



*Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,
Portoferraio, Rio Marina,
Cavo, Capraia Isola

REGOLAMENTO COMPENSORIALE DELLA MANOVRA FERROVIARIA

LIVORNO CALAMBRONE – LIVORNO DARSENA

Livorno, novembre 2018



INDICE

PREMESSA	3
TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI.....	4
Oggetto del Regolamento	4
Definizioni	4
TITOLO II - COMPOSIZIONE DEL COMPENSORIO DI LIVORNO CALAMBRONE (IMPIANTI DI LIVORNO CALAMBRONE E LIVORNO DARSENA).....	6
La rete fisica	6
Ambito di effettuazione del servizio di manovra da parte del Gestore Unico	10
Beni essenziali per la manovra nel comprensorio	10
TITOLO III - LA MANOVRA FERROVIARIA	11
Attori del sistema e responsabilità della Manovra	11
Modalità di svolgimento delle manovre	12
Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria	12
TITOLO IV - IL GESTORE UNICO	13
Modalità di individuazione del Gestore Unico e Operatore di manovra del servizio ferroviario di comprensorio	13
Durata dell'affidamento del servizio della manovra ferroviaria.....	13
TITOLO V - CONDIZIONI GENERALI DEL SERVIZIO	14
Obblighi del Gestore Unico	14
Livelli di qualità del servizio del Gestore Unico	14
TITOLO VI – FUNZIONAMENTO DELL’ASSEMBLEA COMPENSORIALE E REVISIONE DEL REGOLAMENTO.....	16
Convocazione dell’Assemblea Compensoriale	16
Criterio per le decisioni dell’Assemblea Compensoriale.....	16
Clausola di revisione obbligatoria del ReCoMaF.....	17
Rinvio alle disposizioni vigenti	17



PREMESSA

L’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con Delibera 18/2017 stabilisce le “**Misure regolatorie concernenti i servizi di manovra ferroviaria di cui all’articolo 13 del decreto legislativo 15 luglio 2015**”.

Tali misure, come indicato dalle delibere n. 30/2016 e n. 70/2014, si applicano esclusivamente agli impianti in regime di **Gestore Unico (GU)**, selezionati, secondo i criteri espressi con la delibera n. 133/2016, in ragione della particolare complessità degli stessi, della loro collocazione strategica nell’ambito del sistema logistico nazionale e dell’esigenza di trovare un nuovo assetto nell’organizzazione del servizio di manovra, a seguito del disimpegno di RFI come gestore unico di detti impianti a partire dal 2013.

La Delibera 18/2017 richiede, per ogni comprensorio, l’identificazione degli Operatori Comprensoriali (OC), del Gestore Unico e la Redazione del **Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria (ReCoMaF)**.

Ai fini della redazione del ReCoMaF la Delibera ART 18/2017 definisce le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) quali operatori comprensoriali “per le aree ricadenti nella circoscrizione di un’Autorità di Sistema Portuale”.



TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto del Regolamento

1. Il presente Regolamento, di cui le Premesse costituiscono parte integrante, disciplina le modalità di individuazione del Gestore Unico, nonché le modalità per l'assunzione di decisioni organizzative e di pianificazione comuni in materia di manovra ferroviaria.
2. Il ReCoMaF disciplina, inoltre, i diritti e gli obblighi che gravano in capo al Gestore Unico, agli Operatori Comprensoriali e agli eventuali operatori di manovra.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente atto si intende per:

«**Compensorio Ferroviario**»: insieme afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli impianti raccordati, dagli analoghi impianti di proprietà del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (di seguito: GI) e da una o più stazioni ferroviarie o impianti di interfaccia con la rete ferroviaria nazionale, nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento;

«**Impianto di Servizio**»: l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11, del d.lgs. 112/2015, ivi comprese le infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari;

«**Impianto Raccordato**»: impianto, di proprietà di soggetto diverso dal GI, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo;



«**Operatore Comprensoriale**»: soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del comprensorio ferroviario in cui si svolga sia attività di manovra che attività di movimentazione di merci (carico, scarico, trasbordo); qualora il proprietario di un'area ne abbia conferito o affidato il godimento ad altri soggetti, può delegare a costoro l'esercizio dei diritti e degli obblighi derivanti dal presente Regolamento; per quanto riguarda le aree ricadenti nella circoscrizione di un'Autorità di Sistema Portuale (di seguito: AdSP), si intende per proprietario, ai fini del presente Regolamento, l'AdSP stessa;

