



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
1 di 59

# **FASCICOLO DEL RACCORDO FERROVIARIO**

## **ANCONA NUOVA DARSENA**

REV.	DATA	DESCRIZIONE
F	09/12/2025	La revisione è stata determinata dalla necessità di adeguamento dei contenuti al mutato scenario infrastrutturale derivante dalla dismissione o sospensione temporanea all'esercizio di alcuni binari. Il presente documento è stato redatto in ottemperanza alle Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per la costruzione e l'esercizio di accordi con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati (DICC) – Edizione Gennaio 2025 emanate da RFI.

REDAZIONE	APPROVAZIONE	APPROVAZIONE DI COMPETENZA	APPROVAZIONE DI COMPETENZA
<i>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale</i>	<i>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale</i>	<i>Operatore di manovra</i>	<i>Ditta raccordata Frittelli Maritime Group</i>



## INDICE

1.	<b>PARTE PRIMA PREMESSA.....</b>	4
1.1.	<b>Revisioni del “Fascicolo del raccordo” .....</b>	5
1.1.1.	<b>Revisione A del Fascicolo del Raccordo - 01/03/2011 (Emissione) .....</b>	6
1.1.2.	<b>Revisione B del Fascicolo del Raccordo - 31/10/2011 (Ristampa) .....</b>	6
1.1.3.	<b>Revisione C del Fascicolo del Raccordo - 31/05/2012 .....</b>	6
1.1.4.	<b>Revisione D del Fascicolo del Raccordo - 28/09/2018 .....</b>	6
1.1.5.	<b>Revisione E del Fascicolo del Raccordo - 06/12/2021 .....</b>	7
1.1.6.	<b>Revisione F del Fascicolo del Raccordo - 09/12/2025 .....</b>	7
1.2.	<b>Definizioni e acronimi.....</b>	9
1.3.	<b>Attività ferroviarie svolte nell’area portuale di Ancona .....</b>	11
1.4.	<b>Supervisione svolta dall’Autorità.....</b>	12
1.5.	<b>Emissione del “Fascicolo del raccordo”.....</b>	12
1.6.	<b>Identificazione del “Fascicolo del raccordo”.....</b>	12
1.7.	<b>Distribuzione del “Fascicolo del raccordo”.....</b>	12
1.8.	<b>Firma del “Fascicolo del raccordo” .....</b>	13
1.9.	<b>Denominazione del “Fascicolo del raccordo” .....</b>	13
1.10.	<b>Riferimenti legislativi e normativi .....</b>	13
1.11.	<b>Definizioni delle DICC.....</b>	14
1.12.	<b>Organo di gestione del raccordo .....</b>	16
1.13.	<b>Gestore comprensoriale unico del raccordo .....</b>	17
2.	<b>PARTE SECONDA INFRASTRUTTURA .....</b>	19
2.1.	<b>Allacciamento del raccordo alla IFN.....</b>	20
2.2.	<b>Sviluppo del raccordo .....</b>	20
2.3.	<b>Binari e deviatoi .....</b>	22
2.4.	<b>Spazio libero tra le sagome dei veicoli su binari adiacenti (intervia) .....</b>	22
2.5.	<b>Binari per il servizio di “Presa e Consegna” .....</b>	22
2.5.1.	<b>Caratteristiche impiantistiche .....</b>	23
2.5.2.	<b>Normativa d’esercizio.....</b>	23
2.6.	<b>EX Fascio Appoggio “Banchina 20” del Raccordo Base .....</b>	24
2.7.	<b>Fascio Appoggio “Banchina 23” del Raccordo Base .....</b>	24
2.8.	<b>Fascio Deposito Containers .....</b>	24
2.9.	<b>Raccordo Particolare “ Frittelli Maritime Group” .....</b>	25
2.10.	<b>Fascio Appoggio “Secondario” del Raccordo Base.....</b>	25
2.11.	<b>Fascio Appoggio” Banchina 25” del Raccordo Base .....</b>	25



2.12.	Chiusure (Art. 10 DICC).....	26
2.13.	Sentieri (Art. 8 L. 191/1974).....	26
2.14.	Raggi di curvatura (Art. 8/2 DICC).....	26
2.15.	Pendenza del binario.....	26
2.16.	Limiti di carico .....	26
2.17.	Velocità della manovra sul raccordo .....	27
2.18.	Circolabilità .....	27
2.19.	Mezzi di trazione utilizzati per i servizi di raccordo .....	28
2.20.	Impianto d'illuminazione.....	28
2.21.	Estinzione incendi .....	28
2.22.	OPERE D'ARTE.....	28
2.23.	Impianto telefonico .....	29
3.	<b>PARTE TERZA NORME PER L'ESERCIZIO DEL RACCORDO (N.E.R.) .....</b>	30
3.1.	Documento Unico Valutazione dei Rischi Interferenti (DUVRI) .....	31
3.2.	Organizzazione del servizio delle manovre .....	32
3.2.1.	Generalità .....	32
3.2.2.	Funzioni del personale utilizzato .....	33
3.2.3.	Presidio.....	33
3.2.4.	Modalità per lo svolgimento del servizio delle manovre .....	34
3.2.5.	Sosta temporanea – Stazionamento.....	35
3.2.6.	Attivazione del freno continuo – Prova del Freno.....	37
3.2.7.	Manovre a spinta .....	37
3.2.8.	Manovre all'interno della Ditta Raccordata Frittelli Maritime Group .....	37
3.2.9.	Consegne .....	37
3.3.	Controllo degli organismi di RFI .....	37
4.	<b>PARTE QUARTA FIRMA DEL FASCICOLO .....</b>	38
4.1.	Conoscenza delle norme contenute nel Fascicolo .....	39
5.	<b>PARTE QUINTA ALLEGATI.....</b>	41
5.1.	Elenco degli allegati .....	42



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
4 di 59

## **PARTE PRIMA**

### **PREMESSA**

## 1.1. REVISIONI DEL “FASCICOLO DEL RACCORDO”

- Con il termine Revisione si intendono l'emissione del Fascicolo del Raccordo, le ristampe e gli aggiornamenti di parte di esso; pertanto l'emissione, le ristampe e gli aggiornamenti del Fascicolo devono essere contrassegnate con il riferimento della Revisione.
- Al fine di ottenere la tracciabilità del Fascicolo del Raccordo, la sua emissione assume il riferimento di Rev. A e le altre Revisioni (ristampe o aggiornamenti) assumono il riferimento contrassegnandole con le lettere maiuscole dell'alfabeto (B, C, D, ecc.).
- L'identificazione della Revisione e la descrizione sintetica delle modifiche apportate e/o delle motivazioni che le hanno determinate sono riportate nella tabella 1 (vedi esempio nella pagina inserita nel frontespizio del Fascicolo del Raccordo).
- Le parti del Fascicolo del Raccordo sottoposte a modifica, unitamente alla tabella 1, sono riportate dettagliatamente nel presente punto 1.1. Nello stesso punto sono riportate anche le tabelle inerenti le precedenti revisioni.
- La tabella 2 (vedi esempio nella pagina) inserita nel frontespizio del Fascicolo del Raccordo identifica il redattore, l'autorità aziendale che ha approvato il contenuto della revisione e l'approvazione di competenza delle ditte raccordate.
- Le Revisioni sono approvate dall'autorità aziendale preposta di RFI - Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale, che appone timbro e firma sul frontespizio.
- Il Fascicolo del Raccordo deve essere sottoposto a Revisione quando i suoi contenuti diventano superati o incompleti e se la Revisione è motivata da nuove tecnologie, attività o modifiche organizzative, essa deve coincidere con l'attuazione del provvedimento.

Tabella 1

REV.	DATA	DESCRIZIONE

Tabella 2

REDAZIONE	APPROVAZIONE	APPROVAZIONE DI COMPETENZA	APPROVAZIONE DI COMPETENZA
<i>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale</i>	<i>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale</i>	<i>Società C.P.S Compagnia Portuale Servizi</i>	<i>Ditta raccordata Frittelli Maritime Group</i>

### 1.1.1. Revisione A del Fascicolo del Raccordo - 01/03/2011 (Emissione)

REV.	DATA	DESCRIZIONE
EMISSIONE	01/03/2011	Emissione, per applicazione, del "Fascicolo del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena", redatto ai sensi dell'art. 10 del D.M. n. 4572 del 11 Novembre 1970, integrato dalle norme di dettaglio emanate da RFI con la Delibera RFI.AD/A0011/P/2010/0000967 del 13/09/2010 in applicazione della Legge 12 Novembre 1968 n. 1201 "Disposizioni concernenti i binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire gli stabilimenti commerciali e industriali diramatisi da impianti delle Ferrovie dello Stato".

### 1.1.2. Revisione B del Fascicolo del Raccordo - 31/10/2011 (Ristampa)

REV.	DATA	DESCRIZIONE
RISTAMPA	31/10/2011	Ristampa del Fascicolo del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena resa necessaria dalle numerose modifiche apportate. Le modifiche sono sinteticamente elencate al punto 1.1

### 1.1.3. Revisione C del Fascicolo del Raccordo - 31/05/2012

REV.	DATA	DESCRIZIONE
C	31/05/2012	La Revisione è stata determinata dalla chiusura all'esercizio del Fascio Marotti con la demolizione del binario del Raccordo Base dal km 0+000 al km 0+310. Sono state inoltre precise: - le procedure sulle Revisioni (punto 1.1), - la presa visione dei contenuti del <i>Fascicolo</i> (punto 4.1). Le modifiche sono esplicitate al punto 1.1.2

### 1.1.4. Revisione D del Fascicolo del Raccordo - 28/09/2018

REV.	DATA	DESCRIZIONE
D	28/09/2018	La revisione è stata determinata dalla necessità di adeguamento dei contenuti al mutato scenario normativo nonché alla nuova situazione infrastrutturale derivante dalla messa a Piano Regolatore Generale e dalle conseguenti modifiche al sistema di segnalamento attuate da RFI nella stazione di Ancona. Il presente documento è stato redatto in ottemperanza alle nuove norme di dettaglio emanate da RFI con la Delibera RFI.DPR\A0011\P\2016\0003647 del 08.06.2016.

### 1.1.5. Revisione E del Fascicolo del Raccordo - 06/12/2021

REV.	DATA	DESCRIZIONE
E	06/12/2021	<p>La revisione è stata determinata dalla necessità di adeguamento dei contenuti al mutato scenario normativo ed infrastrutturale derivante dalla cessazione delle attività da parte delle ditte raccordate Silos Granari Sicilia e S.A.I. (Società Adriatica Interconsortile) ed all'inizio delle attività ferroviarie da parte della Ditta raccordata Frittelli Maritime Group.</p> <p>Il presente documento è stato redatto in ottemperanza alle Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati (DICC) – Edizione Giugno 2020 emanate da RFI con la Delibera RFI.DCO\A0011\P\2020\0001334 del 10.09.2020.</p>

La Revisione E del Fascicolo del Raccordo è stata determinata dalla necessità di adeguamento dei contenuti al mutato scenario normativo ed infrastrutturale derivante dalla cessazione delle attività da parte delle ditte raccordate Silos Granari Sicilia e S.A.I. (Società Adriatica Interconsortile) ed all'inizio delle attività ferroviarie da parte della Ditta raccordata Frittelli Maritime Group.

Inoltre vengono recepite le modifiche intervenute sulle DICC Edizione 2020 rispetto alla precedente Edizione 2016.

### 1.1.6. Revisione F del Fascicolo del Raccordo - 09/12/2025

REV.	DATA	DESCRIZIONE
F	09/12/2025	<p>La revisione è stata determinata dalla necessità di adeguamento dei contenuti al mutato scenario infrastrutturale derivante dalla dismissione o sospensione temporanea all'esercizio di alcuni binari.</p> <p>Il presente documento è stato redatto in ottemperanza alle Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati (DICC) – Edizione Gennaio 2025 emanate da RFI.</p>

La Revisione F del Fascicolo del Raccordo è stata determinata dalla necessità di adeguamento dei contenuti al mutato scenario infrastrutturale derivante dalla dismissione o sospensione temporanea all'esercizio di alcuni binari.

Inoltre vengono recepite le modifiche intervenute sulle DICC Edizione 2025 rispetto alla precedente Edizione 2020.

Si riportano, di seguito, i punti oggetto di revisione.

1. ----- Aggiornato il riferimento alle DICC dalla versione del 2020 a quella del 2025 (modifiche identificate nel seguito con la dicitura DICC).
2. ----- In tutto il documento eliminati alcuni refusi presenti (modifica identificata nel seguito con la dicitura REFUSI)
3. ----- A seguito di variata destinazione d'uso di alcune delle aree portuali è stata messa fuori esercizio una parte del raccordo destinata ad essere rimossa definitivamente (modifiche correlate identificate nel seguito con la dicitura BANCHINA 20).
4. ----- A seguito della necessità dell'esecuzione di attività di manutenzione straordinaria una parte del raccordo è stata sospesa temporaneamente all'esercizio (modifiche correlate identificate nel seguito con la dicitura SOSPTEMP).
5. Punto 1.1.5 Eliminato elenco dettagliato delle modifiche apportate al FR dalla revisione E in applicazione del 4° alinea del punto 1.1
6. Punto 1.1 Inserito nuovo punto 1.1.6 relativo alle modifiche introdotte dalla Revisione F.
7. Punto 1.3 REFUSI Aggiornata identificazione dei binari di presa e consegna
8. Punto 1.7 Aggiornate le denominazioni delle strutture di RFI

