



AUTORITA' PORTUALE  
DI ANCONA

ORDINANZA N° 15 / 2003

Il Presidente dell'Autorità Portuale di Ancona :

- Valutata** la necessità di riorganizzare il servizio di manovra ferroviaria all'interno del porto, sia sui binari di servizio, sia all'interno degli stabilimenti raccordati a seguito delle più recenti determinazioni legislative nazionali e comunitarie ;
- Considerato** che in data 28 maggio 2003 è stato stipulato il Contratto di allaccio della rete ferroviaria demaniale alla rete ferroviaria italiana tra Autorità Portuale e RFI S.p.a. e in pari data è stata sottoscritta la Convenzione tra Autorità Portuale e Trenitalia S.p.a. - Div. Cargo per la disciplina dei rapporti economici e operativi con quella società che esercita il servizio di trasporto ferroviario ;
- Considerato** che pertanto è possibile emanare il Regolamento operativo portuale per la disciplina delle manovre ferroviarie, e ciò ai fini dell'immediato avvio della procedura ad evidenza pubblica per l'individuazione del soggetto gestore del servizio ferroviario portuale che ai sensi dell'art.6 comma 1 let c) della L.84/94 e del D.M. 4/04/96 costituisce servizio di interesse generale ;
- Visto** il parere favorevole sulla ipotesi di regolamentazione per l'esercizio delle infrastrutture ferroviarie portuali e della movimentazione dei vagoni, espresso dal Comitato Portuale con Delibera n°16 in data 29/04/2003 ;
- Visto** il parere favorevole sul medesimo testo espresso da RFI S.p.a. con nota RFI/DMAN/288 del 3/06/2003.

ORDINA

Art. 1

E' approvato e reso esecutivo l'annesso " *Regolamento per l'esercizio delle infrastrutture ferroviarie nel Porto di Ancona e della movimentazione dei vagoni* ".

Art. 2

Eventuali violazioni alla normativa allegata saranno perseguite ai sensi dell'art.1174 Cod.Nav., ove il fatto non costituisca più grave reato.  
E' fatto obbligo a chiunque spetti osservare o far osservare le allegate disposizioni.

Ancona, 18/06/2003.

IL PRESIDENTE  
(Dott. Alessandro Ravli)

OK L

## REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NEL PORTO DI ANCONA E DELLA MOVIMENTAZIONE DEI VAGONI

### Art.1 Definizioni

- **I.F.P.** : Infrastruttura Ferroviaria Portuale : complesso della rete ferroviaria portuale appartenente al pubblico demanio marittimo.
- **Gestore portuale**: impresa privata selezionata dall'Autorità portuale per l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria portuale e la movimentazione dei vagoni.
- **Rfi spa**; Rete ferroviaria Italiana spa, società preposta alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.
- **Stabilimenti Industriali Raccordati**: imprese operanti in ambito portuale, titolari di concessioni demaniali ex art. 36 Cod. Nav. aventi per oggetto il mantenimento e l'utilizzo di binari collegati alla I.F.P.
- **Trenitalia spa**: impresa ferroviaria che svolge il servizio di trasporto ferroviario.
- **Utente del servizio**: impresa portuale ex art. 16 e 18 L. n. 84/94, spedizioniere o ricevitore della merce, stabilimento industriale raccordato.

### Art.2 Oggetto

Il presente regolamento è adottato dall' Autorità portuale per disciplinare l'esercizio della I.F.P. del porto di Ancona, allacciato alla stazione di Ancona con riferimento al svolgimento della movimentazione dei vagoni sulla rete portuale per il servizio alle banchine, nonché agli stabilimenti industriali raccordati alla rete portuale.