«**Assemblea Comprensoriale**»: organo dotato del potere di deliberare su tutte le decisioni organizzative e di pianificazione comuni agli Operatori Comprensoriali in materia di manovra ferroviaria;

«**Servizio di Manovra Ferroviaria**»: servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, fornito a beneficio di un comprensorio ferroviario. Detto servizio si compone dell'insieme di:

- *manovra primaria*, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni a quelli di presa e consegna del comprensorio ferroviario, ove presenti, e viceversa;
- *manovra secondaria*, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di presa e consegna del comprensorio ferroviario ai binari di lavorazione del carico all'interno delle singole unità produttive, e viceversa;

«**Gestore Unico**»: il soggetto, individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni relative alla commercializzazione ed eventualmente all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario;

«**Operatore del Servizio di Manovra**»: un soggetto, qualora individuato dal Gestore Unico, al quale sono attribuite funzioni relative all'esercizio del Servizio di Manovra Ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario.

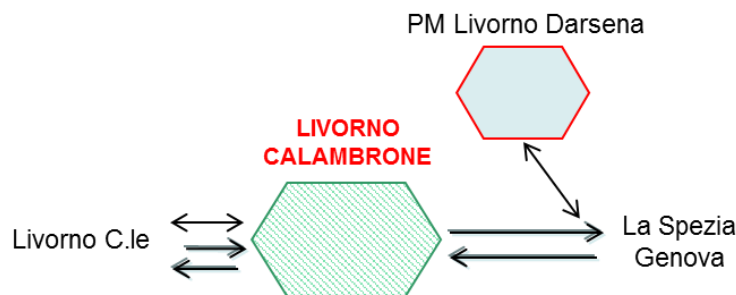


TITOLO II - COMPOSIZIONE DEL COMPENSORIO DI LIVORNO CALAMBRONE (IMPIANTI DI LIVORNO CALAMBRONE E LIVORNO DARSENA)

Articolo 3

La rete fisica

Il compensorio ferroviario di Livorno Calambrone è composto dagli impianti di Livorno Calambrone e di Livorno Darsena collegati alla rete ferroviaria nazionale sulla linea Genova-Roma, dalle infrastrutture ferroviarie costituite dal cosiddetto raccordo base e dagli impianti raccordati privati o in concessione.



Il servizio ferroviario è basato sulla stazione di Livorno Calambrone, dalla quale si diramano i raccordi per il Porto Vecchio, per il Porto Nuovo, comprendenti i rami ferroviari per il Canale Industriale e la Darsena Toscana Sponda Est, nonché i binari di collegamento alle zone industriali orientali (raffineria ENI e MIDA) ed all'Interporto Amerigo Vespucci:

- I) *Porto Vecchio*: l'area è allacciata alla rete ferroviaria presso la stazione di Livorno Calambrone dal quale si diparte il binario di dorsale, da cui inizia l'area Porto Vecchio che viene ulteriormente suddivisa andando a individuare vari fasci;
- II) *Canale Industriale*: l'area è collegata, sulla sponda est, alla stazione di Livorno Calambrone mediante raccordi che attraversano via Leonardo da Vinci e che richiedono l'interruzione del traffico stradale per le operazioni di manovra;
- III) *Porto Nuovo*: l'area così denominata inizia dal p.l. di via Galvani e comprende il fascio "Porto Nuovo".