9. Punto 1.10 DICC  
Nel punto D. aggiornato il titolo ed il contenuto alle DICC Edizione 2025
10. Punto 1.11 DICC  
Adequate le definizioni a quelle contenute nelle DICC Edizione 2025  
Inserite le nuove definizioni di IFN, IFR e Località di Servizio (LdS)
11. Punto 1.13 BANCHINA 20 - SOSPTEMP
  - Fascio Appoggio Banchina 20 classificato “Fuori esercizio” e rinominato ex Fascio Appoggio Banchina 20
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione temporanea all'esercizio del Fascio Appoggio Banchina 23, del Fascio Appoggio Banchina 25, del Fascio Capannone Frittelli Maritime Group e di parte del Fascio Appoggio Secondario
12. Punto 2.1 REFUSI  
Aggiornata identificazione dei binari di presa e consegna
13. Punto 2.2 BANCHINA 20 - SOSPTEMP
  - Inserita specificazione relativa alla messa fuori esercizio del Fascio Appoggio Banchina 20
  - Inserita specificazione relativa alla messa fuori esercizio del binario dell'ex Ditta Raccordata SAI
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione temporanea all'esercizio del Fascio Appoggio Banchina 23
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione temporanea all'esercizio del binario di collegamento tra il Fascio Deposito Containers ed il binario I Banchina 23
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione temporanea all'esercizio di parte del Raccordo Particolare Frittelli Maritime Group ed all'installazione di due paraurti
  - Eliminato il Fascio Capannone Frittelli Maritime Group
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione temporanea all'esercizio del Fascio Appoggio Banchina 25
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione temporanea all'esercizio di parte del Fascio Appoggio Secondario
14. Punto 2.3 Inserita specificazione relativa all'immobilizzazione di taluni deviatoi  
Inserita specificazione relativa alla frequenza della pulizia e lubrificazione dei deviatoi  
Inserita specificazione relativa alla verifica di efficienza dei sistemi di bloccaggio dei deviatoi immobilizzati
15. Punto 2.5 REFUSI  
Eliminato tra i binari di presa e consegna il binario 1° Darsena
16. Punto 2.5.1 REFUSI  
Eliminato tra i binari di presa e consegna il binario 1° Darsena
17. Punto 2.5.2 REFUSI  
Eliminato tra i binari di presa e consegna il binario 1° Darsena  
Inserita specificazione sulle modalità di utilizzo del binario 1° Darsena
18. Punto 2.6 BANCHINA 20
  - Eliminata tabella binari
  - Inserita specificazione relativa alla messa fuori esercizio del Fascio Appoggio Banchina 20
  - Inserita specificazione relativa all'immobilizzazione dei deviatoi 202 e 203
19. Punto 2.7 SOSPTEMP
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione temporanea all'esercizio del Fascio Appoggio Banchina 23
  - Inserita specificazione relativa all'immobilizzazione dei deviatoi 204 e 216
20. Punto 2.9 SOSPTEMP
  - Aggiornate le progressive dei deviatoi 206 e 207
  - Aggiornate le lunghezze dei due binari
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione parziale all'esercizio del Raccordo Particolare Frittelli Maritime Group
  - Inserita specificazione relativa all'installazione di due paraurti

- 21. ----- Eliminato Punto 2.10 per dismissione del Fascio Capannone Frittelli Maritime Group
- 22. Punto 2.10 SOSPTEMP
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione temporanea all'esercizio del Fascio Capannone Frittelli Maritime Group
  - Inserita specificazione relativa all'installazione di due paraurti
- 23. Punto 2.11 SOSPTEMP
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione temporanea all'esercizio dei binari I Appoggio Secondario e II Appoggio Secondario del Fascio Appoggio Secondario
  - Inserita specificazione relativa all'immobilizzazione dei deviatoi 208 e 209
- 24. Punto 2.12 SOSPTEMP
  - Inserita specificazione relativa alla sospensione temporanea all'esercizio del Fascio Appoggio Banchina 25
  - Inserita specificazione relativa all'immobilizzazione del deviatoio 208
- 25. Punto 2.14 Inserita specificazione relativa ad un tratto di binario con raggio di curvatura di 95 m
- 26. Punto 2.18 Inserita specificazione relativa ad un tratto di binario con raggio di curvatura di 95 m  
Inserite modalità di circolazione su tratto di binario con raggio 95 m
- 27. Punto 2.22 Inserito nuovo punto 2.22 “Opere d’arte” relativo alla presenza di un ponte metallico
- 28. Punto 3.2.1 BANCHINA 20 - SOSPTEMP  
Inserita specificazione relativa ai binari fuori esercizio ed ai binari temporaneamente sospesi all'esercizio
- 29. Allegato 7 Adeguato il DUVRI alla versione vigente
- 30. Allegato 8 BANCHINA 20 - SOSPTEMP  
Aggiornato “Piano Schematico d’insieme” alla nuova situazione infrastrutturale
- 31. Allegato 10 BANCHINA 20 - SOSPTEMP  
Aggiornato Piano schematico “Raccordo Base, Raccordi Particolari, Ditte Raccordate” alla nuova situazione infrastrutturale
- 32. Allegato 11 BANCHINA 20 - SOSPTEMP  
Aggiornato Piano schematico “Fasci Appoggio del Raccordo Base” alla nuova situazione infrastrutturale

## 1.2. DEFINIZIONI E ACRONIMI

### Definizioni

<b>Audit</b>	Esame sistematico e oggettivo finalizzato a determinare se le attività ed i servizi sono adeguati e se i risultati sono conformi ai piani di sicurezza.
<b>Verbale dell’Audit</b>	Dimostrazione che le caratteristiche di sicurezza nel Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena sono conformi ai requisiti fissati da leggi, norme, disposizioni e prescrizioni del Gestore Infrastruttura.
<b>Fascicolo del Raccordo</b>	Raccolta contenente dati tecnici, disposizioni, prescrizioni e documenti di corredo relativi al raccordo e al suo esercizio secondo quanto riportato nelle DICC comprese le NER, redatto dal Raccordato ed approvato da RFI, in coerenza con la normativa nazionale.
<b>Non conformità</b>	Deviazione rispetto alle regole, leggi, regolamenti, disposizioni e prescrizioni, interessanti la sicurezza.
<b>Parti interessate</b>	Soggetti, strutture o impianti interessati direttamente o indirettamente all’oggetto dell’esame.
<b>Organizzazione della sicurezza</b>	Insieme delle attività e delle risorse umane e materiali necessarie a garantire il conseguimento degli obiettivi di sicurezza prefissati.

<b>Sicurezza</b>	Libertà da rischi inaccettabili di danni a persone e cose.
<b>Sistema di Gestione della Sicurezza</b>	Organizzazione di RFI e delle I.F. in grado di presidiare le attività interessanti la sicurezza del trasporto ferroviario al fine di ottenere servizi sicuri ed affidabili, documentate nel Manuale di Gestione della Sicurezza
<b>Procedura d'interfaccia</b>	Descrizione delle attività e della loro sequenza in un processo operativo dove due o più soggetti interagiscono.

#### Acronimi

<b>AdSP</b>	<b>Autorità di Sistema Portuale</b>
<b>ANSFISA</b>	<b>Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali ed Autostradali</b>
<b>OdM</b>	<b>Operatore di Manovra</b>
<b>DICC</b>	<b>Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati</b>
<b>DPS</b>	<b>Dorica Port Services</b>
<b>DUVRI</b>	<b>Documento Unico Valutazione Rischi Interferenti</b>
<b>FMG</b>	<b>Frittelli Maritime Group</b>
<b>FS</b>	<b>Ferrovie dello Stato</b>
<b>GCU</b>	<b>Gestore Comprensoriale Unico</b>
<b>IF</b>	<b>Impresa Ferroviaria</b>
<b>IFN</b>	<b>Infrastruttura Ferroviaria Nazionale</b>
<b>IPCL-IF</b>	Istruzioni per la circolazione dei treni in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale - Norme di interfaccia ad uso dell'agente di condotta delle IF (emanate da RFI)
<b>ISD</b>	Istruzioni per il Servizio dei Deviatori in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (emanata da RFI)
<b>ISM</b>	Istruzione per il Servizio dei Manovratori in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (emanata da RFI)
<b>MMC</b>	«Manuale di Mestiere Processo Condotta (MMC) in uso sulle linee della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale» della IF Mercitalia Rail
<b>MMFT</b>	«Manuale di Mestiere “Processo Formazione Treno” (MMFT) in uso sulle linee della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale» della IF Mercitalia Rail
<b>MMIEFCA</b>	«Manuale di Mestiere Istruzione per l'Esercizio del Freno Continuo Automatico (MMIEFCA) in uso sulle linee della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale» della IF Mercitalia Rail
<b>MMPGOS</b>	«Manuale di Mestiere Prefazione Generale Orario di Servizio (MMPGOS) in uso sulle linee della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale» della IF Mercitalia Rail
<b>NER</b>	<b>Norme per l'Esercizio del Raccordo</b>
<b>PGOS-IF</b>	Prefazione Generale all'Orario di Servizio in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale - Estratto contenente le NORME DI INTERFACCIA AD USO DELLE IMPRESE FERROVIARIE (emanata da RFI)
<b>PS</b>	<b>Punta Scambio</b>
<b>RCT</b>	<b>Regolamento per la Circolazione dei Treni</b>
<b>RFI</b>	<b>Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</b>

<b>RS</b>	Regolamento sui Segnali in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
<b>SGS</b>	Sistema di Gestione della Sicurezza
<b>TL</b>	Traversa Limite dello scambio

### 1.3. ATTIVITÀ FERROVIARIE SVOLTE NELL'AREA PORTUALE DI ANCONA

Ancona, il cui nome le deriva dal greco “*ankòn - gomito*” che fa riferimento alla morfologia del promontorio che la delimita, è classificata dall’Unione Europea come porto di rilievo internazionale, uno dei più vitali e attivi del mediterraneo che svolge un ruolo primario nell’interscambio commerciale.

Con la Legge n. 84/1994, nei porti con i requisiti previsti dalla legge, ed Ancona è tra questi, sono state istituite le Autorità Portuali, Enti di diritto pubblico con personalità giuridica, autonomia finanziaria con compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo di tutte le attività che si svolgono nella giurisdizione demaniale gestita.

Con D.Lgs. 04.08.2016, n. 169 è stata attuata la riorganizzazione, la razionalizzazione e la semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28.01.2994, n. 84. Per effetto di tale D.Lgs. l’Autorità Portuale di Ancona ha assunto la denominazione di “Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale” che ha competenza, tra gli altri, anche sul porto di Ancona.

Nel seguito del presente documento l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è denominata per brevità “Autorità”.

Per quanto sopra, l’Autorità è, nell’area demaniale del Porto di Ancona gestita, il terminale operativo da cui partono tutte le strategie di sviluppo che affiancano pubblico e privato nella gestione del commercio, del traffico passeggeri e merci, della pesca, della cantieristica e delle infrastrutture.

Tra le attività ferroviarie svolte nell’area portuale, particolare importanza riveste il servizio di manovra che consiste:

- nel prelievo dei carri merci dai binari 2° Nuova Darsena o 3° Nuova Darsena della Stazione RFI di Ancona individuati per la Presa e Consegnna, messi a disposizione dall’Impresa Ferroviaria assegnataria di tracce orarie di treni merci facenti capo alla Stazione RFI di Ancona e destinati all’area portuale;
- il loro trasferimento fino ai punti di scarico in banchina o all’interno delle ditte raccordate;
- nelle inverse operazioni fino ai binari 2° Nuova Darsena o 3° Nuova Darsena citati, compreso il riordino sulla rete portuale.

L’infrastruttura ferroviaria nel cui ambito si svolge l’attività sopradescritta si configura come Raccordo Ferroviario denominato “Ancona Nuova Darsena”, interamente ubicato nell’area demaniale gestita dall’Autorità.

Con Atto di Concessione n. xx/xxxx del gg.mm.aaaa, l’*Operatore di manovra* ha ricevuto mandato a svolgere il servizio delle manovre all’interno del Raccordo assumendo le funzioni di “Organo di Gestione”.

(*vedi all. n. 5*)

L’*Operatore di manovra* dispone di adeguate risorse organizzative, tecnologiche ed umane idonee a programmare e dare esecuzione a tutte le attività occorrenti allo svolgimento del servizio ed utilizza personale in possesso dei requisiti previsti dalle disposizioni RFI in materia di acquisizione e mantenimento delle competenze professionali.

## 1.4. SUPERVISIONE SVOLTA DALL'AUTORITÀ

Per le attribuzioni conferitegli dalla “Legge n. 84/1994” e s.m.i. l’Autorità ha redatto il presente documento, prescritto ad integrazione delle vigenti DICC.

## 1.5. EMISSIONE DEL “FASCICOLO DEL RACCORDO”

L’emissione, per l’applicazione di questo documento, è stata curata dall’Autorità.

L’Autorità provvede inoltre a:

- curare le revisioni;
- curare la distribuzione, in forma controllata, delle revisioni.

## 1.6. IDENTIFICAZIONE DEL “FASCICOLO DEL RACCORDO”

Sulla copertina sono riportate due tabelle; la prima di tre colonne e la seconda di sei colonne.

La prima tabella contiene:

Colonna 1 - la dizione REV. A, B, C, D, ecc.;

Colonna 2 - la data;

Colonna 3 - le motivazioni che hanno determinato la necessità della emanazione della Revisione.

La seconda tabella contiene:

Colonna 1 - il nome e la firma di chi ha redatto il Fascicolo;

Colonna 2 - il nome e firma del Funzionario dell’Autorità Portuale che ha approvato il Fascicolo;

Colonna 3 - il nome e la firma del Funzionario *dell’Operatore di manovra* per accettazione, a conferma di presa visione dei contenuti generali e di quelli che più direttamente riguardano la propria attività;

Colonna 4 - il nome e la firma del Funzionario della Ditta Raccordata Frittelli Maritime Group per accettazione, a conferma di presa visione dei contenuti generali e di quelli che più direttamente riguardano la propria attività.

## 1.7. DISTRIBUZIONE DEL “FASCICOLO DEL RACCORDO”

La distribuzione delle revisioni del Fascicolo del Raccordo deve avvenire in forma controllata. La distribuzione è curata dall’Autorità garantendo che tutte le copie distribuite siano sostituite o aggiornate e che le parti modificate siano chiaramente identificate.

I destinatari con indicato il numero d’ordine sono:

- 01 RFI – Sviluppo e Infrastrutture Area Centro Sud Adriatica
- 02 RFI – Direzione Circolazione e Orario – Circolazione Orario Area Pescara – Unità Circolazione Ancona
- 03 RFI – Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Ancona - S.O. Ingegneria
- 04 RFI – Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale – S.O. Unità Territoriale Ancona
- 05 Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale – Ancona
- 06 IF Mercitalia Rail

07 *Operatore di manovra*

08 Ditta Raccordata Frittelli Maritime Group

I destinatari avranno cura di fornire copia alle strutture dipendenti interessate.

*L'Operatore di manovra* provvederà in conformità a quanto prescritto al punto 4.1.

## 1.8. FIRMA DEL “FASCICOLO DEL RACCORDO”

- A. Il Funzionario designato della **Ditta Raccordata Frittelli Maritime Group**, preso atto dell’incarico conferito all’*Operatore di manovra* per operare come Organo di Gestione e degli argomenti di interesse generale e specifici per la Società, contenuti nel presente Fascicolo del Raccordo,
- B. il Funzionario dell’*Operatore di manovra*, preso atto degli argomenti di interesse generale e specifici per la Società che rappresenta, contenuti nel presente Fascicolo del Raccordo,

**appongono la propria firma nella tabella a pag. 1 per accettazione dei contenuti.**

## 1.9. DENOMINAZIONE DEL “FASCICOLO DEL RACCORDO”

Il presente documento redatto ai sensi dell’art. 16 delle vigenti DICC assume la denominazione di:

**Fascicolo del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena**

## 1.10. RIFERIMENTI LEGISLATIVI E NORMATIVI

- A. **Legge n. 1201/1968 Disposizioni concernenti i binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali che si diramano da impianti delle Ferrovie dello Stato.**

La legge attribuisce alle FS la competenza ad autorizzare la costruzione e l’esercizio dei binari di raccordo; in merito essa prevede che:

- l’impianto e l’esercizio dei binari di raccordo e degli allacciamenti che si diramano da impianti delle FS devono essere autorizzati dalle FS medesime;
- per la costruzione e l’esercizio di tutti i raccordi devono essere applicate le norme di sicurezza stabilite per gli impianti simili delle FS;
- sono abrogate le vigenti disposizioni contrarie e incompatibili con la presente Legge.