### Art.3 Richiamo atti presupposti

L'esercizio della I.F.P. e la movimentazione dei vagoni avverrà in base al presente regolamento e alla disciplina contenuta nei seguenti atti normativi, laddove applicabili e purché non in contrasto con il presente regolamento:

- Ordine di Servizio n. 6/95 del sig. Amministratore Delegato delle FS spa e successive modificazioni ed integrazioni, pubblicate in atti del Notaio Claudio Fabro il 14.12.2000, rep. 95823/2225, con il quale sono state approvate le "Condizioni Generali di Vendita del Trasporto Merci a carro ed a treno completo delle FS";
- Convenzione relativa ai Trasporti Internazionali per Ferrovia ( COTIF ) del 9 maggio 1980, ratificata con L. 18 dicembre 1984 n. 976 e successive modificazioni ed integrazioni;
- Delibera n. 194/AS del 19.07.89 del sig. Amministratore Straordinario delle FS con cui sono state approvate le "Condizioni generali di contratto per la costruzione e l'esercizio di binari di raccordo con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati";
- contratto di allaccio della rete ferroviaria demaniale alla rete ferroviaria nazionale stipulato in data 28 maggio 2003 tra Autorità Portuale e RFI spa;
- convenzione disciplinante i rapporti economici ed operativi per quanto attiene alla connessione del traffico ferroviario portuale con quello nazionale stipulata in data 28 maggio 2003 tra Autorità Portuale e Trenitalia spa – Div. Cargo;

Art. 4  
Concessione del servizio

Il soggetto erogatore del servizio di manovra sarà selezionato dall' Autorità Portuale attraverso pubblica gara ai sensi dell' art. 6, comma 1 lett.C e comma 5 della L.84/94 e del D.M.4.11.96, trattandosi di servizio di interesse generale da fornire a titolo oneroso all' utenza portuale.  
Il soggetto erogatore sarà legittimato all' espletamento del servizio, attraverso il rilascio da parte dell' Autorità Portuale, di atto di concessione di durata pari a 5 anni.

Art.5  
Descrizione impianti

La I.F.P. è indicata in colore nero nella planimetria allegata al presente regolamento, ed è costituita dalla rete di binari interna al porto ( a partire dai punti di allaccio più avanti indicati ) compresi gli impianti accessori. A tale rete ( I.F.P.) si raccordano i binari di proprietà degli stabilimenti industriali, indicati in verde nella planimetria allegata.  
Gli impianti dedicati all'allacciamento della IFP alla rete nazionale sono indicati in colore viola e bleu sulla planimetria allegata: essi sono costituiti rispettivamente da due binari di presa e consegna sul fascio " Marittima " ( binari quarto e quinto ) e da due binari di presa e consegna presso lo scalo Marotti.

Art. 6  
Connessione I.F.P. con rete ferroviaria nazionale

L'allacciamento dell' I.F.P. con la rete ferroviaria nazionale è previsto nei seguenti due punti:

- all'interno della proprietà ferroviaria, su 2 binari nello scalo Marotti per la parte della I.F.P. adducente alle banchine 22, 23, 24 e 25 e agli stabilimenti raccordati in quella zona portuale;
- sui binari portuali 4° e 5° del fascio denominato " Marittima " per la parte di I.F.P. adducente alle banchine del porto storico e agli stabilimenti raccordati ivi operanti.

Art.7  
Binari di presa e consegna Scalo Marotti

I due binari di " presa e consegna " dello scalo Marotti sono delimitati :

- lato Area portuale , da un cancello la cui apertura avviene tramite chiave contenuta in apposita cassetta denominata Unità Bloccabile;
- lato Squadra Rialzo, dalla traversa limite dello scambio manovrato a mano n° 237.

Lato Squadra Rialzo, nei pressi degli scambi che garantiscono l'indipendenza dei binari secondari merci da quelli di " presa e consegna " è ubicata un'Unità Bloccabile contenente la chiave che permette la manovra di tale comunicazione; il prelievo della suddetta chiave potrà avvenire solo quando il cancello, dal lato opposto, è chiuso con la relativa chiave introdotta in quell' Unità Bloccabile.