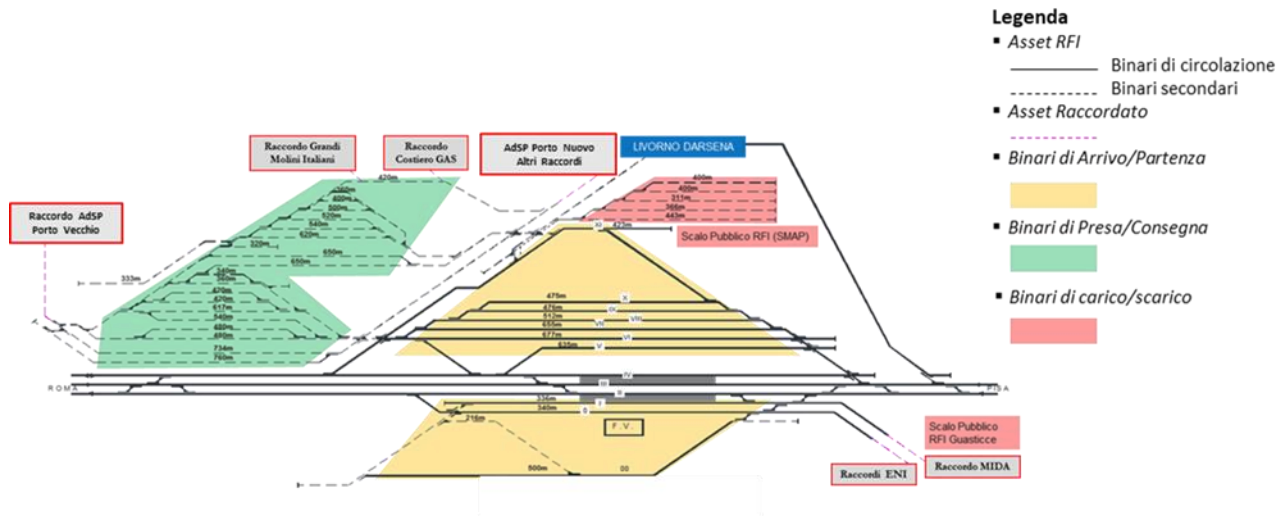
La Darsena Toscana Sponda Ovest usufruisce del nuovo impianto di Livorno Darsena.



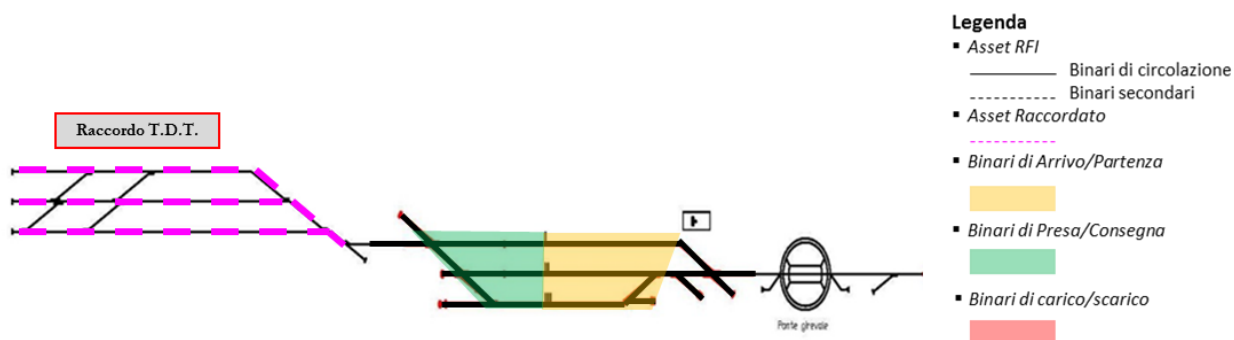


Schema funzionale comprensorio ferroviario:

Terminali e impianti ferroviari – LIVORNO CALAMBRONE	
Bin. circolazione	00 – XI (336 – 677 m)
Binari A/P	00-I, V-XI
Binari P/C	1-20 FM
Aste	Asta binario XI, Asta ricovero
Raccordi	n. 13
Binari collegamento	Dorsale PORTO VECCHIO m. 1500 Dorsale PORTO NUOVO m. 1500 Dorsale GUASTICCE m. 4000
Binari carico/scarico	n. 5 (Scalo Pubblico)
Attrezzature per l'handling	n.d.
Attrezzaggio IS raccordi	Fermadeviatoio di accesso + manovra a mano



Terminali e impianti ferroviari – LIVORNO DARSENA	
Bin. circolazione	I – III (750 m)
Binari A/P	I - III
Binari P/C	I - III
Aste	-
Raccordi	n. 1
Binari carico/scarico	-
Attrezzature per l'handling	n.d.
Attrezzaggio IS raccordi	Fermadeviatoio di accesso + manovra a mano