- B. D.M. n. 4572/1970 Applicazione della Legge n. 1201/1968**

Il Decreto del Ministro dei Trasporti sancisce i principi enunciati dalla Legge n. 1201/1968 e la completa con disposizioni generali ad elevato valore legale e tecnico; inoltre incarica le FS ad emanare le necessarie “Norme Specifiche di Applicazione”.

- C. Competenza autorizzatoria, di controllo e di sicurezza trasferita ad RFI**

Il DM 138T/2000 (Atto di concessione della gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale) attribuì alla costituita Ferrovie dello Stato SpA la Gestione della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, da realizzare con una SpA, autonoma e distinta.

Ferrovie dello Stato SpA costituì Rete Ferroviaria Italiana SpA, alla quale furono trasferite anche le competenze Autorizzatorie, di Controllo e di Sicurezza delle attività ferroviarie. RFI, quindi, regola anche rapporti con le Ditte Raccordate rilasciando le autorizzazioni per la Costruzione, le Modifiche e l'Esercizio sui binari di raccordo ed espleta l'attività di vigilanza.

#### D. DICC 2025.

Le “Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati” (DICC) si applicano per la costruzione e l'esercizio di binari di raccordo con gli stabilimenti e le zone industriali e commerciali, nonché al loro potenziamento, modifica, rinnovamento e manutenzione.

L'art. 15 delle DICC sancisce il principio che il Raccordato è tenuto ad osservare ed ottemperare:

- 1) tutte le norme legislative, regolamentari e prescrizioni per la manutenzione e gestione della Parte di Raccordo esterna al Recinto Ferroviario, compresi gli adempimenti di competenza in materia di trasporti merci pericolose;
- 2) tutte le norme legislative e regolamentari in materia di servizio ferroviario in genere, nonché specifiche in materia di sicurezza della circolazione, sicurezza sul lavoro, tutela ambientale, prevenzione per danni, infortuni, incendi, igiene, sanità e quant'altro attinente all'uso del Raccordo ed al suo esercizio;
- 3) le norme in vigore sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e le NER per l'esecuzione dei movimenti dei veicoli.

#### 1.11. DEFINIZIONI DELLE DICC

Si riportano le definizioni dei termini e delle espressioni utilizzate e l'indicazione dell'articolo delle vigenti DICC.

Le Disposizioni, Istruzioni e Norme delle DICC sono integralmente applicabili ai Raccordi di nuova costruzione mentre per quelli già esistenti sono applicabili compatibilmente all'infrastruttura esistente, in attesa delle modifiche necessarie.

**IFN**  
Art. 3 DICC 1° alinea

Si intende l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI in forza dell'atto di concessione di cui al D.M. 138T/2000.

**IFR**  
Art. 3 DICC 2° alinea

Si intende l'Infrastruttura Ferroviaria Regionale di proprietà di una Regione data in concessione a RFI.

**Località di Servizio (LdS)**  
Art. 3 DICC 8° alinea

Impianto dell'IFN/IFR munito di specifico segnalamento per la gestione della circolazione ferroviaria. Ai fini delle presenti DICC le LdS considerate sono le stazioni, posti di comunicazione o bivi.

**Raccordo**  
Art. 3 DICC 15° alinea

Collegamento ferroviario che si sviluppa dal deviatoio di allaccio all'IFN/IFR fino all'interno dell'Impianto Raccordato. L'allacciamento avviene di regola in una LdS salvo nei casi di raccordi in linea.



**Raccordo in linea**  
Art. 3 DICC 17° alinea

Raccordo che si dirama da un binario di linea esternamente ai segnali di protezione delle stazioni.

**Impianto Raccordato**  
Art. 3 DICC 7° alinea

Impianto, di proprietà/gestione di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante il Raccordo.

**Recinto ferroviario**  
Art. 3 DICC 20° alinea

Perimetro entro il quale RFI esercita la propria attività industriale, coincidente o meno con la proprietà. Ai fini delle DICC è il perimetro che RFI determina ed eventualmente modifica in relazione alle esigenze di servizio, anche utilizzando aree del Raccordato ed è indicato, rispetto alla restante parte del raccordo, nel contratto.

**Perimetro  
dell'impianto  
raccordato**  
Art. 3 DICC 12° alinea

Porzione di infrastruttura al di fuori del Recinto Ferroviario indicata nella planimetria allegata al Contratto e le cui attività sono correlate alla circolazione ferroviaria. Restano escluse tutte quelle infrastrutture destinate unicamente alle attività industriali del Raccordato.

**Binari di presa e  
consegna**  
Art. 8/1 DICC

Il raccordo deve essere munito di binari idonei e sufficienti per la presa e consegna dei veicoli e, se necessario, per l'arrivo e la partenza dei treni.

**Raccordo base**  
Art. 3 DICC 16° alinea

Complesso delle infrastrutture ferroviarie di uso comune a tutti gli stabilimenti operanti in una zona industriale/commerciale.

**Raccordi particolari**  
Art. 3 DICC 18° alinea

Binari che, diramandosi dal raccordo base, raggiungono ogni singolo stabilimento della zona industriale/commerciale e che sono ad uso esclusivo del Raccordato.

**Tracciato del raccordo**  
Art. 8/2 DICC

Il tracciato del Raccordo, all'interno e all'esterno del recinto ferroviario e, all'interno dell'Impianto Raccordato, non dovrà contenere curve di raggio inferiore a m. 150.

RFI può tuttavia consentire l'esistenza di curve aventi raggio minore quando, relativamente ai binari posti fuori del Recinto Ferroviario, non sia possibile rispettare la suddetta prescrizione. In tal caso la circolazione sarà regolata da norme specifiche.

Ad ogni modo, i tratti di binario tra loro intersecanti, che richiedono la progettazione di apposito dispositivo d'armamento, devono avere possibilmente tracciato retto; qualora ciò non fosse possibile, solo uno dei due binari potrà essere tracciato curvo con raggio non inferiore a 450 m. In presenza di vincoli oggettivi ed ineliminabili, valori di raggio inferiori potranno essere utilizzati senza mai scendere comunque sotto 150 m.

**Impianti di sicurezza e  
segnalamento**  
Art. 8/3 DICC

I raccordi devono essere dotati di tutti gli impianti e gli apparecchi di manovra, di comunicazione e di segnalamento ritenuti necessari da RFI a garanzia della sicurezza e della regolarità, concernenti sia l'esercizio del Raccordo, sia la circolazione dei treni e manovre.

**Chiusure**  
Art. 10/1 DICC

Il Raccordato deve installare un'apposita chiusura con cancello che separi il recinto ferroviario dalla rimanente parte del Raccordo.

Le modalità per l'apertura e la chiusura del cancello sono disciplinate dalle NER.

**Fascicolo del  
Raccordo**

Art. 3 DICC 5° alinea

Raccolta contenente dati tecnici, disposizioni, prescrizioni e documenti di corredo relativi al raccordo ed al suo esercizio secondo quanto riportato nelle DICC comprese le NER, redatto dal Raccordato ed approvato da RFI, in coerenza con la normativa nazionale.

**Norme di Esercizio del  
Raccordo (NER)**

Art. 3 DICC 10° alinea

Norme particolari per l'esercizio del raccordo e per l'inoltro dei convogli da e per l'Impianto Raccordato, redatte dal Raccordato ed approvate da RFI, in coerenza con la normativa nazionale ed inserite nel Fascicolo del Raccordo.

**Raccordato**

Art. 3 DICC 14° alinea

Titolare del contratto di raccordo. Tale soggetto potrebbe essere:

- il titolare dell'attività commerciale o industriale svolta all'interno dello stabilimento raccordato, indipendentemente dalla proprietà dell'immobile;
- ai sensi dell'articolo 3 del D. Lgs. N. 112/2015, "un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le regioni e le province autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario";
- il GCU.

**Gestore  
Comprensoriale Unico  
(GCU)**

Art. 3 DICC 6° alinea

In una zona industriale/commerciale, soggetto dotato del potere di rappresentare tutti i raccordati (raccordi base e particolari) presso RFI e di stipulare con questa un contratto unico assumendone direttamente oneri e responsabilità. Tale potere di rappresentanza deriva dall'acquisizione di deleghe dai proprietari o gestori dei raccordi base e particolari, atte a garantire gli adempimenti per:

- la costruzione, la manutenzione ordinaria e straordinaria, le modifiche impiantistiche e tutto quanto attiene all'infrastruttura ferroviaria del raccordo;
- la natura economica e gestionale dei rapporti contrattuali con RFI.

Il GCU assolve, tra l'altro, la funzione di Organo di Gestione.

**Organo di gestione**

Art. 3 DICC 11° alinea

Impresa a cui è affidata, dai singoli raccordati in un comprensorio industriale/commerciale, l'effettuazione dei movimenti relativi al prelievo e alla consegna dei veicoli nei raccordi base e particolari.

Non è consentito l'esercizio di alcun raccordo – tra quelli presenti nel comprensorio – in assenza di un unico Organo di Gestione.

**Attivazione del  
raccordo**

Art. 3 DICC 3° alinea

Provvedimento formale di apertura all'esercizio del raccordo successivo al collaudo dell'opera, all'emissione delle NER, al perfezionamento del FR, che segna, tra l'altro, il termine iniziale della decorrenza economica del contratto, emesso dalla competente Struttura territoriale di RFI.

## 1.12. ORGANO DI GESTIONE DEL RACCORDO

Al fine di garantire la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, nell'ambito del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena deve operare un unico Organo di Gestione, a norma dell'art. 32 delle vigenti DICC).

L'Organo di Gestione è legalmente autorizzato a rappresentare l'Autorità, la Ditta Raccordata Frittelli Maritime Group e gli altri clienti che utilizzano i Fasci Appoggio del Raccordo Base nei rapporti con le IIFF, relativamente alla consegna e riconsegna dei carri.

A tal fine l'Autorità con Atto di Concessione n. xx/xxxx del gg.mm.aaaa ha attribuito tale incarico all'*Operatore di manovra* disponendo che il servizio ferroviario portuale, la movimentazione di vagoni e la pesatura degli stessi in ambito portuale, a decorrere dal gg.mm.aaaa fosse svolta dalla predetta Società.

(vedi all. n. 5)

In relazione a tale incarico l'*Operatore di manovra* gestisce il servizio delle manovre ed utilizza per l'attività di condotta e di manovra proprio personale abilitato nel rispetto delle disposizioni in materia emanate da RFI con le note:

- DI/TC/A1007/P/01/000213 del 08/03/2001 Raccordi Ferroviari allacciati alla IFN - Competenze del personale (vedi all. n. 2)
  - RFI/DTC/A0011/P/2003/0001099 del 08/07/2003 Esecuzione delle attività di manovra negli impianti RFI (vedi all. n. 3)

Come riportato al punto 1.5 l'IF Mercitalia Rail, Impresa Ferroviaria assegnataria di tracce orarie di treni merci facenti capo alla Stazione RFI di Ancona destinati al Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena, garantisce attraverso il suo diretto intervento, che il personale *dell'Operatore di manovra* che svolge le attività di condotta e di manovra nell'ambito del raccordo stesso, sia utilizzato nel rispetto delle disposizioni in materia di selezione, formazione, certificazione e seguito individuale emanate da ANSFISA e/o RFI.

### **1.13. GESTORE COMPRENSORIALE UNICO DEL RACCORDO**

L'art. 31 delle vigenti DICC stabilisce che in una zona industriale/commerciale con pluralità di soggetti operanti può essere nominato, con apposito mandato con rappresentanza, un Gestore Comprensoriale Unico (GCU) al quale affidare la gestione completa del sistema dei raccordi e dei rapporti con RFI.

In particolare il GCU ha il compito di:

- a) assicurare l'efficienza del sistema dei raccordi (raccordo base e singoli raccordi particolari) garantendone la manutenzione ordinaria all'esterno del Recinto Ferroviario, direttamente o mediante imprese terze, secondo la regola dell'arte;
  - b) gestire le operazioni di movimentazione dei veicoli, direttamente se in possesso delle capacità tecnico/operative o mediante imprese terze (attività dell'Organo di Gestione);
  - c) contrattualizzare con RFI tutti gli obblighi, compresi quelli economici relativi alla gestione dei raccordi base e particolari.

Il GCU deve possedere i seguenti requisiti:

- 1) capacità tecnico-amministrative adeguate all'assolvimento delle obbligazioni assunte verso RFI;
  - 2) la delega da parte dei proprietari del Raccordo Base e dei Raccordi Particolari a rappresentarli presso RFI;
  - 3) autonomia operativa sufficiente ad intervenire all'interno degli Impianti Raccordati al Raccordo Base.

Il possesso di tali requisiti è condizione essenziale per la sottoscrizione del contratto di raccordo con RFI, così come il loro mantenimento per la durata del contratto. Il GCU può essere sia un soggetto terzo



rispetto ai titolari dei raccordi (base e particolari) sia uno dei soggetti titolari di un raccordo (base o particolare).

Premesso quanto sopra, l'Autorità ha ricevuto espressa delega con atto del 04.03.2021 (Rep. 1764/2021) dalla ditta raccordata Frittelli Maritime Group a rappresentarla nei rapporti con RFI come Gestore Comprensoriale Unico del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena.

Inoltre l'Autorità gestisce direttamente i seguenti fasci di binari:

- Fascio Appoggio Banchina 23 (alla data di redazione del presente FR sospeso all'esercizio);
- Fascio Appoggio Banchina 25 (alla data di redazione del presente FR sospeso all'esercizio);
- Fascio Appoggio Secondario (alla data di redazione del presente FR parzialmente sospeso all'esercizio);
- Fascio Deposito Containers;
- ex Fascio Appoggio Banchina 20 (fuori esercizio);
- ex Fascio Capannone Frittelli Maritime Group e relativo raccordo particolare (fuori esercizio);

costituenti piattaforma logistica, a disposizione della clientela a vario titolo interessata al loro utilizzo.

L'Autorità in possesso dei requisiti richiesti ai punti 1), 2), 3) garantisce gli adempimenti contrattuali con RFI previsti dai punti a), b), c).



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
19 di 59

## **PARTE SECONDA**

## **INFRASTRUTTURA**

## 2.1. ALLACCIAIMENTO DEL RACCORDO ALLA IFN

Il Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena è collegato alla Stazione RFI di Ancona attraverso il fascio “Nuova Darsena” costituito dai binari di circolazione “2° Nuova Darsena” e “3° Nuova Darsena”, individuati quali binari di Presa e Consegnna, e dal binario secondario “1° Nuova Darsena”.