La lunghezza utile per lo stazionamento dei rotabili, su ciascun binario, è di 280 metri.  
Durante la manovra, il personale che la comanda dovrà posizionarsi lato opposto al magazzino / piano caricatore ed il convoglio dovrà di regola essere trainato; qualora per particolari esigenze fosse spinto, il veicolo di testa dovrà essere munito di valvola portatile per la frenatura e scortato da un agente con funzioni di manovratore.

L'intervista fra i due binari di presa e consegna è compreso fra i m 2,50 e 3,15; pertanto non sono ammessi movimenti di manovra contemporanei sui due binari; particolare attenzione dovrà essere posta nelle vicinanze delle traverse limite ( intervista m. 2,12).

Art.8  
Binari presa e consegna fascio "Marittima"

I due binari di " presa e consegna " del fascio " Marittima " sono delimitati :

- lato Area portuale, dalla traversa limite dello scambio manovrato a mano n° 802
- lato Mandracchio, dalla traversa limite dello scambio manovrato a mano n° 801

Lato Mandracchio, l'introduzione dei carri da parte dell'impresa Ferroviaria di trasporto avviene, subordinatamente alla richiesta di manovra al Dirigente Movimento di Ancona Centrale, previo sbloccamento degli scambi della comunicazione elettrica 84 a/b.

Lato area portuale, il binario di collegamento con il primo binario del fascio " Marittima " è reso indipendente mediante il bloccamento con due dispositivi con lucchetto applicati all'organo di manovra dei deviatori in area portuale, nei pressi della pesa, ed indicati sulla planimetria allegata con i numeri 24 e 34. Le chiavi dei suddetti dispositivi sono ubicate in apposita Unità Bloccabile posta nei pressi del segnale di arresto di fascio Marittima. In caso di imprescindibile necessità lo sbloccamento dei suddetti scambi avverrà dietro richiesta da parte del personale di manovra del gestore portuale al Dirigente Movimento di Ancona. Tale autorizzazione, mediante lo sblocco delle due chiavi nell' Unità Bloccabile, sarà concessa in assenza di arrivo partenza treni nel fascio "Marittima"

E' assolutamente vietato reintrodurre le due chiavi nell'Unità Bloccabile lasciando in sosta rotabili sul tratto di binario di collegamento, fra lo scambio 34 ed il primo binario di fascio "Marittima". Eventuali necessità di introduzione e prelevamento carri da fascio Marittima, tramite il citato binario di collegamento, potranno avvenire sotto il coordinamento e la sorveglianza della manovra da parte di un agente dell'Impresa di Trasporto Ferroviaria che gestisce la manovra nell'impianto di Ancona.

La lunghezza utile per lo stazionamento dei rotabili , su ciascun binario di presa e consegna è di 120 metri. L'interasse minimo fra il 3° binario di circolazione ed il 4° binario di presa e consegna è pari a metri 4,60 e pertanto viene garantito lo spazio minimo di metri 1,40 tra la sagoma limite dei due binari, spazio necessario per permettere la manovra contemporaneamente all' arrivo di un treno; particolare attenzione dovrà essere comunque posta nelle vicinanze delle traverse limite (intervia m.2,12 ).

#### Art. 9

##### Pendenza binari

La pendenza dei binari di " presa e consegna " dello scalo Marotti e del fascio "Marittima" (banchina Da Chio) è inferiore a 6x1000 e pertanto per lo stazionamento dei veicoli si dovrà provvedere alla chiusura di un freno a mano di almeno un veicolo ogni venti; in difetto di freni a mano si dovranno calzare le ruote di altrettanti veicoli con due staffe, ciascuna sotto una ruota di ciascun asse.

#### Art. 10

##### Manovre contestuali e lavori

Prima di introdurre o prelevare carri, occorrerà sempre verificare che non vi siano altre manovre in atto sui binari di presa e consegna e non vi siano segnali di arresto ( bandiera o luce rossa ); inoltre prima di impegnare i deviatori manovrati a mano occorrerà sempre verificare la loro posizione ed integrità.

