'identificazione delle successive attività.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO,

LE PARTI CONVENGONO SU QUANTO SEGUE

1. Valore delle premesse

- 1.1. Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

2. Oggetto dell'Accordo



- 2.1. Le Parti s'impegnano a cooperare reciprocamente per disciplinare i loro rispettivi rapporti ed attività, in funzione dell'integrale attuazione degli obiettivi indicati nelle premesse, al fine di eseguire un'attività di sperimentazione diretta alla realizzazione di un canale di comunicazione per l'integrazione delle rispettive piattaforme tecnologiche, con particolare riferimento al sistema PIL del Gruppo FS e al sistema E-Port di APGE, nei processi di importazione e nella gestione delle operazioni ferroviarie in ambito portuale (nel seguito anche il "Progetto").
- 2.2. L'integrazione delle due piattaforme sarà realizzata secondo le specifiche definite in maniera congiunta tra FS e APGE, coerentemente agli standard TAF/TSI previsti in ambito europeo, con modalità tali da assicurare le necessarie misure di autorizzazione all'accesso ai sistemi e di riservatezza ed integrità dei dati trattati.
- 2.3. Sulla base dell'istruttoria già svolta, le Parti daranno corso a quanto concordato attraverso la predisposizione di uno specifico Piano di Lavoro per definire il dettaglio delle specifiche tecniche di interfaccia tra le rispettive piattaforme ed i servizi reciprocamente esposti.
- 2.4. L'attività di sperimentazione degli strumenti di interoperatività tra il porto di Genova e terminal interni afferenti al Gruppo FS sarà avviata sui Terminal Container Ferroviari proposti da FS e soggetti all'approvazione dei relativi gestori; quest'ultimi svolgeranno la prospettata sperimentazione e la sua successiva evoluzione sulla base del piano di sviluppo concordemente individuato dalle Parti.
- 2.5. Fatto salvo il generale indirizzo e regolamentazione che Agenzia delle Dogane in tema di Corridoi Doganali, l'attività di sperimentazione sarà inizialmente finalizzata ad individuare strumenti di dialogo da utilizzare in relazione al flusso di merci connesso all'evento EXPO 2015.

- 2.6. Per l'avvio e la gestione della sperimentazione sul nodo portuale di Genova, APGE provvederà - d'intesa con FS - all'identificazione e al coinvolgimento degli operatori interessati.
- 2.7. Le attività di cui al presente Accordo devono essere coordinate con la gestione tipica e normale svolta dalle Parti e non devono in ogni caso interferire con la medesima. In tal senso, le Parti di comune accordo potranno in essere qualsiasi iniziativa volta a limitare le eventuali interferenze o pregiudizi alle loro attività. Nonostante le Parti abbiano di comune accordo posto in essere qualsiasi azione volta a limitare interferenze e /o pregiudizi alla normale gestione delle loro attività, nel caso in cui si verificassero comunque delle interferenze e/o pregiudizi, la Parte che le ha provocate deve immediatamente mettere in atto tutte le azioni/attività utili e necessarie per ripristinare la situazione *ex ante*. E' volontà delle Parti sviluppare in modo coordinato ed efficiente l'adeguamento e l'integrazione delle rispettive piattaforme con l'impegno di mettere in campo tutte le azioni utili e necessarie per conseguire la realizzazione del Progetto.

3. Coordinamento generale

- 3.1. FS e APGE opereranno in modo coordinato nella gestione delle attività operative di realizzazione e di messa in esercizio dell'integrazione tra le due piattaforme per consentire il corretto ed efficiente scambio di messaggi tra i diversi soggetti coinvolti.

4. Costi delle azioni di integrazione

- 4.1. Le Parti s'impegnano a tenere tutti i costi e le spese da ciascuna Parte sostenuti in relazione alle attività dipendenti dal presente Accordo che peraltro conseguono a quanto le Parti hanno programmato di sostenere per le rispettive attività di sviluppo nel settore. Le Parti concordano altresì che l'attuazione delle ulteriori iniziative che eventualmente scaturiranno dal

presente Accordo, ivi compresa la ripartizione delle spese derivanti, saranno subordinate alla definizione di successivi accordi che specificheranno dettagliatamente i costi e obblighi in capo ai soggetti direttamente coinvolti.