Le norme di esercizio per l’accesso al suddetto fascio “Nuova Darsena” sono riportate al punto 2.5.2.  
(*vedi all. n. 8 - 11*)

## 2.2. SVILUPPO DEL RACCORDO

Il Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena è rappresentato nei piani schematici riportati negli allegati ed ha le seguenti caratteristiche:

**Raccordo Base**  
(*vedi all. nn. 8-10*)

Ha inizio al km0+522, corrispondente con il cancello sulla cinta doganale nella zona del Mandracchio e termina al km 1+293.

Il Raccordo Base, nel suo sviluppo complessivo, comprende anche:

- il **Fascio Appoggio Banchina 23**, che si dirama al km 0+850 del Raccordo Base;
- il **Fascio Deposito Containers**, che si dirama al km 0+903 del Raccordo Base. Esso è inoltre, collegato al binario I Banchina 23 tramite una bretella delimitata dal deviatoio n. 215 (sul binario I Deposito Containers) e n. 213 (sul binario I Banchina 23);
- il **Raccordo Particolare Frittelli Maritime Group**, che si dirama rispettivamente al km 1+003 del Raccordo Base ed al km 1+027 del Raccordo Base;
- il **Fascio Appoggio Secondario** che ha origine al termine del Raccordo Base al km 1+293;
- il **Fascio Appoggio Banchina 25** che ha origine dal deviatoio inglese doppio n. 210/211 del Fascio Appoggio Secondario.

**Ex Fascio Appoggio  
Banchina 20**  
(*vedi all. nn. 8-11*)

È un complesso di n. 2 binari tronchi fuori esercizio collegati con il Raccordo Base:

- tramite il deviatoio n. 202 al km 0+599, si realizza l'ex binario **II Banchina 20**;
- tramite il deviatoio n. 203 al km 0+604, si realizza l'ex binario **I Banchina 20**.

Gli ex binari **I Banchina 20** e **II Banchina 20** sono fuori esercizio mentre i deviatoi 202 e 203 sono immobilizzati per la posizione normale.

**Ex Ditta Raccordata  
SAI**  
(*vedi all. nn. 8-10*)

Al km 0+685 del Raccordo Base, tramite il deviatoio n. 212 si dirama il binario dell'ex Ditta Raccordata SAI della lunghezza di 145 m.

L'ex binario della Ditta Raccordata SAI è fuori esercizio mentre il deviatoio 212 è immobilizzato per la posizione normale.

**Fascio Appoggio  
Banchina 23**  
(*vedi all. nn. 8-11*)

È un complesso di n. 2 binari tronchi collegati con il Raccordo Base:

- tramite il deviatoio n. 204 al km 0+850 si realizza il binario **II Banchina 23**;
- tramite il deviatoio n. 205 incontrato di punta per le provenienze dal ramo deviato del deviatoio n. 204 si realizza il binario **I Banchina 23**; su detto binario è, inoltre, installato il deviatoio n. 213, incontrato di punta



per le provenienze dal paraurti, a metri 190 dal medesimo, che permette l'accesso al binario I del Fascio Deposito Containers.

I binari **I Banchina 23** e **II Banchina 23** nonché il tratto di binario di collegamento del Fascio Appoggio Banchina 23 al Fascio Deposito Containers delimitato dai deviatoi 213 e 216 sono temporaneamente sospesi all'esercizio mentre i deviatoi 204 e 216 sono immobilizzati per la posizione normale.

**Fascio Deposito  
Containers**

(Vedi all. nn. 8-11)

È un complesso di n. 5 binari collegati, da un lato, direttamente alla stazione tramite l'accesso citato al punto 2.1 e dall'altro lato collegati con il Raccordo Base tramite il deviatoio n. 214 al km 0+903.

Inoltre il Fascio è collegato al binario I Banchina 23. Tale collegamento è temporaneamente sospeso all'esercizio.

**Raccordo Particolare  
Frittelli Maritime Group**  
(vedi all. nn. 8-10)

- Al km 1+003 del Raccordo Base, tramite il deviatoio n. 206 si dirama il primo braccio del **Raccordo Particolare Frittelli Maritime Group**, che assume la progressiva km 0+000 e termina all'ingresso del Fascio Capannone Frittelli Maritime Group al km 0+185 delimitato dal cancello.
- Al km 1+027 del Raccordo Base, tramite il deviatoio n. 207 si dirama il secondo braccio del **Raccordo Particolare Frittelli Maritime Group**, che assume la progressiva km 0+000 e termina all'ingresso del Fascio Capannone Frittelli Maritime Group al km 0+136 delimitato dal cancello.

I suddetti binari di collegamento al Raccordo Base sono parzialmente sospesi all'esercizio; su tali binari di collegamento sono installati due paraurti tra i deviatoi 206 e 207 e l'intersezione con il binario **II Banchina 25**.

**Fascio Appoggio  
Secondario**  
(Vedi all. nn. 8-11)

È un complesso di n. 3 binari tronchi collegati con il Raccordo Base tramite i deviatoi inglesi doppi n. 208/209 e 210/211:

- dai rami del deviatoio n. 209 si realizzano i binari **II Appoggio Secondario** e **III Appoggio Secondario**.
- dal ramo retto del deviatoio n. 210 realizza il binario **I Appoggio Secondario**.

I binari **I Appoggio Secondario** e **II Appoggio Secondario** sono temporaneamente sospesi all'esercizio mentre i deviatoi 208 e 209 sono immobilizzati per la posizione di collegamento del raccordo base al binario **III Appoggio Secondario**.

**Fascio Appoggio  
Banchina 25**  
(vedi all. nn. 8-11)

È un complesso di n. 2 binari tronchi collegati con il Raccordo Base tramite il Fascio Appoggio Secondario:

- dai rami del deviatoio n. 210 si realizzano i binari **I Banchina 25** e **II Banchina 25**.

I binari **I Banchina 25** e **II Banchina 25** sono temporaneamente sospesi all'esercizio e non accessibili per effetto dell'immobilizzazione dei deviatoi 208 e 209.

## 2.3. BINARI E DEVIATORI

### Caratteristiche del binario e dei deviatoi

Tutti i binari del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena sono a raso in quanto la sede ferroviaria può essere impegnata anche da veicoli stradali e da persone.

I deviatoi installati sui binari del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena sono manovrati a mano, alcuni dei quali con i dispositivi di manovra ubicati in appositi alloggiamenti nel corpo stradale e sono quindi privi di fermascambio di sicurezza; l'alloggiamento dei deviatoi con il loro numero distintivo, che figura nei piani schematici, è evidenziato sul piano stradale.

Alcuni deviatoi descritti nel presente FR come “immobilizzati” sono bloccati tramite il posizionamento di apposita piastra saldata tra gli aghi dello stesso.

### Manutenzione del binario e dei deviatoi

L'*Operatore di manovra* esegue la pulizia delle fughe delle rotaie del binario con frequenza trimestrale e la lubrificazione dei deviatoi garantendone l'efficienza e la manovrabilità.

Con la stessa frequenza l'*Operatore di manovra* effettua la verifica dell'efficienza dei sistemi di bloccaggio dei deviatoi immobilizzati.

### Distanza di sicurezza dalle rotaie degli ostacoli mobili

Come disposto dall'art. 11 della Legge n. 191/1974 (Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dalle Ferrovie dello Stato) la distanza di sicurezza è prevista in metri 1,50 dalla più vicina rotaia.

Per garantire il rispetto, da parte degli utenti stradali, della distanza sopra citata, l'Autorità ha posizionato appositi cartelli monitori e si avvale della Società DPS per garantire il rispetto coatto della norma.

## 2.4. SPAZIO LIBERO TRA LE SAGOME DEI VEICOLI SU BINARI ADIACENTI (INTERVIA)

L'intervia è lo spazio disponibile tra le sagome limite dei veicoli posizionati su due binari adiacenti.

In base all'art. 8 della legge n. 191/1974 ed all'art. 6 del DPR n. 469/79, di applicazione della Legge n. 191/1974, quando due binari adiacenti sono contemporaneamente impegnati da veicoli ferroviari in manovra, la zona della intervìa può essere accessibile al personale in servizio solo se rimane disponibile, rispetto alla sagoma limite dei due binari, uno spazio libero di almeno 70 cm e purché lo spostamento dei veicoli in manovra, preventivamente annunciato al personale in servizio, avvenga su uno solo dei binari e con velocità non superiore a 30 km/h.

Tali limitazioni non sono necessarie se lo spazio fra le due sagome limite non è inferiore a metri 1,40.

Nel caso che lo spazio libero tra le due sagome limite sia inferiore a 70 cm non è consentito l'impegno dell'intervia da parte del personale contemporaneamente all'esecuzione di un movimento di manovra.

## 2.5. BINARI PER IL SERVIZIO DI “PRESA E CONSEGNA”

I binari di Presa e Consegna sono così individuati:

- “2° binario Nuova Darsena” dal circuito di binario IID, cdb164 e cdb166;
- “3° binario Nuova Darsena” dal circuito di binario IIID e cdb173.

## 2.5.1. Caratteristiche impiantistiche

I binari di Presa e Consegnna hanno le seguenti caratteristiche:

Binario	Lungh. (m.)	Pend. ‰	Inter. (m.)	Circuiti di binario
2° Nuova Darsena	645	0÷5	0,70<i<1,40	IID – 164 – 166
3° Nuova Darsena	645	0÷5	0,70<i<1,40	IIID – 173

L'area del raccordo è chiusa da un cancello ubicato immediatamente prima dell'incrocio con via Enrico Mattei. I binari sono a raso con l'asse stradale. *(vedi all. n. 9)*

I binari di Presa e Consegnna sono resi indipendenti tramite il deviatoio n. 901 manovrato a mano con fermascambio di sicurezza a chiavi coniugate (70/89), posizionato e assicurato per la destra; la chiave marca (70), di risulta, è inserita e bloccata nell'Unità Bloccabile U.B. 70 ubicata in prossimità del deviatoio.

Il cancello che demarca la stazione ed il raccordo è assicurato in chiusura tramite una serratura a catenaccio tipo FS, la cui chiave di risulta marca (89) è normalmente inserita e bloccata nel trasmettichiave Tch89 ubicato in prossimità, lato raccordo. L'anzidetto trasmettichiave Tch89 è collegato elettricamente con l'Unità Bloccabile U.B. 89 ubicata in prossimità del deviatoio n. 901 la cui chiave è, normalmente, imprigionata nella serratura del fermascambio applicato.

Il bloccamento della chiave marca (70) nell'U.B. 70 avviene manualmente tramite l'Apparato Centrale di stazione.

Lato stazione, i binari di Presa e Consegnna sono resi indipendenti tramite la comunicazione n. 53a/b manovrata dall'Apparato Centrale di stazione.

## 2.5.2. Normativa d'esercizio

- Attività eseguite dalla Impresa ferroviaria da e verso i binari di presa e consegna

La movimentazione sui binari di Presa e Consegnna avviene normalmente con la predisposizione degli itinerari nel caso di arrivo/partenza di treni da/per Falconara direttamente sui binari 2°Nuova Darsena e 3°Nuova Darsena oppure con la predisposizione degli istradamenti nel caso di spostamento in manovra dai binari di stazione ai binari di Presa e Consegnna 2°Nuova Darsena e 3°Nuova Darsena tramite il binario Asta a mare (vedi M47).

- Attività eseguite dall'Organo di Gestione del raccordo da quest'ultimo verso i binari di presa e consegna e viceversa

L'agente che comanda la manovra proveniente dal raccordo, per immettere o prelevare veicoli dai binari di presa e consegna deve richiedere, tramite telefono (071-5923751 oppure 3138095481) al deviatore in servizio in stazione, lo sbloccamento della chiave marca (70) dalla relativa U.B. necessaria per la manovra del deviatoio n. 901.

Dopo la manovra del deviatoio n. 901 deve essere estratta la chiave marca (89) dalla serratura del fermascambio, inserita e girata nella U.B. 89 sul posto che, a sua volta, sblocca la chiave marca (89) dal trasmettichiave Tch 89 ubicato in prossimità del cancello, necessaria per l'apertura di questo.

Gli istradamenti in uscita da raccordo sono autorizzati dall'aspetto per il libero passaggio del segnale basso 144, mentre in ingresso al raccordo gli stessi sono autorizzati dall'aspetto per il

libero passaggio dei segnali bassi 259, 261 e 263 se provenienti rispettivamente dai binari 1° Nuova Darsena, 2° Nuova Darsena o 3° Nuova Darsena.

Ad operazioni ultimate, dopo aver riposizionato le chiavi nelle rispettive U.B., deve essere avvisato il deviatore in servizio in stazione per il ripristino delle condizioni di sicurezza.

La manovra per la consegna dei veicoli, dal raccordo verso i binari di Presa e Consegnna, deve avvenire come manovra spinta utilizzando la valvola portatile di frenatura.

In considerazione della necessità di non inibire la possibilità di uscita dei Mezzi d'Opera di RFI dal piazzale ex Officina Lavori, l'Organo di Gestione deve utilizzare per la presa e la consegna dei veicoli prioritariamente il binario 3° Nuova Darsena ed il binario 2° Nuova Darsena nel tratto fino al segnale basso 140. L'utilizzo del binario 1° Nuova Darsena è consentito in via eccezionale, previo consenso del deviatore in servizio in stazione, per le manovre di giro delle locomotive delle IF o per l'appoggio temporaneo di breve durata di carri.

## 2.6. EX FASCIO APPOGGIO “BANCHINA 20” DEL RACCORDO BASE

L'ex Fascio Appoggio Banchina 20 del Raccordo Base era composto da n. 2 binari.(vedi punto 2.2 e all. nn. 8-11)

Gli ex binari **I Banchina 20** e **II Banchina 20** sono fuori esercizio mentre i deviatoi 202 e 203 sono immobilizzati per la posizione normale; sia i binari che i deviatoi sono destinati ad essere rimossi definitivamente.

## 2.7. FASCIO APPOGGIO “BANCHINA 23” DEL RACCORDO BASE

Il Fascio Appoggio Banchina 23 è composto da n. 2 binari con le caratteristiche seguenti.

(vedi all. nn. 8-11)

Binario	Lunghezza (metri)	Intervia (metri)	Pendenza %	Delimitazione del binario
I Banchina 23	190	> 1,40	0+6	da PS. dev. 213 al paraurti
II Banchina 23	318		0+6	da TL dev. 204 al paraurti

I binari **I Banchina 23** e **II Banchina 23** sono temporaneamente sospesi all'esercizio mentre i deviatoi 204 e 216 sono immobilizzati per la posizione normale in modo da impedire l'accesso dei veicoli ai suddetti binari; sia i binari che i deviatoi sono destinati ad essere rimessi in esercizio a seguito di interventi di manutenzione straordinaria.