Raccordati/Scalo RFI presenti nel Comprensorio

ADSP MAR TIRRENO SETTENTRIONALE – RACCORDO BASE PORTO VECCHIO
ADSP MAR TIRRENO SETTENTRIONALE – RACCORDO BASE PORTO NUOVO
TERMINAL DARSENA TOSCANA
TRINSEO
LORENZINI TERMINAL
NERI DEPOSITI COSTIERI
REBORA/EREDI-NERI
COSTIERO GAS LIVORNO
GRANDI MOLINI ITALIANI
ENI RAFFINERIA/STABILIMENTO GPL
SCALO RFI/TERMINALI ITALIA
MIDA



Articolo 4

Ambito di effettuazione del servizio di manovra da parte del Gestore Unico

Le attività riguardano il servizio di manovra nel comprensorio ferroviario di Livorno Calambrone (impianti di Livorno Calambrone e Livorno Darsena):

- Nel caso di Imprese Ferroviarie:
 - La manovra primaria dai binari di corsa ai binari di presa in consegna e viceversa;
 - La manovra secondaria e la terminalizzazione, con o senza scomposizione, dal binario di presa in consegna ai raccordi portuali e privati afferenti al Comprensorio e viceversa;
 - Le operazioni accessorie connesse a quanto sopra (es. aggancio e sgancio di locomotive; apposizione e rimozione segnali, scarto carri, ecc...), come indicate nel PIR.
- Nel caso dei terminal e di altre imprese:
 - La movimentazione di carri o gruppi di carri all'interno dei raccordi privati o da questi verso raccordi portuali o altri impianti se richiesto al Gestore Unico;
 - Le operazioni accessorie connesse a quanto sopra.

Articolo 5

Beni essenziali per la manovra nel comprensorio

Con riferimento alla Misura n. 6 della Delibera ART n. 18/2017, si precisa che all'interno del Comprensorio non sono presenti locomotori di proprietà di RFI.

L'individuazione dei beni essenziali sarà aggiornata dall'Assemblea di Comprensorio sulla base delle indicazioni del Gestore Unico.



TITOLO III - LA MANOVRA FERROVIARIA

Articolo 6

Attori del sistema e responsabilità della Manovra

In base al quadro normativo di riferimento nazionale e internazionale, i seguenti soggetti hanno compiti nell'attribuzione, erogazione e controllo del servizio di manovra nel comprensorio ferroviario:

- ANSF, in qualità di autorità italiana preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale ai sensi del Capo IV della Direttiva 2004/49/CE e svolge i compiti e le funzioni per essa previste dal D.Lgs. n. 162/2007 e s.m.i.;
- ART, in qualità di ente di regolazione delle politiche inerenti il settore dei Trasporti;
- AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, in qualità di soggetto concedente parte dell'infrastruttura, ente affidante il servizio di interesse generale di manovra portuale, operatore comprensoriale dell'ambito portuale (...);
- RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura della Stazione di Livorno Calambrone e Livorno Darsena e di vigilanza¹ sul Raccordo Base e sui Raccordi particolari allacciati alla Rete nazionale con apposito contratto (DICCC);
- Gestore Unico di Manovra, in qualità di soggetto affidatario del servizio di Manovra Unica, come in seguito meglio precisato;
- Imprese Ferroviarie, alle quali è demandata la verifica dei convogli e le operazioni di interfaccia con il Gestore Unico previste nei propri Sistemi di Gestione della Sicurezza;
- Terminal Portuali e Ditte Industriali Raccordate, configurabili come soggetti autorizzati a svolgere attività all'interno di uno o più terminal o stabilimenti industriali o simili e sul cosiddetto raccordo base, alle quali sono demandate le operazioni di interfaccia con il Gestore Unico.

¹ Compete a RFI effettuare visite periodiche per verificare:

- il rispetto delle norme in vigore;
- il rispetto delle procedure d'inoltro dei convogli che figurano nel Registro delle Disposizioni di Servizio (M47) di Livorno Calambrone;
- il rispetto delle prescrizioni particolari per l'esercizio dell'impianto riportate nell'apposito Fascicolo di Raccordo compilato a cura delle Ditte Raccordate e approvato da RFI.



Articolo 7

Modalità di svolgimento delle manovre

Il dettaglio delle modalità di svolgimento delle manovre deve essere descritto in apposito documento predisposto dal Gestore Unico.