5. Durata

- 5.1. Il presente Accordo ha la durata di 15 (quindici) mesi e può essere prorogato, su richiesta delle Parti, per un ulteriore periodo concordato fra le Parti stesse mediante scambio di comunicazione scritta, inviata a mezzo lettera raccomandata a/r almeno 30 (trenta) giorni prima della scadenza.
- 5.2. Ciascuna Parte si riserva la facoltà di recedere dal presente Accordo in qualsiasi momento per sopravvenute esigenze rimesse alla propria esclusiva valutazione. In questo caso ciascuna Parte si farà carico di tutti i costi da essa sostenuti fino al momento di efficacia del recesso.
- 5.3. Il recesso unilaterale della Parte dovrà essere notificato all'altra Parte tramite raccomandata A.R., fax o e-mail ed avrà effetto dalla data di ricezione della relativa comunicazione.

6. Clausola di riservatezza

- 6.1. Per Informazioni Riservate ai sensi del presente articolo si intendono tutte le informazioni di qualsiasi natura scambiate o acquisite dalle Parti o dai Soggetti Informati come di seguito definiti, in qualsiasi forma scritta e orale, durante il periodo di validità del presente Accordo, ivi incluso il contenuto del presente Accordo, e concernenti le Parti stesse e/o società che fanno parte dei rispettivi gruppi societari. Le Informazioni Riservate comprendono altresì qualsiasi parere, rapporto, commento o analisi eseguite dalle Parti, dai Soggetti informati ovvero per conto delle une o degli altri da terzi, sulla base delle Informazioni Riservate, nonché tutti gli atti e le attività informali posti in



essere dalle Parti, dai Soggetti Informati, ovvero per conto degli uni o delle altre da terzi, per dare esecuzione al presente Accordo.

6.2. Per Soggetti Informati si intendono gli amministratori, direttori, consulenti, rappresentanti, funzionari e dipendenti di ciascuna Parte e delle Società e/o enti di rispettiva appartenenza, che abbiano necessità di accedere alle Informazioni Riservate per l'esecuzione del presente Accordo.

6.3. Ciascuna Parte, per sé e per conto dei Soggetti Informati, si impegna a:

- a) considerare le Informazioni Riservate come strettamente private e riservate e ad adottare tutte le misure necessarie (incluse quelle indicate nella presente clausola) per non pregiudicare la riservatezza di tali informazioni;
- b) utilizzare le Informazioni Riservate unicamente nei limiti e allo scopo dell'esecuzione del presente Accordo; a non usare tali informazioni in alcun modo che arrechi danno all'altra Parte e/o a Società del gruppo societario di appartenenza, né per alcun altro scopo di qualsivoglia natura;
- c) fatta eccezione per quanto espressamente consentito dalla presente, a non divulgare alcuna Informazione Riservata a terzi o rilasciare, alcun annuncio riguardo al presente Accordo e alla sua esecuzione, eccetto il caso di espresso consenso scritto dell'altra Parte;
- d) nel caso in cui, per vincoli di legge o regolamentari o su richiesta delle competenti Autorità, sia necessario comunicare le Informazioni Riservate, a consultare l'altra Parte per concordare tempi e i contenuti di qualsiasi comunicazione, salvo diversa previsione di legge;
- e) non utilizzare le Informazioni Riservate in modo da indurre dirigenti, impiegati, clienti o fornitori del Gruppo FS a cessare di essere tali.

- 6.4. Le Parti si impegnano a rispettare gli obblighi di riservatezza sanciti dal presente articolo per tutta la durata del presente Accordo e per i successivi due anni. Le Parti convengono espressamente che non costituiscono violazione degli obblighi di riservatezza di cui al presente articolo le comunicazioni e gli scambi di informazioni con i competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i soggetti da questi incaricati ai fini di cui al precedente art. 3 del presente Accordo.
- 6.5. La Parte ricevente si obbliga espressamente a non trasmettere e porre a conoscenza di terzi diversi dai Soggetti Informati le Informazioni Riservate senza il previo espresso consenso scritto dell'altra Parte. Ciascuna Parte, qualora ottenga l'espressa autorizzazione scritta a trasferire le Informazioni Riservate a terzi, si impegna ad imporre a tali terzi l'obbligo di massima riservatezza, agli stessi termini e condizioni contenuti nel presente Accordo.
- 6.6. Non sono considerate Informazioni Riservate le informazioni:
- a) preventivamente qualificate come "non riservate" tra le Parti anche ai fini dei comunicati stampa;
 - b) note o comunque già a conoscenza della Parte ricevente in data anteriore alla loro comunicazione o alla sottoscrizione del presente Accordo;
 - c) conosciute dalla Parte ricevente, in quanto generalmente e prontamente disponibili al pubblico ovvero ricevute legittimamente da terzi senza restrizioni;
 - d) divenute di pubblico dominio dopo essere state rese note per causa che non costituisce inadempimento delle intese contenute nel presente Accordo.
- 6.7. Ciascuna Parte potrà procedere a richiesta giudiziaria di adeguati risarcimenti per qualsiasi inadempimento all'obbligo di riservatezza sancito dal presente



articolo, comunque idoneo a produrre danni; l'ammontare di questi risarcimenti dovrà essere determinato dal Foro competente di cui al successivo art. 11.