## 2.8. FASCIO DEPOSITO CONTAINERS

Il Fascio Deposito Containers è un complesso di n. 5 binari non elettrificati collegato, da un lato, direttamente ai binari di Presa e Consegnna “Fascio Nuova Darsena” (vedi punto 2.1) e dall'altro lato, sia con il Raccordo Base, tramite il deviatoio n. 214 al km 0+903, sia con il binario I Banchina 23 tramite un binario confluente col binario I Deposito Containers. (vedi all. nn. 8-11)

Il Fascio Deposito Containers ha le caratteristiche seguenti:

Binario	Lunghezza (metri)	Intervia (metri)	Intervia (metri)	Pendenza %	Delimitazione del binario
I Dep. Containers	258	0,70 <i>i</i> <1,40		0÷6	da TL dev.220 a TL dev. 219
II Dep. Containers	257		0,70 <i>i</i> <1,40	0÷6	da TL dev.220 a TL dev. 219
III Dep. Containers	295	0,70 <i>i</i> <1,40		0÷6	da TL dev.222 a TL dev. 218
IV Dep. Containers	270		0,70 <i>i</i> <1,40	0÷6	da TL dev.221 a TL dev. 217
V Dep. Containers	270			0÷6	da TL dev.221 a TL dev. 217

## 2.9. RACCORDO PARTICOLARE “ FRITTELLI MARITIME GROUP”

Il Raccordo Particolare Frittelli Maritime Group è costituito dai seguenti binari:

- ramo della lunghezza di metri 185 allacciato al Raccordo Base al km 1+003 al deviatoio 206;
- ramo della lunghezza di metri 136 allacciato al Raccordo Base al km 1+027 al deviatoio 207.

Su tali binari sono installati due paraurti tra i deviatoi 206 e 207 e l'intersezione con il binario II Banchina 25.

Lo sviluppo e le caratteristiche del Raccordo Particolare Frittelli Maritime Group figurano al punto 2.2.  
(vedi all. nn. 8-10)

## 2.10. FASCIO APPOGGIO “SECONDARIO” DEL RACCORDO BASE

Il Fascio Appoggio Secondario è composto da n. 3 binari con le caratteristiche seguenti.

(vedi all. nn. 8-10)

Binario	Lunghezza (metri)	Intervia (metri)	Intervia (metri)	Pendenza %	Delimitazione del binario
I Appoggio Secondario	165	0,70 <i>i</i> <1,40		0÷6	da TL dev.210 al paraurti
II Appoggio Secondario	150		0,70 <i>i</i> <1,40	0÷6	da TL dev.208 al paraurti
III Appoggio Secondario	150			0÷6	da TL dev.208 al paraurti

I binari I Appoggio Secondario e II Appoggio Secondario sono temporaneamente sospesi all'esercizio mentre i deviatoi 208 e 209 sono immobilizzati in posizione tale da consentire solo l'accesso dei veicoli dal raccordo base solo al binario III Appoggio Secondario; sia i binari che i deviatoi sono destinati ad essere rimessi in esercizio a seguito di interventi di manutenzione straordinaria.

## 2.11. FASCIO APPOGGIO” BANCHINA 25” DEL RACCORDO BASE

Il Fascio Appoggio Banchina 25 del Raccordo Base è composto da n. 2 binari con le caratteristiche seguenti.  
(vedi punto 2.2 e all. nn. 8-11)

Binario	Lunghezza (metri)	Intervia (metri)	Pendenza %	Delimitazione del binario
I Banchina 25	373	0,70 <i>i</i> <1,40	0÷6	da TL dev.211 al paraurti
II Banchina 25	373		0÷6	da TL dev.211 al paraurti

I binari I **Banchina 25** e II **Banchina 25** sono temporaneamente sospesi all'esercizio mentre il deviatoio 208 è immobilizzato in posizione tale da impedire l'accesso dei veicoli dal Fascio Appoggio Secondario ai suddetti binari; sia i binari che i deviatoi sono destinati ad essere rimessi in esercizio a seguito di interventi di manutenzione straordinaria.

## 2.12. CHIUSURE (ART. 10 DICC)

Sul binario che collega i binari di Presa e Consegnna “Fascio Nuova Darsena” al Fascio Deposito Containers, sono presenti opere di recinzione ed un cancello che separa l'ambito della stazione dal Raccordo.

## 2.13. SENTIERI (ART. 8 L. 191/1974)

L'art. 8 della Legge n. 191/1974 (Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dalle Ferrovie dello Stato) e l'art. 6 del DPR n. 469/79, di applicazione della legge n. 191/1974, prevedono che “lungo le linee parallelamente ai binari, nei piazzali di stazione, negli scali, nei depositi locomotive ed in genere in ogni impianto interessato da binari in esercizio, devono, per quanto possibile, essere realizzati ed essere mantenuti in buone condizioni di percorribilità appositi sentieri pedonali, formanti gli itinerari da percorrere per consentire al personale di servizio di spostarsi con la massima sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili; [...].”

Nel Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena tutti i binari sono a raso e, pertanto, in ogni punto è garantito il rispetto della norma citata della Legge n. 191/1974.

## 2.14. RAGGI DI CURVATURA (ART. 8/2 DICC)

I binari del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena, presentano raggi di curvatura non inferiori a metri 100 senza sopraelevazione salvo un tratto di binario di raggio metri 95 ubicato sul binario II Banchina 25.

## 2.15. PENDENZA DEL BINARIO

La pendenza massima dei binari del Raccordo Ferroviario Nuova Darsena nei vari tratti che lo compongono è compresa tra 0 % e 6 %.

## 2.16. LIMITI DI CARICO

Il Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena per quanto concerne il tracciato, le opere d'arte di sostegno della sede ferroviaria e dei binari, l'armamento ed i dispositivi di sicurezza è stato realizzato secondo le norme e le condizioni di sicurezza stabilite per gli impianti similari in ambito FS ed è stato sottoposto all'approvazione degli organismi preposti delle FS.

I limiti di carico sono equiparati alla linea RFI Rimini – Ancona – Pescara, di categoria D<sub>4</sub>, con massa per asse di 22,5 ton. e massa per metro corrente di 8,0 ton. (rif. “Caratteristiche tecnico-funzionali dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI” di cui alla DEIF 32 r.v. di Mercitalia Rail di recepimento della Disposizione di esercizio n. 12/2011 e s.m.i.).

## 2.17. VELOCITÀ DELLA MANOVRA SUL RACCORDO

Così come previsto dall'art. 65 - Tabella 32/D MMPGOS in applicazione del corrispondente punto della PGOS-IF, la velocità delle manovre sui binari del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena è di **6 km/h.**

## 2.18. CIRCOLABILITÀ

Sul Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena i veicoli regolarmente immatricolati presso una amministrazione ferroviaria, sono ammessi a circolare senza formalità.

In considerazione del raggio di curvatura minimo, inferiore a metri 150 ma non a metri 100 (salvo il tratto di binario di raggio metri 95 ubicato sul binario II Banchina 25), il raccordo appartiene al Gruppo B, così come prescrivono le “Norme per la Verifica Tecnica dei Veicoli” - Ed. 2006 - (Parte II - Istruzioni per la Verifica dei Veicoli - punto 19).

I veicoli che riportano la marcatura esterna indicante il valore minimo d'iscrizione in curva, devono circolare solo su raccordi aventi raggio di curvatura uguale o superiore al valore iscritto.

All'interno del Raccordo Ancona Nuova Darsena i veicoli possono circolare alle seguenti condizioni:

- con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati regolarmente:
  - a) i veicoli (carrozze, bagagli e carri) a due sale con passo  $\leq 9$  m;
  - b) i veicoli a tre sale con passo  $\leq 4$  m;
  - c) i carri a carrelli;
  - d) i trasporti aventi il carico poggiante su più carri o semicarri congiunti, devono essere movimentati accertando in ogni momento che i rotabili e il carico non interferiscono fra di loro e/o con gli ostacoli fissi della linea. I trasporti devono essere effettuati con i carri specificati ai precedenti punti a), b), e c);
- con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati, con i tenditori completamente allentati, con gli accoppiamenti del freno continuo, con le condotte elettriche ed i mantici distaccati:
  - a) le carrozze e bagagli a carrelli ammessi a circolare sulla IFN;
  - b) i veicoli articolati a 3 assi e multipli a 4 assi con accoppiamento rigido, aventi passo  $\leq 9,30$  m.

### Prescrizioni particolari per la circolazione sul binario II Banchina 25

Sul solo binario II Banchina 25 su cui è presente il tratto di raggio metri 95 i veicoli possono circolare alle condizioni previste per i raccordi appartenenti al Gruppo C:

- Con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati tutti i veicoli a due sale con passo  $\leq 4,50$  m.
- Con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati ma con i tenditori completamente allentati, con gli accoppiamenti del freno continuo, le condotte elettriche e i mantici distaccati i carri a due sale con passo  $4,50 \leq p \leq 9$  m.
- Con gli organi di attacco di tipo unificato agganciati con appositi maglioni applicati sui ganci di trazione di entrambi i veicoli contigui e trainati, oppure isolatamente spinti o trainati:
  - a) le carrozze ed i bagagli a due sale con passo  $4,50 \leq p \leq 9$  m;
  - b) i carri a carrelli, rispettando in ogni caso l'indicazione di raggio di iscrizione minimo eventualmente presente sui longheroni;
  - c) i veicoli articolati a 3 assi e multipli a 4 assi con accoppiamento rigido, di passo  $\leq 9,30$  m.

Il personale del Nucleo di Manovra deve essere avvisato a cura dell'*Operatore di manovra* attraverso il Programma di Manovra giornaliero, della presenza di carri soggetti alle limitazioni e delle conseguenti prescrizioni per l'esercizio.

Per la pratica attuazione della norma, l'IF interessata a mettere a disposizione nei binari di Presa e Consegnare i carri soggetti alle limitazioni di cui sopra deve fornire all'*Operatore di manovra* le necessarie notizie affinché quest'ultima provveda all'inserimento della prescrizione nel Programma delle Manovre giornaliero.

## 2.19. MEZZI DI TRAZIONE UTILIZZATI PER I SERVIZI DI RACCORDO

Per il servizio delle manovre sul Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena possono essere utilizzate le locomotive:

- xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
- xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

ammesse in servizio nel raccordo denominato Ancona Nuova Darsena collegato alla stazione di RFI Ancona dalla IF Mercitalia Rail detentrice delle tracce orario dei treni.

Le visite di controllo a scadenza temporale sono garantite dall'IF Mercitalia Rail titolare delle tracce .

Il carico che ciascuna delle suddette locomotive può rimorchiare o spingere nel tratto più acclive, (6 %), nel senso della salita, espresso in tonnellate, è:

- xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx                      **ton. nnnn**
- xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx                      **ton. nnnn**

Il valore, salvo limitazioni dovute al degrado dei mezzi da comunicare formalmente al Personale di Condotta a cura dell'*Operatore di manovra*, risulta dai dati caratteristici del mezzo.

## 2.20. IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE

Il Raccordo Base, il Raccordo Particolare Frittelli Maritime Group ed i Fasci Appoggio del Raccordo Base sono illuminati con torri faro la cui attivazione è garantita da interruttori di tipo crepuscolare.

## 2.21. ESTINZIONE INCENDI

La Ditta Raccordata Frittelli Maritime Group dispone di presidi antincendio di tipo fisso e portatile.

Le norme comportamentali in caso d'incendio figurano in appositi avvisi esposti nei luoghi di lavoro più frequentati dove sono indicate anche le postazioni antincendio fisse e portatili.

Il numero telefonico Telecom della sede dei **Vigili del Fuoco** è **071201715-071201152** oppure **115**.

## 2.22. OPERE D'ARTE

Sul tratto di binario tra il deviatoio 901 ed il cancello che delimita il recinto ferroviario di via Mattei è presente un ponte metallico sul Fosso Canale Conocchio della lunghezza di metri 73,17.

Tale ponte è sottoposto con frequenza annuale alle visite periodiche alle opere d'arte di cui all'art. 18/1 delle vigenti DICC a cura della Direzione Tecnica dell'Autorità.



## 2.23. IMPIANTO TELEFONICO

- a) La Stazione RFI di Ancona è raggiungibile col numero 3138095481.
- b) L'IF Mercitalia Rail è raggiungibile col numero 3138390896.
- c) *L'Operatore di manovra* è raggiungibile col numero xxxxxxxxx.
- d) L'Autorità è raggiungibile col numero 071207891.
- e) La Società FMG S.p.A. è raggiungibile con i numeri 071/2270537 e 071/2270355.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
30 di 59

## **PARTE TERZA**

### **NORME PER L'ESERCIZIO DEL RACCORDO (N.E.R.)**

### 3.1. DOCUMENTO UNICO VALUTAZIONE DEI RISCHI INTERFERENTI (DUVRI)

Lo sviluppo dei traffici del porto di Ancona ha reso necessario organizzare il traffico merci attuando il trasporto combinato via mare e via ferrovia.

La nuova attività definita “nuovo traffico intermodale” è un traffico che prevede sia l’arrivo di merce in casse mobili da nave e successivo loro trasferimento su ferrovia, sia l’arrivo su treno e successivo imbarco.

Le attività sono riferite alle seguenti zone:

- binari di Presa e Consegnna “Fascio Nuova Darsena”;
- fascio Deposito Containers;
- area di imbarco e sbarco.

Nel porto di Ancona sono presenti merci pericolose che vengono trasportate esclusivamente via mare e su strada. **Non è ammesso il trasporto di merci pericolose su ferrovia in quanto la stazione di Ancona non è classificata come Scalo Merci Terminale di Merci Pericolose.**

La merce pericolosa presente appartiene alle seguenti classi del RID:

- Classe 1 – Esplosivi
- Classe 2.1 – Gas infiammabili
- Classe 2.2 – Gas non infiammabili
- Classe 2.3 – Gas tossici
- Classe 3 – Liquidi infiammabili
- Classe 4.1 – Solidi infiammabili
- Classe 4.2 – Sostanze soggette a combustione spontanea
- Classe 4.3 – Sostanze che, a contatto con l’acqua, emettono gas infiammabili

Le attività all’interno del porto sono le seguenti:

- l’IF designata arriva/parte con il treno sui/dai binari del fascio Nuova Darsena ovvero trasferisce, in manovra, i carri dei treni in arrivo o in partenza sui/dai binari di circolazione del fascio viaggiatori della stazione di Ancona ai/dai binari di Presa e Consegnna Fascio Nuova Darsena; le manovre possono eseguirsi con locomotive diesel o elettriche in quanto i binari sono elettrificati.