In caso di lavori agli scambi o all'armamento interessanti il/i binario/i di presa e consegna, questo/i dovrà essere interrotto e protetto con segnali di arresto; l'interruzione e la presunta durata dovranno essere comunicate per iscritto, tramite fax, al gestore portuale il quale dovrà ritrasmettere un telex con conferma di ricevimento

#### Art.11

##### Abilitazione personale di manovra

Il personale del gestore portuale preposto alla manovra ed alla condotta dei mezzi di trazione, sia sui binari di presa e consegna all'interno del recinto ferroviario che sui binari in ambito portuale, deve avere conseguito le abilitazioni alle rispettive funzioni, così specificate:

- " patente B ", o abilitazione equivalente, per la guida degli automotori di manovra, in adesione alla delibera n° 31/2000 del Direttore della ex Divisione Infrastruttura, oggi RFI spa;
- " modulo A " di cui alla disposizione n°7/2001 del Direttore dell'ex Divisione Infrastruttura per la formazione ed accompagnamento dei convogli in movimento.

Art.12  
Abilitazione mezzi

I mezzi di trazione, utilizzati per le operazioni di manovra, dovranno essere conformi a quanto previsto dall'art. 48 delle "Condizioni generali di contratto per la costruzione e l'esercizio di binari di raccordo con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati".

Art. 13  
Circolazione veicoli

Il sistema di circolazione sul segmento di binario che collega la stazione ferroviaria di Ancona ed il Porto sul tratto in area demaniale e la movimentazione dei veicoli all'interno del fascio "Marittima " saranno regolamentati e regolati da RFI spa.

All' interno del Porto di Ancona, considerato che i binari di raccordo attualmente esistenti contengono curve di raggio compreso fra ml 150 e ml 70, a norma delle vigenti disposizioni, si prescrivono in allegato n. 2 le modalità di ammissione al transito dei veicoli ferroviari.

Art. 14  
Compiti del gestore portuale

Il gestore portuale per la movimentazione dei vagoni da e per le banchine nonché per gli stabilimenti raccordati, individuato dall' Autorità portuale, garantisce la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario portuale.

In relazione a quanto sopra gli spedizionieri portuali e le aziende interessate, siano esse raccordate e non, si avvarranno del gestore portuale per le operazioni inerenti le attività connesse con propri trasporti ferroviari in entrata ed uscita dal porto. In particolare il gestore portuale è tenuto ad eseguire le seguenti operazioni:

- a) presa e consegna dei carri carichi e vuoti e di altro materiale di carico sui fasci di presa e consegna, come sopra individuati;
- b) trasporto dei materiali di cui al precedente punto a), da tale fascio sino ai punti di carico e scarico in banchina o all'interno dei singoli stabilimenti allacciati ed a svolgere le relative operazioni di smistamento e riordino dei carri stessi, sulla rete portuale e sui binari interni di stabilimento;
- c) controllo del materiale rotabile da scambiare con Trenitalia, in contraddittorio con il proprio personale, nei termini e nei modi previsti dall'art. 28 delle Condizioni Generali di esercizio dei Binari di raccordo per gli stabilimenti raccordati;
- d) esecuzione delle operazioni di pesatura delle merci caricate sui vagoni completi;
- e) scomposizione e ricomposizione dei convogli diretti ai singoli clienti ed operatori portuali, mantenendo l'organizzazione dei trasporti a gruppo omogeneo di carri nei modi e nel rispetto del programma concordato con Trenitalia sulla base dello standard del convoglio convenuto con i singoli clienti.