- 6.8. Le Parti non assumono alcuna garanzia reciproca in merito alla completezza e correttezza delle Informazioni Riservate e non sono responsabili dell'uso che di tali Informazioni Riservate venga fatto dall'altra Parte, dai Soggetti Informati o a qualsiasi titolo da terzi, né per qualunque errore od omissione ad esse relativi, salvo per quanto coperto da specifiche dichiarazioni e garanzie rilasciate ai fini dell'esecuzione del presente Accordo.
- 6.9. Le Informazioni Riservate rimarranno di esclusiva proprietà della Parte che le ha rese disponibili.
- 6.10. Le Parti si impegnano a mettere in atto tutte le misure organizzative, fisiche e logiche occorrenti ad assicurare il corretto trattamento dei dati ai sensi del D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196.
- 6.11. Il presente Accordo non costituisce a favore della Parte ricevente concessione di licenza o di altro diritto di utilizzo di brevetti, marchi, modelli o altri diritti di proprietà industriale.
- 6.12. Le Parti si danno atto che non saranno considerati inadempimenti e/o violazioni del presente Accordo la diffusione di informazioni e di comunicazioni che sia necessaria a ciascuna Parte per poter assumere le deliberazioni autorizzative alla firma del presente Accordo e delle successive intese, in particolare nel caso d'istruttoria e di deliberazione che abbia natura di procedimento pubblico.

7. Comunicati al pubblico

- 7.1. In caso di annunci al pubblico o comunicati stampa successivi alla sottoscrizione del presente Accordo, le Parti dovranno concordare preventivamente le informazioni da fornire al pubblico.
- 7.2. Nessuna Parte potrà effettuare alcun comunicato stampa o annuncio pubblico di qualsiasi genere relativo alle materie trattate nel presente Accordo se non con il consenso esplicito dell'altra Parte, ad eccezione delle comunicazioni richieste per legge o in adempimento di una disposizione legittima dell'Amministrazione competente.
- 7.3. Ciascuna Parte dovrà comunicare tempestivamente all'altra Parte l'obbligo di effettuare una legittima e obbligatoria comunicazione.

8. Codice etico

- 8.1. APGE dichiara di ben conoscere il Codice Etico del Gruppo FS (pubblicato al seguente indirizzo internet: nel sito <http://www.fsitaliane.it> nella sezione "Il Gruppo" sottosezione "Chi siamo - Governance - "Codice etico") e si impegna a rispettarlo.
- 8.2. L'eventuale violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel suddetto Codice Etico configura una ipotesi di risoluzione automatica dell'Accordo ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1456 c.c. per fatto e colpa di APGE che sarà conseguentemente tenuta al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione.

9. Conflitto di interessi

- 9.1. Ai fini dell'esecuzione dell'Accordo, le Parti confermano l'insussistenza di situazioni soggettive od oggettive che possano comportare un conflitto di



interessi che osti in qualsivoglia misura allo svolgimento dell'Accordo medesimo.

- 9.2. Parimenti ciascuna Parte si impegna, ove nelle more dell'esecuzione dell'Accordo dovessero insorgere impreviste situazioni di conflitto di interessi, a darne immediata notizia all'altra che procederà alle valutazioni del caso.
- 9.3. Nell'ipotesi in cui risultasse non conforme al vero anche una sola delle dichiarazioni rese ai sensi del comma precedente, ovvero una delle Parti non rispettasse gli impegni e gli obblighi assunti per tutta la durata del presente Accordo, lo stesso si intenderà automaticamente risolto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., per fatto e colpa della Parte inadempiente che sarà conseguentemente tenuta al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione.

10. Modifiche

- 10.1. Il presente Accordo potrà essere modificato e/o integrato esclusivamente a mezzo di apposito atto che sarà efficace e vincolante tra le Parti solo se concordato e formalizzato per iscritto.