In merito alla tutela della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro si premette quanto segue:

- il D.Lgs n. 81/2008 (Attuazione dell’art. 1 della Legge n. 123/2007, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro) si applica a tutti i settori di attività, pubblici e privati e a tutte le tipologie di rischio;
- il datore di lavoro non può delegare la valutazione di tutti i rischi e l’elaborazione del documento risultante (art. 17/1a DLgs 81/08); in caso di affidamento dei lavori ad imprese appaltatrici il Committente deve elaborare un Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenti (art. 26/3 DLgs 81/08) con lo scopo di informare le Imprese Terze affidatarie di qualsiasi contratto di appalto, delle misure di sicurezza attivate per la gestione dei rischi derivanti da interferenze fra attività;
- le attività ferroviarie svolte nel Raccordo Ancona Nuova Darsena si svolgono, dal punto di vista della sicurezza e igiene del lavoro, nel rispetto del D.M. 20/10/98 (Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non compresi nel campo di applicazione del D.M. 5 novembre 1997);

- l’Autorità in qualità di Committente ha elaborato il Documento Unico Valutazione Rischi Interferenti (DUVRI) per l’attività di manovra espletata nel Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena espletata dall’Impresa Appaltante *Operatore di manovra* e per le altre Funzioni potenzialmente presenti contemporaneamente nella medesima area lavorativa, in modo da evitare interferenze eliminando o riducendo a livello “tollerabile” i rischi valutati; (*vedi all. n. 7*)
- l’Autorità ha reso noto con la trasmissione del Documento Unico Valutazione Rischi Interferenti (DUVRI), ad RFI, alla IF Mercitalia Rail ed alle altre Imprese Terze affidatarie di qualsiasi contratto di appalto, le misure di sicurezza attivate per la gestione dei rischi derivanti da interferenze fra le attività espletate nel Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena.

L’attività espletata da RFI all’interno del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena è quella prevista dalla Disp. n. 36/2007 RFI. (*vedi all. n. 1*)

L’attività espletata dall’IF Mercitalia Rail all’interno del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena è quella prevista dal SGS dell’IF medesima, relativamente all’acquisizione ed al mantenimento delle competenze professionali del personale *dell’Operatore di manovra*. (*vedi punto 1.11*)

## 3.2. ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DELLE MANOVRE

### 3.2.1. Generalità

Il Servizio delle Manovre nel Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena comprende l’insieme dei movimenti necessari per spostare i rotabili da un punto ad un altro sui binari:

- del Raccordo Base e del Raccordo Particolare Frittelli Maritime Group, limitatamente alle parti in esercizio;
- dei Fasci Appoggio Secondario, Banchina 23, Banchina 25, limitatamente ai binari in esercizio;
- di Presa e Consegnna “Fascio Nuova Darsena”;
- del Fascio Capannone Frittelli Maritime Group, attualmente fuori esercizio;
- il complesso delle altre operazioni connesse con tali movimenti.

Il Servizio delle Manovre nel Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena è disciplinato da:

- Regolamento sui segnali in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
- «Manuale di Mestiere “Processo Formazione Treno” (MMFT) in uso sulle linee della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale» emanato dalla IF Mercitalia Rail quale testo normativo applicativo, tra l’altro, della «Istruzione per il servizio dei manovratori in uso sull’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale» e della «Istruzione per il servizio dei deviatori in uso sull’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale», entrambe emanate da RFI;
- «Manuale di Mestiere Processo Condotta (MMC) in uso sulle linee della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale» emanato dalla IF Mercitalia Rail quale testo normativo di recepimento della «Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive» del Sistema di riferimento di cui alla Direttiva ANSF 01/2012;
- «Manuale di Mestiere Prefazione Generale Orario di Servizio (MMPGOS) in uso sulle linee della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale» emanato dalla IF Mercitalia Rail quale testo normativo applicativo, tra l’altro, della «Prefazione Generale all’Orario di Servizio in uso sull’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale» emanata da RFI;

- «Manuale di Mestiere Istruzione per l’Esercizio del Freno Continuo Automatico (MMIEFCA) in uso sulle linee della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale» emanato dalla IF Mercitalia Rail quale testo normativo di recepimento della «Istruzione per l’Esercizio del Freno Continuo Automatico» del Sistema di riferimento di cui alla Direttiva ANSF 01/2012;
- dalle norme emanate dall’ANSFISA e da RFI.

### **3.2.2. Funzioni del personale utilizzato**

#### La Dirigenza della manovra

(punto 1.2.2 comma 1 primo alinea, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 2 punto a) ISM – punto 0.24 comma 11 primo alinea, MMC)

che consiste nell’ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere, compete al manovratore il quale attua il Programma di Manovra giornaliero comunicatogli formalmente dalla struttura preposta *dell’Operatore di manovra*.

#### L’Autorizzazione della manovra

(punto 1.2.2 comma 1 secondo alinea, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 2 punto b) ISM – punto 0.24 comma 11 secondo alinea, MMC)

che consiste nel benestare ad iniziare il movimento di manovra a seguito della predisposizione del percorso, compete al manovratore.

#### Il Comando della manovra

(punto 1.2.2 comma 1 terzo alinea, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 2 punto c) ISM – punto 0.24 comma 11 terzo alinea, MMC)

che consiste nell’impartire gli ordini all’agente di condotta dopo avere predisposto l’istradamento ed informato l’agente di condotta, compete al manovratore.

#### L’Esecuzione della manovra

(punto 1.2.2 comma 1 quarto alinea, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 2 punto d) ISM – punto 0.24 comma 11 quarto alinea, MMC)

che consiste nell’eseguire i movimenti di manovra in base agli ordini dell’agente che li comanda, compete all’agente di condotta.

#### Cumulo di mansioni (punto 1.2.2 comma 1, 2° cpv., Sez. 1 MMFT)

Le suddette funzioni di Dirigenza, Autorizzazione e Comando sono cumulate dal manovratore.

#### Individuazione del manovratore che comanda la manovra

In presenza di più agenti di manovra, il turno di servizio deve individuare in maniera inequivocabile l’agente che comanda la manovra.

### **3.2.3. Presidio**

*L’Operatore di manovra* utilizza come Presidio uno spazio dedicato nel fabbricato esistente alla Pesa ferroviaria Nuova Darsena dove sono contenute le Pubblicazioni di Servizio ferroviarie, il Registro delle

Consegne, i Protocolli ed i Moduli occorrenti oltre ad una copia del presente Fascicolo; sono altresì custodite otto staffe fermacarri da utilizzare per gli eventuali stazionamenti.

### 3.2.4. Modalità per lo svolgimento del servizio delle manovre

#### a) Generalità

*L'Operatore di manovra* espleta, ai sensi dell'art. 32 delle vigenti DICC, l'attività di Organo di Gestione del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena. (vedi punto 1.11)

Per il buon andamento del servizio delle manovre *l'Operatore di manovra* emana:

- il Programma delle Manovre giornaliero,
- quando occorre Ordini di Manovra verbali direttamente al manovratore nel turno di servizio.

#### b) Programma delle Manovre giornaliero

Il servizio delle manovre è svolto secondo il Programma delle Manovre giornaliero redatto dall'*Operatore di manovra* tramite la propria struttura dedicata e trasmesso formalmente al Nucleo di Manovra ed alle altre parti interessate in tempo utile di ogni giorno per la sua attuazione nel giorno lavorativo successivo.

*L'Operatore di manovra*, l'IF Mercitalia Rail, l'Autorità ed ogni altra parte interessata al servizio delle manovre gestiscono la necessaria comunicazione di servizio attraverso una Procedura condivisa e formalmente applicata.

#### c) Modalità per lo svolgimento delle manovre

L'esercizio normale è svolto da un “Nucleo di Manovra” composto da:

- un manovratore, che comanda la manovra;
- un eventuale secondo manovratore di sussidio, subordinato al primo;
- un agente di condotta, che esegue la manovra;
- una locomotiva di manovra.

##### c.1) Manovre comandate con i segnali a mano

Se il movimento di manovra é comandato con segnali a mano, il manovratore deve fare i necessari segnali in modo che siano percepiti con continuità dall'agente di condotta (punto 2.7.1 comma 2, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 22/10 ISM – punto 2.1.1 comma 2, MMC):

- ponendosi in caso di manovre trainate in prossimità del mezzo di trazione (punto 2.7.1 comma 4, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 22/12 ISM);
- accompagnando le manovre spinte a terra, in posizione tale da potere sorvegliare l'istradamento da percorrere ed esporre all'agente di condotta i segnali necessari (punto 2.7.1 comma 4, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 22/13 ISM – punto 2.1.1 comma 9, MMC).

##### c.2) Manovre comandate con i radiotelefoni

Per l'espletamento del servizio delle manovre sono utilizzati i radiotelefoni aventi le caratteristiche di cui al punto 2.8.1, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 16 ISM e devono essere osservate, per l'esercizio, le specifiche norme di cui al punto 2.8.2, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 26 ISM.

Il solo manovratore che comanda la manovra e l'agente di condotta utilizzano i radiotelefoni; il radiotelefono del manovratore è dotato dell'interruttore del dispositivo nota faro che, azionato tenendo premuto l'apposito pulsante, consente l'emissione di un suono intermittente continuo che

garantisce la persistente efficienza del collegamento assumendo per l'agente di condotta il significato implicito di continuità dell'ultimo ordine di manovra ricevuto ed impone, in caso di mancata ricezione, l'immediato arresto da parte dell'agente di condotta.

Se nello svolgimento di una manovra sono impiegati più manovratori, fra gli stessi, compreso quello munito di radiotelefono, possono essere scambiate le segnalazioni previste dall'art. 60 RS.

In ogni caso, il mezzo di trazione deve essere dotato di:

- una lanterna da segnalamento efficiente;
- una bandiera rossa da segnalamento;

per essere impiegati in caso di inefficienza o indisponibilità dei radiotelefoni.

#### c.3) Impiego della valvola portatile di frenatura

In considerazione che tutti i binari sono a raso e, quindi, la sede ferroviaria è percorribile anche da veicoli stradali e da persone che possono frapporsi sull'istradamento, sulle colonne di manovra spinte, dove è sempre attivo il freno continuo, è stato autorizzato l'impiego della “valvola portatile di frenatura” in applicazione delle norme di cui al punto 2.8.5, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 27 ISM, per consentire una migliore regolazione della velocità ed un pronto arresto in caso di necessità.

#### c.4) Accertamenti prima di iniziare il movimento di manovra

Prima di iniziare un movimento di manovra, il manovratore che la comanda deve:

- verificare che i veicoli da movimentare siano in condizioni di sicurezza idonee allo svolgimento del movimento da compiere (punto 2.3.1 comma 1, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 22/1 ISM);
- predisporre l'istradamento assumendo le prerogative del deviatore (punto 2.5.9 comma 1, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 22/8 ISM);
- comunicare il movimento da eseguire all'agente di condotta (punti 2.3.1 comma 1 e 2.7.1 comma 1, Sez. 1 MMFT e corrispondenti artt. 22/1 e 22/9 ISM).

#### c.5) Accertamento dell'istradamento

Durante il movimento di manovra, il manovratore e l'agente di condotta devono verificare, per quanto possibile, la posizione dei deviatoi dell'istradamento da percorrere prima di impegnarli (punto 2.5.11 comma 1, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 22/14 ISM e punto 2.1.1 comma 7, MMC).

#### c.6) Velocità del movimento di manovra

La velocità massima delle manovre sui binari del Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena è di 6 km/h.  
*(vedi punto 2.21)*

### 3.2.5. Sosta temporanea – Stazionamento

#### A. Sosta temporanea sui binari del raccordo

Per l'immobilizzazione dei veicoli si applicano le norme del punto 2.9.2 comma 1, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 28/8bis ISM, in quanto, di norma, le soste si effettuano in presenza, nell'ambito dell'attività lavorativa, del personale appartenente al Nucleo di Manovra e quindi sono da considerare temporanee.



- a) Per l'immobilizzazione dei veicoli, per soste  $\leq$  a 30 minuti, spetta al manovratore incaricato dello sgancio di assicurare l'immobilità della colonna disgiunta dalla locomotiva, azionando il rubinetto di testata della condotta generale, dopo avere distaccato i relativi accoppiamenti e prima di effettuare lo sgancio del tenditore.

La frenatura con freno continuo garantisce l'immobilità della colonna per soste non superiori a 30 minuti a condizione che il gruppo di veicoli in sosta abbia almeno tre veicoli con il freno continuo attivo (punto 2.9.2 comma 1, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 28/8bis ISM),

- b) Ove non sia rispettato il numero di tre veicoli frenati o per soste  $>$  a 30 minuti, considerato che tutti i binari del Raccordo hanno una pendenza non superiore al 6%, per l'immobilizzazione dei veicoli in sosta temporanea il personale interessato alla manovra deve provvedere alla chiusura del freno a mano di un veicolo, preferibilmente carico, 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.

Nel Presidio (punto 3.2.3) sono custodite le staffe fermacarri da utilizzare per eventuali immobilizzazioni da realizzare durante il turno di servizio; le staffe tolte d'opera devono essere riposte verificandone il numero complessivo.

#### B. Stazionamento sui binari di raccordo

Qualora i veicoli dovessero essere lasciati in stazionamento il manovratore deve attenersi alle norme del punto 2.9.3 comma 1, Sez. 1MMFT e corrispondente art. 28/5 ISM.

Nel Presidio (punto 3.2.3) sono custodite le staffe fermacarri da utilizzare per eventuali immobilizzazioni da realizzare durante il turno di servizio; le staffe tolte d'opera devono essere riposte verificandone il numero complessivo.

#### C. Sosta temporanea sui binari del Fascio Nuova Darsena

Per l'immobilizzazione dei veicoli si applica, di norma, il punto 2.9.2 comma 1, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 28/8bis ISM, in quanto le soste si effettuano in presenza, nell'ambito dell'attività lavorativa, del personale appartenente al Nucleo di Manovra fino a quando i veicoli sono presenti sui binari di Presa e Consegnna e quindi sono da considerare temporanee.

- a) Per l'immobilizzazione dei veicoli, per soste  $\leq$  a 30 minuti, il manovratore incaricato dello sgancio deve assicurare l'immobilità della colonna disgiunta dalla locomotiva, azionando il rubinetto di testata della condotta generale, dopo avere distaccato i relativi accoppiamenti e prima di effettuare lo sgancio del tenditore. La frenatura con freno continuo garantisce l'immobilità della colonna per soste non superiori a 30 minuti se il gruppo di veicoli in sosta ha almeno tre veicoli con il freno continuo attivo.
- b) Se non è rispettato il numero di tre veicoli frenati o per soste  $>$  a 30 minuti, considerato che tutti i binari hanno una pendenza non superiore al 6%, per l'immobilizzazione dei veicoli in sosta temporanea il manovratore deve provvedere alla chiusura del freno a mano di un veicolo, preferibilmente carico, ogni venti.