Art. 15  
Obblighi del gestore portuale

Il gestore portuale è obbligato, come da atto di concessione:

- a) ad assicurare la regolarità e l'efficienza dei servizi concessi, nonché a prestare gli stessi a favore di chiunque li richieda e ciò nelle forme e secondo le modalità di cui al presente regolamento operativo;
- b) ad esercitare direttamente la concessione, essendo vietato, sotto pena di decadenza della concessione stessa, qualsiasi forma di cessione a terzi dell'uso dei beni demaniali in uso, anche a titolo gratuito, fatte salve eventuali espressa autorizzazioni dell'Autorità Portuale;
- c) a corrispondere a tutte le richieste dell'Autorità Portuale ai fini di rilevamenti statistici, di studi e ricerche;
- d) a provvedere per tutta la durata della concessione alla copertura assicurativa per la responsabilità civile in caso di incidenti, per danni che possono comunque derivare all'Autorità Portuale o a terzi, connessi all'esplicazione del servizio;
- e) a rispettare tutte le norme legislative, regolamentari e le prescrizioni emanate o emanande in materia di servizio ferroviario in genere e comunque interessanti l'infrastruttura ferroviaria portuale.
- f) a consentire in ogni momento il libero accesso ai beni demaniali oggetto della concessione agli addetti dell'Autorità Portuale nell'esercizio delle funzioni di sorveglianza;
- g) ad utilizzare gli impianti per le esigenze connesse all'attività oggetto della concessione e per il periodo strettamente necessario ai fini dell'erogazione del servizio, evitando di arrecare intralcio per quanto

possibile alle operazioni portuali e alla circolazione stradale, compatibilmente con le oggettive difficoltà connesse alla viabilità e ad ostacoli di terzi.

#### Art. 16

##### Modalità di esecuzione delle prestazioni

Trenitalia è tenuta, nei limiti della proprie potenzialità in materia di assegnazione dei veicoli di carico, a mettere a disposizione del soggetto gestore il necessario numero di carri idonei al flusso di trasporti programmato per la tratta.

I carri vuoti o carichi, destinati al Porto, sono messi da Trenitalia a disposizione sui binari di presa e consegna, in idonee condizioni di efficienza e di carico, per gruppi omogenei di destinazione o clienti.

La riconsegna a Trenitalia dei carri vuoti o carichi in restituzione dal Porto sarà effettuata dal soggetto gestore sui predetti binari, sempre per gruppi omogenei di destinazione o clienti.

La consegna a Trenitalia dei trasporti in partenza s'intende regolarmente effettuata con la spunta dei carri e dei documenti, con specifico riferimento alla composizione del treno in partenza con i carri regolarmente uniti ed agganciati.

Di ciò farà fede apposito verbale di consegna, sottoscritto in contraddittorio tra le parti, con le eventuali osservazioni e riserve delle stesse.

I servizi oggetto del presente regolamento dovranno essere svolti secondo il programma di inoltro tradotte di cui al successivo articolo .

Tale programma potrà subire delle variazioni sulla base di quanto stabilito dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria e comunque in base ad eventuali nuove esigenze di traffico cui è interessato il Porto, all'occorrenza con un adeguato preavviso.

In tal caso si dovrà rielaborare una nuova programmazione.

#### Art.17

##### Organizzazione operativa e gestionale dei trasporti

Gli utenti del servizio ferroviario portuale devono assicurare un efficace flusso di informazioni a favore di Trenitalia spa e del gestore portuale in ordine alle richieste dei servizi, alle modifiche dei programmi, al numero dei vagoni ai quantitativi e alla tipologia della merce. Analogamente Trenitalia spa curerà di informare tempestivamente gli utenti e il gestore portuale in merito alla conferma delle prestazioni richieste e delle relative variazioni.

Il gestore a sua volta comunicherà a Trenitalia ( presidio di Falconara presso lo scalo Marotti ) ogni informazione utile, onde pervenire alla stesura di idoneo programma e alle eventuali modifiche, in base alle proprie necessità ed alla reale capacità operativa giornaliera, in modo da evitare disservizi.

Per le merci oggetto di sbarchi o per imbarchi, le richieste dei servizi ed i materiali da carico dovranno essere formulate a Trenitalia e al gestore portuale con un preavviso di almeno 72 ore rispetto l'arrivo della nave.

Fatta salva la possibilità di modifica previo accordo tra Trenitalia ed Autorità Portuale in relazione all'eventuale variazione delle esigenze operative, le operazioni di presa e consegna dei materiali da carico di massima avranno le tempistiche ferroviarie indicate nel documento in allegato 3.