11. Legge applicabile e foro competente

- 11.1. Il presente Accordo è regolato dalla legge italiana.
- 11.2. Per ogni controversia relativa all'interpretazione o esecuzione del presente Accordo o comunque ad esso connessa, sarà competente in via esclusiva il Foro di Roma.

12. Norme finali

- 12.1. Le Parti confermano di essere e di restare soggetti giuridici indipendenti e di conservare la loro autonomia, non intendendo costituire, con la sottoscrizione



del presente Accordo, una *joint venture*, una società o altro tipo di associazione di tipo professionale, escludendosi l'*affectio societatis*.

- 12.2. Nessuna delle Parti assumerà o creerà obbligazioni per conto dell'altra né farà dichiarazioni o fornirà garanzie a nome dell'altra diverse da quelle preventivamente autorizzate per iscritto.
- 12.3. La nullità parziale di quanto previsto nel presente Accordo o la nullità di singole clausole non comporta la nullità dell'intero Accordo.
- 12.4. Le Parti si danno reciprocamente atto che il presente Accordo, il quale rappresenta la sostanziale volontà delle Parti, è stato in ogni sua parte oggetto di trattative e che tutte le clausole, singolarmente e nell'insieme, sono state espressamente approvate da ciascuna Parte, con conseguente esclusione dell'applicazione dell'art. 1341 c.c. in tema di clausole vessatorie.

13. Comunicazioni

- 13.1. Eventuali comunicazioni tra le Parti relative alla esecuzione dell'Accordo dovranno essere scambiate utilizzando i seguenti recapiti:

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Piazza della Croce Rossa 1

00161 Roma

Telefono: +39 0644102650

Fax: + 39 0693580010

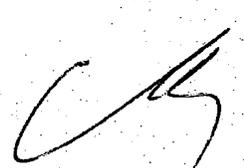
E-Mail: m.levi@fsitaliane.it

c.a. Ing. Maurizio Levi

Autorità Portuale di Genova

Palazzo San Giorgio - Via della Mercanzia 2

Genova



Telefono: +39 0102412200-2002-2846

Fax: + 39 0102412224

E-Mail: appres@porto.genova.it;

l.boselli@porto.genova.it;

l.ghio@porto.genova.it

c.a. Presidenza Autorità Portuale di Genova / Dott. Luciano Boselli Dirigente
Servizio Processi Portuali e Innovazione / Dott.ssa Laura Ghio Responsabile
Ufficio Pianificazione Strategica e Controllo dei Piani di Impresa

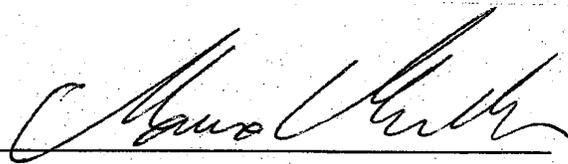
Ferrovie dello Stato Italiane

UA 8/5/2014

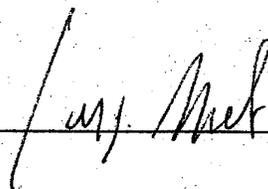
FS-AD/A0011/P/2014/0000200

Letto, confermato e sottoscritto a Roma in data 8 maggio 2014

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.



Autorità Portuale di Genova



ALLEGATO 2

Ambito	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5
Sampierdarena					
€/tradotta	730	720	710	700	690
Voltri					
€/tradotta	710	700	690	690	690

Le tariffe relative alla movimentazione dei carri singoli saranno corrispondenti al 10% delle tariffe di tradotta.

L'anno 1 decorrerà dalla stipula del contratto (22 settembre 2015) sino alla fine del mese di settembre 2016 e gli anni successivi dal 1° ottobre al 30 settembre (ad eccezione dell'ultimo anno, quale che sia ai sensi dell'art. 3, che decorrerà sempre dal 1° ottobre ma con scadenza al termine finale di durata della concessione).

Le suddette tariffe sono aggiornate sulla base degli indici ISTAT per i prezzi al consumo delle famiglie, operati e impiegati relativamente all'anno precedente. La prima revisione sarà a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello della stipula del contratto.

Il Concessionario, ai sensi del Capitolato Speciale, è facoltizzato ad erogare a favore delle imprese ferroviarie servizi complementari e correlati al servizio ferroviario portuale, purchè non facciano venire meno l'obbligo del rispetto degli standard di servizio e di sicurezza.