In casi particolari, da disciplinare in accordo tra le parti interessate (Autorità, IF, OdM) è ammessa l'immobilizzazione dei veicoli sui binari di Presa e Consegnna attuando le norme del punto 2.9.3 comma 1, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 28/5 ISM previste per lo stazionamento; le modalità operative concordate, sottoscritte dalle parti interessate, costituiranno parte integrante del presente punto.

In riferimento a quanto previsto dal precedente punto 2.5.2, la sosta temporanea e lo stazionamento sul binario 1° Nuova Darsena è consentito solo in via eccezionale a seguito di benestare del deviatore in servizio in stazione.

### 3.2.6. Attivazione del freno continuo – Prova del Freno

In relazione alle caratteristiche dell'impianto ed alla tipicità dell'attività di manovra svolta esclusivamente su binari a raso con possibilità di interferenze con veicoli e persone ed alla pendenza del binario, il manovratore deve, in ogni caso, attivare la frenatura continua.

Il manovratore deve, in ogni caso, eseguire il controllo della continuità della condotta generale di cui al punto 2.4.2 comma 2, Sez. 1 MMFT. A tal fine, è sufficiente che il manovratore controlli l'efficacia della frenatura e della sfrenatura sull'ultimo veicolo componente la colonna, come previsto dall'art. 17 comma 3 MMIEFCA, mediante apertura e chiusura del rubinetto di testata del veicolo stesso.

### 3.2.7. Manovre a spinta

Sono vietate le manovre a spinta.

### 3.2.8. Manovre all'interno della Ditta Raccordata Frittelli Maritime Group

La Ditta Raccordata Frittelli Maritime Group si avvale dell'*Operatore di manovra* per espletare l'attività di manovra all'interno dello stabilimento; l'attività di manovra all'interno delle Ditte Raccordate, quando occorre, è inserita nel Programma Giornaliero delle Manovre.

### 3.2.9. Consegne

Fra i manovratori dei Nuclei di Manovra che si succedono in servizio devono essere fatte consegne scritte sul Registro predisposto, custodito nel Presidio, dalle quali il manovratore subentrante deve poter rilevare senza incertezze le notizie occorrenti per garantire il servizio (punto 1.1.5 comma 2, Sez. 1 MMFT e corrispondente art. 19/2 ISM).

Nelle consegne si deve precisare l'ubicazione dei rotabili in sosta temporanea o in stazionamento confermandone l'immobilizzazione e specificando il numero e l'ubicazione delle staffe fermacarri.

Le consegne devono essere compilate senza lasciare spazi liberi apponendo in chiusura la data, l'ora e la propria firma; il manovratore subentrante ne prende cognizione ed appone, a sua volta, di seguito alla firma del manovratore cessante la data, l'ora e la propria firma senza lasciare spazi liberi.

Le consegne devono essere compilate anche se il manovratore subentrante è la stessa persona fisica del manovratore cessante.

## 3.3. CONTROLLO DEGLI ORGANISMI DI RFI

Il personale di Manovra e di Condotta fornisce la massima collaborazione nei confronti del personale di RFI che effettua attività di Audit sugli impianti e sull'esercizio.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
38 di 59

## **PARTE QUARTA**

### ***FIRMA DEL FASCICOLO***



#### **4.1. CONOSCENZA DELLE NORME CONTENUTE NEL FASCICOLO**

Gli agenti di Manovra e di Condotta del Nucleo di Manovra che eseguono le operazioni sul Raccordo Ferroviario Ancona Nuova Darsena devono prendere conoscenza delle norme contenute nel presente Fascicolo del Raccordo, prima di essere messi in servizio per la prima volta e in occasione di Revisioni successive all'Emissione, apponendo la propria firma.

Nel Fascicolo del Raccordo utilizzato dall'*Operatore di manovra* deve risultare compilato il prospetto che segue.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
40 di 59

**Firma per ricevuta della del Fascicolo del Raccordo Ferroviario “Ancona Nuova Darsena”  
Revisione F del 09/12/2025**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
41 di 59

## **PARTE QUINTA**

### **ALLEGATI**



## 5.1. ELENCO DEGLI ALLEGATI

**Allegato n. 1: Disposizione RFI “Norme per la vigilanza sull'esercizio e sugli Impianti dei Raccordi allacciati all'Infrastruttura Ferroviaria”**

**Allegato n. 2: Circolare RFI “Raccordi Ferroviari allacciati alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale - Competenze del personale”**

**Allegato n. 3: Prescrizione RFI “Esecuzione delle attività di manovra negli impianti R.F.I.”**

**Allegato n. 4: (*per memoria*)**

**Allegato n. 5: (*per memoria*)**

**Allegato n. 6: (*per memoria*)**

**Allegato n. 7: (*per memoria*)**

**Allegato n. 8: (Piano schematico) Piano schematico d'insieme**

**Allegato n. 9: (Piano schematico) Binari di Presa e Consegna Fascio Darsena**

**Allegato n. 10: (Piano schematico) Raccordo Base, Raccordi Particolari e Ditte Raccordate**

**Allegato n. 11: (Piano schematico) Raccordo Base e Fasci Appoggio del Raccordo Base**

**Allegato n. 1: Norme per la vigilanza sull'esercizio e sugli Impianti dei Raccordi allacciati  
all'Infrastruttura Ferroviaria**

Il D.M. n. 4572 del 11/2/1970 imponeva all'Azienda FS di effettuare la vigilanza sull'esercizio e sugli impianti dei *Raccordi* allacciati all'*IFN*

Le ristrutturazioni aziendali che si sono succedute nel tempo, hanno ridefinito le missioni e le responsabilità, sia delle Società che compongono il Gruppo FS, sia delle Strutture Organizzative facenti parte delle diverse Società, è stato necessario emanare un'apposita Disposizione che definisca chi e con quali responsabilità si devono eseguire i compiti previsti dal suddetto D.M.

In conformità a quanto sopra RFI ha emanato la seguente Disposizione.

***Disposizione del Gestore Infrastruttura RFI n. 36 del 10/10/2007***

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

(... omissis ...)

**Art. 1  
Scopo e campo di applicazione**

La presente disposizione assegna i compiti e definisce le responsabilità in materia di vigilanza sull'esercizio dei binari degli impianti di raccordo.

**Art. 2  
Definizioni**

**Raccordi** Sono impianti che assicurano il collegamento con stabilimenti industriali o simili, e si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea (Art. 2 comma 12bis R.C.T.);

**Binario di raccordo** Agli effetti della presente disposizione il binario di raccordo deve intendersi nella sua unità comprendente lo sviluppo interno allo stabilimento e lo sviluppo esterno fino al recinto ferroviario. Peraltro la continuità funzionale del raccordo viene meno per quella parte di impianti destinati esclusivamente all'attività produttiva e al servizio interno dello stabilimento, purché nettamente delimitata. La delimitazione può risultare anche soltanto figurativamente negli atti ufficiali relativi alla concessione del raccordo (Art. 2 D.M. 4572/1970).

**Art. 3  
Obblighi della Ditta Raccordata**

È fatto obbligo alla *Ditta Raccordata* di assicurare che gli impianti conservino lo stato di efficienza per garantire il regolare esercizio.

**Art. 4  
Compiti e responsabilità delle Direzioni Compartimentali Movimento**

Compete alle Direzioni Compartimentali Movimento di R.F.I. [NdR: oggi Direzioni Territoriali Produzione RFI Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali di RFI], in quanto gestori del contratto stipulato con la Ditta Raccordata, di effettuare le visite presso l'impianto di raccordo per verificare:



- il rispetto delle norme in vigore relative agli accertamenti da effettuare prima dell'esecuzione dei movimenti di manovra e sull'uso dei dispositivi di sicurezza;
- il rispetto delle procedure di inoltro dei convogli da e per il Raccordo stabiliti dalle Direzioni Compartimentali Movimento in conformità all'art. 13 comma 1 terzo cpv dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori e che figurano nei Registri delle Disposizioni di Servizio delle stazioni interessate;
- il rispetto delle prescrizioni particolari per l'esercizio dell'Impianto riportate nell'apposito fascicolo compilato a cura della Ditta Raccordata ed approvate dalla Direzione Compartimentale Movimento di RFI.

**Art. 5  
Compiti e responsabilità delle Direzioni Compartimentali Infrastruttura**

Compete alle Direzioni Compartimentali Infrastruttura di RFI [NdR: oggi Direzioni Operative Infrastrutture Territoriali di RFI] che hanno giurisdizione territoriale sugli impianti di raccordo, accettare la regolare esecuzione dei lavori (visita preliminare) prima della loro apertura all'esercizio e di tutti gli eventuali lavori eseguiti a modifica dell'Impianto stesso.

Compete inoltre alle stesse Direzioni Compartimentali Infrastruttura di RFI effettuare le visite ai predetti Impianti allo scopo di verificare:

- lo stato generale degli impianti di armamento;
- il rispetto della sagoma di libero transito e delle norme concernenti le distanze dagli ostacoli fissi;
- le condizioni della libera visuale del binario raccordato;
- l'efficienza della chiusura del cancello e delle recinzioni e dei dispositivi di sicurezza del binario raccordato;
- che la Ditta Raccordata abbia provveduto ad effettuare le visite periodiche alle opere d'arte dell'Impianto.

**Art. 6  
Compiti e responsabilità della S.O. CESIFER della Direzione Tecnica di R.F.I.**

Compete alla S.O. CESIFER della Direzione Tecnica di RFI, effettuare le visite presso gli impianti di raccordo allo scopo di verificare:

- che il personale che svolge attività di manovra sia selezionato, formato e abilitato nel rispetto delle disposizioni e prescrizioni emanate dalla Direzione Tecnica di RFI;
- il mantenimento delle competenze del predetto personale;
- che le caratteristiche e i requisiti richiesti per il personale addetto alla manovra, per i mezzi di trazione e per i rotabili, risultino quelle approvate da RFI;
- il rispetto delle norme in vigore relative allo stazionamento dei rotabili, allo svolgimento del servizio dei manovratori ed alla formazione dei convogli da immettere sull'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la corretta tenuta, aggiornamento e diffusione delle leggi, delle norme, delle istruzioni e delle prescrizioni in materia di esercizio ferroviario;
- la regolare tenuta e l'aggiornamento dell'apposito fascicolo di cui all'art. 10 del D.M. 4572/70 compilato dalla Ditta Raccordata dove vengono registrate le prescrizioni di esercizio unitamente alle caratteristiche tecniche dell'impianto raccordato.



**Art. 7  
Periodicità delle visite**

In osservanza degli obblighi di legge riguardanti la vigilanza sugli impianti e sull'esercizio dei binari di raccordo di cui agli artt. 9 e 10 del D.M. 4572/70, le Direzioni Compartimentali Movimento e le Direzioni Compartimentali Infrastruttura di RFI dovranno effettuare una visita congiunta affidandone l'esecuzione ai Responsabili di Struttura Operativa nella cui giurisdizione rientra l'impianto Raccordato.

Le Direzioni Compartimentali Movimento e le Direzioni Compartimentali Infrastruttura di RFI dovranno programmare la visita di cui al capoverso precedente raccordandosi con la S.O. CESIFER della Direzione Tecnica di RFI in modo tale che, nell'arco dell'anno, fra la loro visita congiunta e quella della S.O. CESIFER non intercorra un intervallo di tempo superiore ai sei mesi.

**Art. 8  
Compilazione dei verbali di visita**

Delle visite periodiche di cui agli articoli precedenti deve essere redatto apposito verbale compilato in duplice copia su cui dovranno essere annotate:

- tutte le non conformità riscontrate;
- gli inviti fatti alla Ditta Raccordata a provvedere, nei tempi stabiliti, alla normalizzazione delle situazioni e delle eventuali anomalie riscontrate;
- le eventuali determinazioni adottate allorché le anomalie riscontrate siano state giudicate tali da compromettere la sicurezza dell'esercizio e della circolazione ferroviaria.

Le copie dei predetti verbali devono essere controfirmate da tutte le parti interessate.

Il verbale della visita congiunta (DCM-DCI) verrà inviato alla Direzione Compartimentale Movimento RFI che, in quanto gestore del contratto, provvederà ad inviarne copia alla Ditta Raccordata, al Direttore Compartimentale Infrastruttura di RFI ed alla S.O. CESIFER della Direzione Tecnica di RFI.

Analogamente, per le visite svolte da quest'ultima, la S.O. CESIFER della Direzione Tecnica di RFI invierà copia del verbale alla Ditta Raccordata ed alle Direzioni Compartimentali Movimento ed Infrastruttura di RFI per il rispettivo seguito con i responsabili delle loro Strutture Operative di giurisdizione.

La Ditta Raccordata dovrà inviare copia dei documenti attestanti i provvedimenti adottati a seguito delle non conformità verbalizzate alle Direzioni Compartimentali Movimento ed Infrastruttura di RFI per il seguito con le loro rispettive Strutture Operative di giurisdizione ed alla S.O. CESIFER di Direzione Tecnica di RFI.

È fatto obbligo alla Ditta Raccordata ed al Capo Reparto Territoriale Movimento che ha giurisdizione sull'impianto di mettere a disposizione i verbali delle visite a tutti i soggetti incaricati di svolgere attività di Audit.

**Art. 9  
Disposizioni Finali**

La presente Disposizione entra in vigore alle ore 0.01 del 01 novembre 2007.



**Allegato n. 2: Raccordi Ferroviari allacciati alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale - Competenze del personale**

***Circolare normativa della Divisione Infrastruttura DI/TC/A1007/P/01/000213 del 08/03/2001***

Con riferimento al Decreto Ministeriale 4572 dell'11/2/1970, si precisa che le disposizioni organizzative che disciplinano lo svolgimento del trasporto sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale sono applicabili anche alle infrastrutture in oggetto.

In particolare tutte le attività riconducibili alle competenze professionali definite per le figure del personale di condotta, del personale di formazione treni e, se esistente, del personale di verifica del materiale rotabile, devono essere svolte nel rispetto delle disposizioni in vigore sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Pertanto le Imprese Ferroviarie che utilizzano i raccordi e/o hanno rapporti commerciali con aziende collegate all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, devono garantire che il personale che svolge le attività suddette in ambito del raccordo stesso sia utilizzato nel rispetto delle disposizioni in materia di selezione, formazione, certificazione e seguito individuale emanate dalla Divisione Infrastruttura [NdR: oggi RFI].

In analogia, nei casi in cui il trasporto effettuato sul raccordo sia destinato alla Divisione Infrastruttura [NdR: oggi RFI], tale obbligo farà carico a quest'ultima.

Qualora esistano più Imprese Ferroviarie aventi rapporti comuni con la stessa azienda raccordata, sarà cura di quest'ultima verificare in contraddittorio con verbalizzazione che le Imprese Ferroviarie abbiano provveduto ad estendere le disposizioni della Divisione Infrastruttura [NdR: oggi RFI] emanate sull'argomento in oggetto.