Per quanto attiene i termini per la restituzione dei veicoli ed i corrispettivi previsti in caso di tardata restituzione, non determinata da caso fortuito, fatto di terzi o forza maggiore, si riportano di seguito quanto attualmente previsto:

##### Tempi di carico/scarico (art.30 C.G.V.)

- 10 ore lavorative per carri carichi o scaricati,
- 12 ore lavorative per carri oggetto di trasporti a treno completo,
- ulteriori 24 ore per i carri vincolati a dogana che non godono di procedura semplificata,

Sullo base delle attività e del presenziamento dello scalo il nastro lavorativo dell'Impianto Cargo deve intendersi dalle ore 7,00 alle 20,00.

Per quanto attiene i termini per la restituzione dei veicoli ed i corrispettivi previsti in caso di tardata restituzione, si riportano quanto attualmente previsto:

##### Corrispettivi (Allegato n. 1 C.G.V.)

- carri a due assi
  - durante le prime 24 ore => € 0,98

- dalla 25° ora in poi => € 1,46
- carri a tre o quattro assi
  - durante le prime 24 ore => € 1,46
  - dalla 25° ora in poi => € 2,19

#### Art. 18

##### Messa a disposizione e restituzione dei carri

Trenitalia spa metterà a disposizione del gestore portuale i carri vuoti o carichi destinati al Porto sui binari di presa e consegna come sopra individuati.

I binari di presa e consegna devono essere sempre mantenuti liberi e devono essere utilizzati per il tempo strettamente indispensabile per le manovre.

Sulla base di quanto stabilito all'art. 28 delle Condizioni Generali di Raccordo, nel caso di ingombro di detti binari per motivi imputabili all'utente finale, i carri verranno messi a disposizione su altri idonei indicati da Trenitalia ( Scalo Marotti ).

Lo stesso avverrà nel caso in cui i materiali non potranno essere ritirati per il mancato rispetto della programmazione richiamata nel precedente articolo.

#### Articolo 19

##### Responsabilità del gestore portuale

Il gestore portuale è tenuto ad adottare nello svolgimento del servizio tutte le misure necessarie a tutelare l'integrità dei propri dipendenti e dei terzi, inclusa la collocazione della segnaletica nei casi di pericolo alla pubblica incolumità, e si impegna a rispettare le norme di prevenzione per gli infortuni ed igiene del lavoro stabilite dalle vigenti normative, adottando tutte le misure preventive in relazione ai cicli operativi e alle modalità di svolgimento del servizio ai sensi del D. Legisl. n. 626/94 e successive modifiche.

Il gestore portuale rimane responsabile degli eventuali danni derivanti al suo personale avente libero accesso agli impianti ferroviari a causa o in occasione delle manovre e delle prestazioni di qualsiasi genere, effettuate e rese da detto personale, anche se in sussidio ad agenti di Trenitalia spa, in forza di specifiche clausole contrattuali o per volontà propria.

Quando, in dipendenza dell'esercizio della concessione, si verifichi un danno derivante o comunque connesso con la circolazione dei veicoli ferroviari, il gestore portuale assume le conseguenti responsabilità, qualora non dimostri di avere adottato ogni precauzione richiesta da normale diligenza in relazione all'ambiente in cui si trova ad operare, intesa ad impedire l'evento o ad evitare il danno e non provi che il danno non poteva essere da essa evitato.

Le responsabilità di incidenti di qualsiasi specie al materiale rotabile, alle cose, al personale di servizio ed a terzi, nell'ambito degli stabilimenti raccordati, per la presenza di carri ferroviari in attesa dei trasporti saranno a carico delle ditte raccordate, salvo che tali inconvenienti siano diversamente imputabili.

#### Art. 20

##### Tariffe per le prestazioni di terminalizzazione e manovra

Gli oneri per le operazioni di terminalizzazione da Falconara Mar. ed il Porto e viceversa, sui trasporti effettuati da Trenitalia, vengono definiti nella negoziazione del trasporto principale ed inseriti negli accordi commerciali con i singoli clienti.