In generale, la movimentazione dei veicoli dai binari di stazione (che hanno al tempo stesso la funzione di arrivo/partenza su rete RFI e presa/consegna all'interno del sistema dei raccordi) e viceversa è effettuata a cura, responsabilità e spese del Gestore Unico.

Al fine di garantire la regolarità e la sicurezza delle manovre, sull'infrastruttura ferroviaria di collegamento fra Stazione di Livorno Calambrone, Livorno Darsena e Terminal Portuali e Ditte Industriali Raccordate, può operare solo il Gestore Unico affidatario del servizio.

Le modalità per la movimentazione e la messa a disposizione dei veicoli in arrivo e partenza per/dal raccordo sono definite nelle Norme di esercizio del raccordo (NER) contenute nel Fascicolo di Raccordo (FR).

In coerenza con le tracce acquistate dall'IF, i veicoli destinati ai raccordi base e particolari o in restituzione dagli stessi sono messi a disposizione o riconsegnati sui binari di presa e consegna.

Articolo 8

Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria

La programmazione del servizio di manovra ferroviaria nel Comprensorio deve essere coordinata con la programmazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all'interno delle singole unità produttive del Comprensorio.

A tal fine viene redatto, secondo le modalità previste dalla misura 8.2 della delibera ART 18/2017, il "Documento di Programmazione dei servizi ferroviari nel Comprensorio" ("M53 di Comprensorio"), nel rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali. Gli Operatori Comprensoriali, il GI, il



GU e le IF interessate sottoscrivono il Documento M53 di Compensorio con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti.

Il GU assicura la copertura del servizio, quando richiesto, per tutto il periodo di apertura degli impianti di Livorno Calambrone e Livorno Darsena, attualmente stabilito in 7 giorni su 7 h24 (come da PIR).

TITOLO IV - IL GESTORE UNICO

Articolo 9

Modalità di individuazione del Gestore Unico e Operatore di manovra del servizio ferroviario di compensorio

Il Gestore Unico e Operatore di Manovra sarà individuato mediante gara, celebrata dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale su delega dei firmatari del presente Regolamento. La sottoscrizione del presente Regolamento, il quale costituisce parte integrante degli atti di gara, vale ai fini di cui al comma 1.

Nelle more dell’aggiudicazione della gara e per il periodo necessario allo start-up del servizio (dotazione locomotori e personale in caso di subentro di un nuovo soggetto diverso dall’attuale Gestore Unico), l’attuale Gestore Unico di Livorno Calambrone e l’attuale concessionario del servizio di manovra sul raccordo base AdSP garantiranno la continuità del servizio.

L’Assemblea Compensoriale, in presenza di benefici del sistema nel suo complesso, può avviare una procedura di gara su di un perimetro di attività ferroviaria più esteso rispetto a quello indicato nel ReCoMaF.

Articolo 10

Durata dell'affidamento del servizio della manovra ferroviaria

L’affidamento del servizio di manovra al Gestore Unico avrà durata di 5 anni.



TITOLO V - CONDIZIONI GENERALI DEL SERVIZIO

Articolo 11

Obblighi del Gestore Unico

Il Gestore Unico ha l'obbligo:

- di adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei servizi di manovra ferroviaria;
- di praticare ai clienti dei servizi di manovra ferroviaria prezzi che non possono superare il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità a quanto stabilito dalla Misura n. 43 dell'Allegato 1 alla delibera dell'Autorità n. 96/2015;
- di pubblicare sul proprio sito web le condizioni tecnico-economiche dei servizi di manovra ferroviaria, secondo quanto stabilito alla Misura n. 10 della delibera 18/2017;
- di predisporre un sistema separato di rendicontazione della contabilità dei costi dei servizi di manovra ferroviaria;
- di comunicare all'Autorità le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a quelle pubblicate;
- di pubblicare sul proprio sito web i livelli garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali.

Articolo 12

Livelli di qualità del servizio del Gestore Unico

I livelli di qualità del servizio che il Gestore Unico dovrà garantire sono:

- 1) Per le operazioni funzionali all'introduzione del convoglio nel Terminal:
L'avvio delle operazioni di manovra entro un tempo massimo di 15 minuti:
 - a) In caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;
 - b) In caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:



- 15 minuti nelle tracce orarie di punta;
- 30 minuti nelle fasce orarie medie;
- 60 minuti nelle fasce orarie di morbida.