**Allegato n. 3: Esecuzione delle attività di manovra negli impianti R.F.I. SpA**

**Prescrizione del Gestore Infrastruttura RFI/DTC/A0011/P/2003/0001099 del 08/07/2003**

A seguito di numerosi quesiti pervenuti a questa Direzione, si ritiene opportuno fornire dei chiarimenti sulle responsabilità in merito all'esecuzione delle manovre negli impianti di R.F.I. SpA, precisando che per servizi di manovra si intendono sia le attività legate alla condotta dei mezzi di manovra per la movimentazione dei rotabili, sia tutte le attività di formazione treno.

Le suddette attività, quando non sono svolte su particolari impianti da personale di RFI SpA abilitato, devono essere eseguite secondo le condizioni di seguito definite.

1. Il personale utilizzato in attività di condotta e di formazione treni deve essere in possesso delle abilitazioni previste dalla normativa vigente.
  2. il personale di cui sopra deve essere impiegato conformemente alla normativa vigente da:
    - a) impresa ferroviaria in possesso di Certificato di Sicurezza ed assegnataria del servizio di manovra per aver acquisito tracce orarie su tratti di linea facenti capo all'impianto presso il quale vengono svolti i servizi;
    - b) impresa ferroviaria in possesso di Certificato di Sicurezza ed assegnataria di tracce orarie su tratti di linea diversi da quelli che fanno capo all'impianto presso il quale vengono svolti i servizi.
- In questo caso le attività di manovra dovranno comunque essere ricondotte sotto la responsabilità della/e impresa/e ferroviaria/e in possesso di Certificato di Sicurezza ed assegnataria/e di tracce orarie su tratti di linea facenti capo all'impianto stesso;
- c) imprese che Gestiscono raccordi ferroviari allacciati ad un impianto R.F.I. SpA.

In questo caso l'impresa ferroviaria in possesso di Certificato di Sicurezza ed assegnataria di tracce orarie su tratti di linea facenti capo all'impianto stesso, dovrà essere garante del sistema di selezione, formazione, acquisizione e mantenimento delle competenze, nonché del mantenimento dei requisiti fisici del personale utilizzato dalle imprese che gestiscono il raccordo ferroviario, secondo quanto previsto dalla nota DI/TC/A1007/P/01/000213 del 08/03/01.

Di quanto sopra dovrà essere data evidenza da parte delle imprese ferroviarie interessate nei documenti previsti dal Sistema di Gestione della Sicurezza.

Quanto sopra vale a titolo prescrittivo ai sensi degli articoli 7 e 11 del DPR 146/99.

Si precisa comunque che quanto sopra descritto rimarrà valido solo se non in contrasto con i contenuti del nuovo decreto di recepimento delle Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
48 di 59

**Allegato n. 4: (*per memoria*)**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
49 di 59

**Allegato n. 5: (per memoria)**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
50 di 59

**Allegato n. 6: (*per memoria*)**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
51 di 59

**Allegato n. 7: (per memoria)**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
52 di 59

**Allegato n. 8 - Piano Schematico d'insieme**

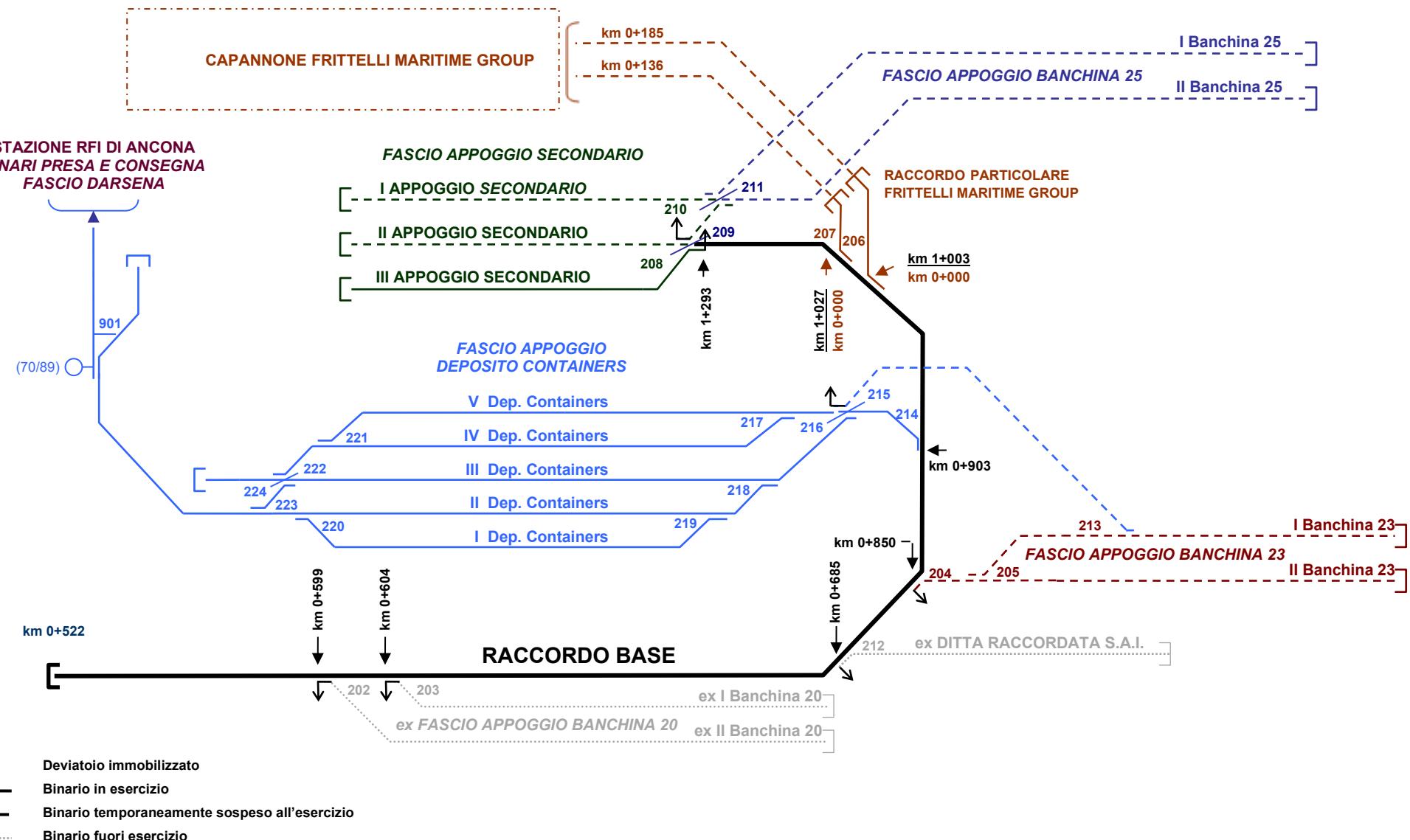


Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
53 di 59





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

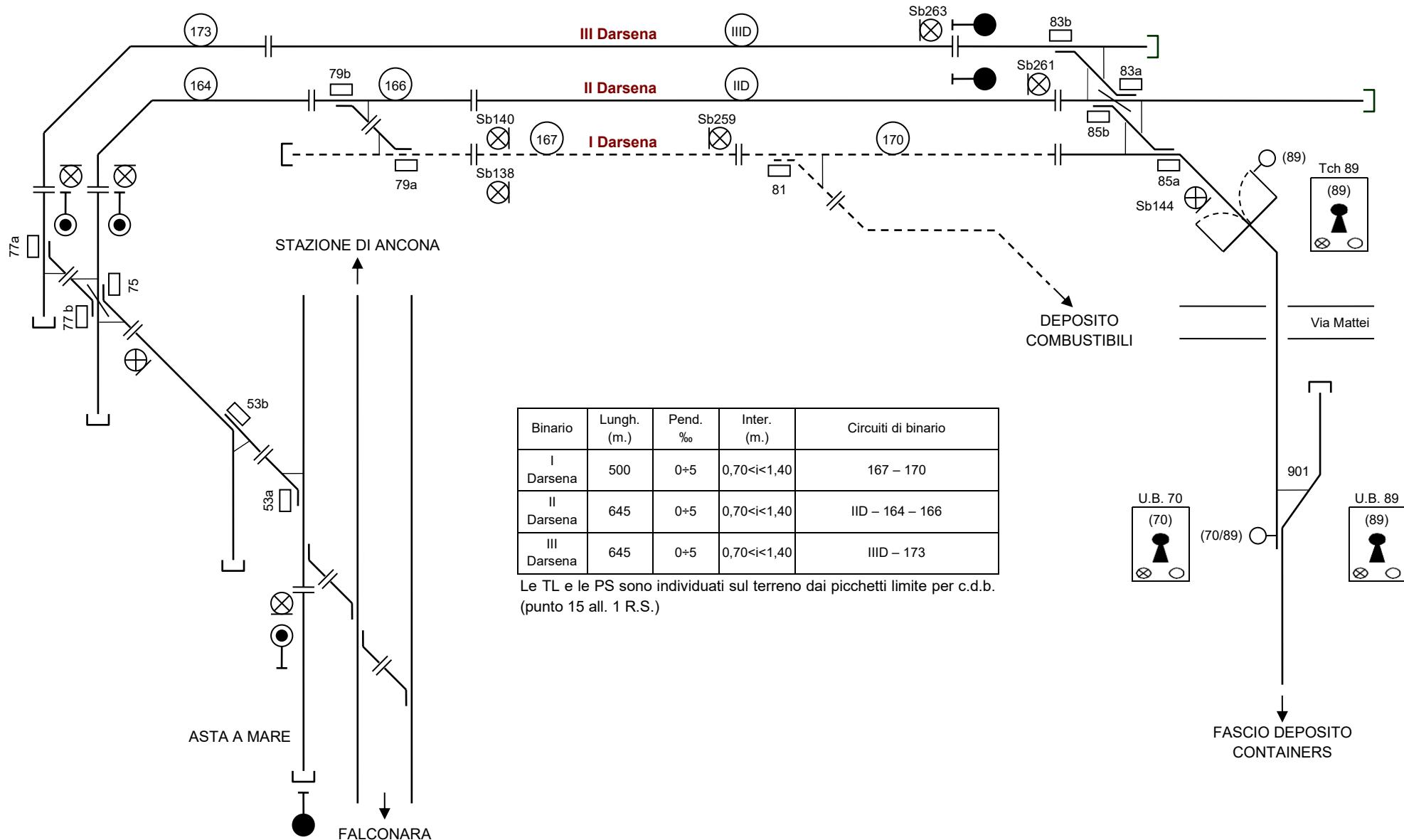
**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
54 di 59

**Allegato n. 9 - Binari di Presa e Consegna “Fascio Nuova Darsena”**



**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

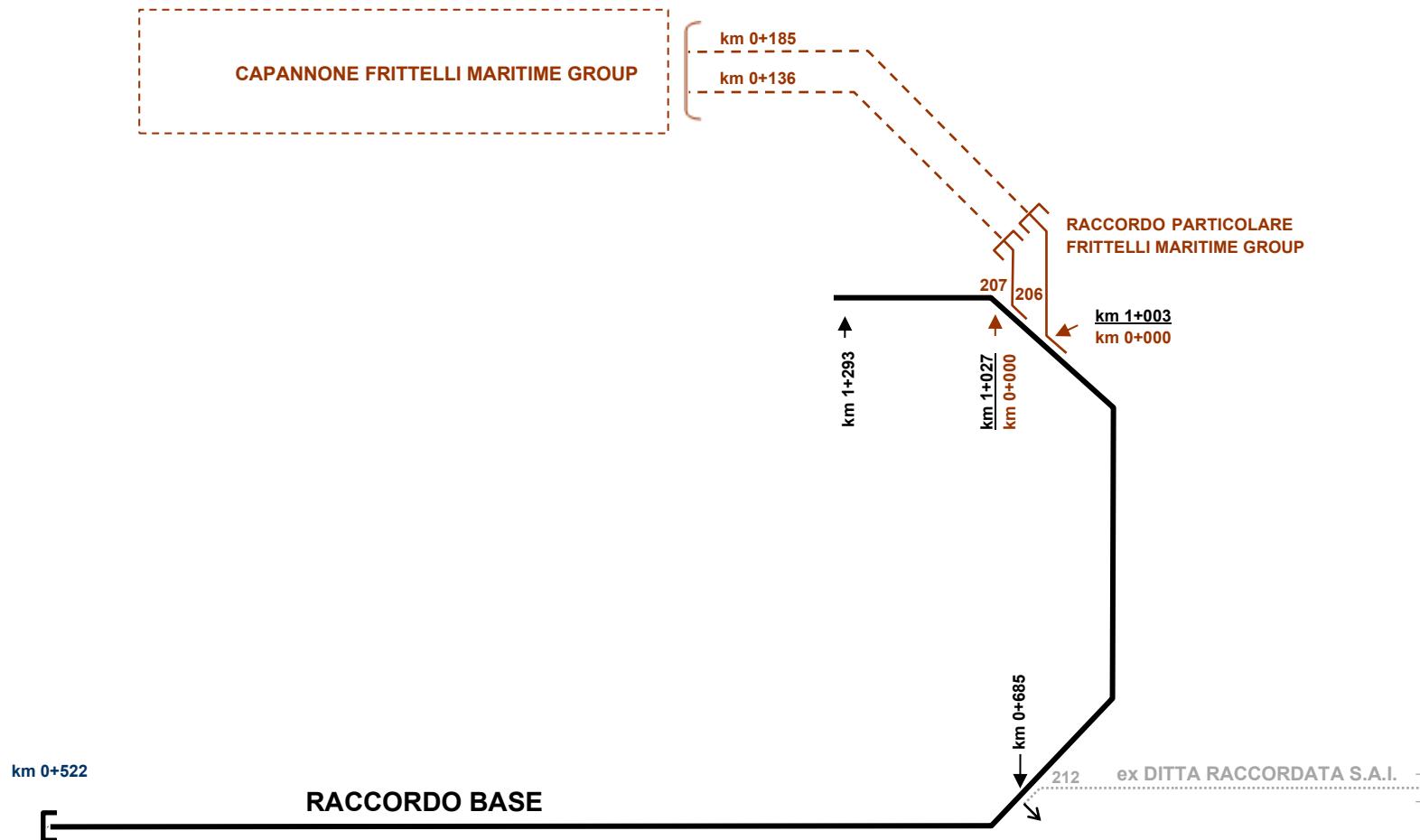
**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
56 di 59

**Allegato n. 10 - Raccordo Base, Raccordi Particolari, Ditte Raccordate**



**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona

**FASCICOLO DEL  
RACCORDO FERROVIARIO  
“ANCONA NUOVA DARSENA”**

Pagina  
58 di 59

**Allegato n. 11 - Fasci Appoggio del Raccordo Base**