I compensi per le prestazioni di movimentazione dei vagoni svolte dal gestore portuale vengono approvati e resi esecutivi con apposita Ordinanza della Autorità Portuale sulla base delle offerta economica presentata in fase di gara dall'aggiudicatario ed aggiornate secondo le previsioni dell'atto di concessione; detti compensi saranno riscossi del gestore medesimo nei confronti dei singoli operatori portuali che usufruiscono del servizio.

Il suddetto provvedimento tariffario stabilirà i compensi per le seguenti specifiche prestazioni:

- movimentazione da e per le banchine dai binari di presa e consegna a carro singolo ;
- pesatura carri;
- operazioni di manovra nell'ambito dei raccordi per ogni ½ ora di impiego del mezzo di manovra e per agente di scorta;

Eventuali situazioni di ripetuta morosità da parte degli utenti del servizio saranno comunicate all'Autorità portuale che, valutatane la gravità e la rilevanza ed acquisite le deduzioni dell'interessato, potrà disporre la sospensione del servizio nei confronti del soggetto inadempiente.





Direzione Compartimentale Movimento Ancona  
Il Direttore

ALLEGATO n°2



## MODALITA' PER L'AMMISSIONE AL TRANSITO DEI VEICOLI FERROVIARI ALL'INTERNO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA PORTUALE.

### Infrastruttura ferroviaria in area Portuale di Ancona

Considerato che i binari, costituenti l'infrastruttura ferroviaria portuale, hanno curve di raggio inferiore a ml 100 ma non a ml 70, a norma delle vigenti disposizioni, si prescrive che sui binari stessi potranno essere ammessi a circolare soltanto i seguenti veicoli:

- 1) con i normali organi di attacco agganciati: tutti i veicoli ferroviari a due sale con passo non maggiore a ml 4,50;
- 2) con i normali organi di attacco agganciati, ma con i tenditori completamente allentati e con gli accoppiamenti del FW, del RV ed i mantici distaccati: tutti i carri a due sale con passo compreso tra ml. 4,50 e ml. 9.00;
- 3) isolatamente, spinti o trainati, separatamente:
  - a) le carrozze ed i bagagliai a due sale con passo compreso tra ml. 4.50 e ml. 9.00;
  - b) tutti i carri a carrelli, rispettando in ogni caso l'indicazione di raggio di iscrizione minimo eventualmente presente sui longheroni;
  - c) tutti i veicoli a 3 assi con snodo centrale ed a 4 assi con accoppiamento rigido, di passo non superiore a ml. 9.30

Tutti i veicoli diversi da quelli citati ai suddetti punti 1,2 e 3 sono esclusi dalla circolazione sul raccordo in oggetto.

~~~~~

Claudio CIARMATORI

TEMPISTICHE OPERATIVE

**Porto Storico (banchina 15)**  
**(4° e 5° binario della "Marittima")**

- 1) ore 7,00 Consegna veicoli;
- 2) ore 16,00 Ritiro veicoli;
- 3) ore 12,00 2° Consegna dei veicoli (per esigenze particolari e di emergenza da concordarsi di volta in volta con il Rappresentante Merci di Ancona);
- 4) ore 19,00 Ritiro dei materiali consegnati nei termini previsti al punto 3).

**Scalo Marotti**

- 1) ore 6,00 Consegna di un intero treno su ambedue i binari. (1° treno ENEL),
- 2) ore 8,00/9,00 Consegna di un treno intero su ambedue i binari (Clienti vari e 2° treno ENEL),

*Nella mattinata vengono effettuate tutte le consegne da Impresa di Trasporto al gestore portuale.*

- 3) ore 14,00 Ritiro di un treno su ambedue i binari (1° treno ENEL),
- 4) ore 16,30 Ritiro materiali dei Clienti vari.
- 5) ore 18,00/19,00 Ritiro un treno su ambedue i binari (2° treno ENEL).