2) Per le operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dal Terminal e al successivo piazzamento in stazione:

L'avvio delle operazioni volte all'estrazione del treno ed il successivo piazzamento in stazione (per le eventuali operazioni tecniche propedeutiche alla partenza) nel rispetto della tempistica definita nel prospetto M53 integrato.

3) Per le tracce programmate in gestione operativa, preventivamente concordate con il GU, tale ultimo si obbliga ad effettuare le operazioni di manovra entro un massimo di 90' dall'arrivo del convoglio nella stazione di destinazione, ovvero dal termine delle operazioni di carico e messa a disposizione del Terminal (per le operazioni propedeutiche alla partenza).

Gestore Unico, terminal e altre imprese definiscono di comune accordo gli standard di servizio per le specifiche operazioni richieste sia afferenti alla movimentazione di materiale rotabile sia di materiale in manutenzione.

La mancata ottemperanza ai suddetti obblighi comporterà per il Gestore Unico una corresponsione all'IF o altro soggetto destinatario del servizio, a titolo di penale, di una somma pari al 10% del corrispettivo relativo al Servizio di Manovra ferroviaria. Nessun addebito potrà essere imputato al Gestore Unico nel caso di ritardi in arrivo nella stazione di destinazione oltre le soglie sopra indicate, ovvero nell'estrazione del convoglio dal Terminal o qualora il Gestore Unico dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia stato dovuto a cause non riconducibili alla sua responsabilità.

Il Gestore Unico pubblica sul proprio sito web, con cadenza mensile, i tempi complessivi - e per singolo utente - di espletamento delle attività contemplate nei propri contratti con i soggetti destinatari del servizio.



TITOLO VI – FUNZIONAMENTO DELL’ASSEMBLEA COMPENSORIALE E REVISIONE DEL REGOLAMENTO

Articolo 13

Convocazione dell’Assemblea Compensoriale

L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha il compito di convocare l’assemblea compensoriale, di iniziativa propria o anche su richiesta di uno solo degli operatori compensoriali, ogni qualvolta ve ne sia necessità nonché di coordinarne i lavori attraverso, a titolo meramente esemplificativo, la fissazione dell’ordine del giorno, la successione degli interventi e la stesura del relativo verbale.

Ai sensi del presente Regolamento, sono Operatori Compensoriali:

- Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale;
- Rete Ferroviaria Italiana con delega a Terminali Italia;
- ENI.

Articolo 14

Criterio per le decisioni dell’Assemblea Compensoriale

Ai sensi della misura 5.2 le decisioni vengono assunte in caso di voto favorevole di più del 50% degli operatori compensoriali, che rappresentino più del 75% del traffico merci in arrivo e partenza dal comprensorio nell’anno precedente. L’aggiornamento annuale dei dati di traffico verrà elaborato:

- a) da Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale su dati di Rete Ferroviaria Italiana/Terminal Raccordati e Mercitalia Shunting & Terminal, fino all’entrata in servizio del Gestore Unico;
- b) dal Gestore Unico, per il periodo successivo.



Articolo 15

Clausola di revisione obbligatoria del ReCoMaF

La revisione del presente ReCoMaF sarà obbligatoria nel caso:

- di ingresso, uscita o variazioni della rappresentatività di operatori comprensoriali;
- di modifica del perimetro del comprensorio ferroviario ai sensi della Misura 3 della Delibera ART 18/2017.

La procedura di revisione del ReCoMaF segue le indicazioni della Misura 5 della Delibera ART 18/2017.

Articolo 16

Rinvio alle disposizioni vigenti

Per quanto non espressamente previsto dal presente Regolamento, si rinvia alle disposizioni previste dal codice civile applicabili per analogia o dalla normativa legislativa e regolamentare applicabile in materia.



Il presente ReCoMaF è stato visionato da RFI che ne ha validato i contenuti per quanto di competenza e viene sottoscritto dagli operatori consorziali:

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

F.to Presidente Ing. Stefano Corsini

Terminali Italia su delega RFI

F.to Ing. Giuseppe Acquaro

ENI

F.to Direttore Ing. Fabrizio Loddo
