



## Condizioni di qualità del servizio di manovra fornito da DB Cargo Italia Impianto di Domoll

### 1. Premessa

DB Cargo Italia S.r.l. (“**DBCI**”) pubblica sul proprio sito internet <https://it.dbcargo.com> il presente documento, contenente i livelli minimi di qualità dei servizi di manovra forniti nell’impianto in oggetto (nel proseguo identificato come il “**Sistema di Qualità**”).

Il presente Sistema di Qualità è stato posto in consultazione dei soggetti interessati mediante pubblicazione, sul sito internet aziendale, della prima emissione del documento, avvenuta in data 06.10.2020. Poiché, entro la data del 22.11.2020, non è pervenuta a DBCI alcuna osservazione in merito al Sistema di Qualità, il medesimo viene pubblicato ora in versione definitiva. Si precisa che i contenuti del documento sono i medesimi posti in consultazione, fatto salvo la precisazione in merito al servizio di comando ed istradamento delle unità di trazione, attualmente non più effettuato (come da punto 2 seguente).

Il Sistema di Qualità entra in vigore con la pubblicazione sul sito internet di DBCI.

### 2. I servizi forniti da DBCI

DBCI offre i propri servizi di manovra a favore di altre imprese ferroviarie o di altri richiedenti, nei limiti delle proprie risorse e degli orari di presenziamento, presso l’impianto RFI di Domoll (“**l’Impianto**”).

Nell’Impianto DBCI è attualmente in grado di effettuare le seguenti tipologie di manovre:

Tipologie di manovre	Prestazione nell’Impianto	
	Si	No
Introduzione ed estrazione dei veicoli presso il terminal raccordato	<input checked="" type="checkbox"/>	
Scarto e/o reintegro veicoli	<input checked="" type="checkbox"/>	
Manovre accessorie, quali unione e distacco delle unità di trazione (“ <b>UdT</b> ”) e regolarizzazione del segnalamento di coda (operazioni fornite solo su richiesta formale e in base alla disponibilità di risorse di DBCI)	<input checked="" type="checkbox"/>	
Manovre di continuità atte a garantire il transito dei convogli dall’Italia alla Svizzera e viceversa	<input checked="" type="checkbox"/>	
Svincolo delle unità di trazione atto a garantire il loro riposizionamento sotto tensione corrispondente	<input checked="" type="checkbox"/>	
Introduzione ed estrazione dei veicoli presso l’impianto di manutenzione RFI raccordato	<input checked="" type="checkbox"/>	
Comando ed istradamento delle UdT isolate per loro eventuale ricovero.		<input checked="" type="checkbox"/>

### 3. Modalità di esecuzione del servizio di manovra - Comunicazioni

Le operazioni di manovra descritte al paragrafo 2 sono eseguite:

- nel rispetto del Documento di programmazione “M53 Manovre Integrato” redatto da RFI sulla base degli orari di arrivo e partenza dei treni comunicati dalle singole IF (il “**Documento di Programmazione**”);

Pag. 1 di 4



- a seguito della ricezione della richiesta di manovra da parte dell'Impresa Ferroviaria ("IF") richiedente il servizio;
- a seguito della conferma di ricezione del modulo di scambio del materiale rotabile, ossia della comunicazione da parte dell'IF di messa a disposizione del materiale a DBCI per l'esecuzione della manovra (da intendersi sia per i treni in arrivo nell'Impianto sia per i convogli in uscita dal terminal raccordato o dall'impianto di manutenzione);
- per lo svincolo della sola UdT, a seguito di richiesta di manovra e con l'UdT stessa regolarmente presenziata dal personale di condotta della IF richiedente.

#### 4. Obblighi delle IF

Ogni IF si impegna a:

- rispettare quanto previsto dalla Procedura d'Interfaccia sottoscritta con DBCI in tempo utile per l'attivazione del servizio, oltre che dal contratto per la fornitura del servizio di manovra (il "**Contratto**");
- rispettare i termini e le modalità di comunicazione previste al precedente paragrafo 3 per ogni treno in arrivo e/o partenza, ed in particolare:
  - le richieste di manovra devono pervenire in tempo utile a permettere lo svolgimento del servizio di manovra, devono contenere i veicoli oggetto della manovra, l'eventuale presenza di merci pericolose, di trasporti eccezionali (TE) e/o di guasti/anormalità ai veicoli o al carico che possano interessare le operazioni di manovra;
  - la consegna del materiale deve avvenire sempre mediante conferma di ricezione del modulo di scambio del materiale rotabile, nel quale deve sempre essere indicato il tipo di immobilizzazione applicato;
- nominare e comunicare a DBCI, prima dell'attivazione del servizio e nell'ambito della Procedura di Interfaccia e/o del Contratto, il proprio Referente per la manovra (il "**Referente**");
- per i soli treni in partenza dal terminal raccordato, eseguire la verifica al materiale rotabile prima che questo venga preso in carico da DBCI.

Ogni IF rimane responsabile degli accertamenti previsti relativamente al materiale rotabile, alla conformità del carico rispetto alle normative vigenti, delle prescrizioni tecniche e delle informazioni che dovrà fornire al Gestore dell'Infrastruttura ed a DBCI per il corretto svolgimento delle operazioni di rispettiva competenza.

Il mancato o parziale adempimento agli obblighi previsti dal presente documento e da quanto in esso richiamato (a mero titolo esemplificativo, la Procedura di Interfaccia) potrà determinare l'impossibilità per DBCI di svolgere il servizio di manovra o di svolgere il medesimo secondo i termini previsti dal Sistema di Qualità, senza da ciò possa derivare alcuna responsabilità in capo a DBCI.

#### 5. Livelli di qualità del servizio di manovra

DBCI si impegna ad avviare il servizio di manovra entro un tempo massimo di 15 minuti:

- rispetto all'orario indicato nel Documento di Programmazione, in caso di arrivo puntuale del treno nell'impianto citato;
- nel caso l'arrivo reale del treno sia successivo all'orario indicato nel Documento di Programmazione, rispetto all'orario di arrivo reale del treno, in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:
  - 15 minuti nelle fasce orarie di punta;
  - 30 minuti nelle fasce orarie medie;
  - 60 minuti nelle fasce orarie di morbida;
- rispetto all'orario indicato nel Documento di Programmazione, in caso di ritardo superiore alle predette soglie ma tale comunque da consentire che il treno sia messo a disposizione di DBCI entro l'orario previsto di avvio del servizio stesso.

Pag. 2 di 4



In occasione delle operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dal terminal e dall'officina raccordata e al successivo piazzamento nell'Impianto, DBCI si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni volte all'estrazione del treno ed al successivo piazzamento (per le eventuali operazioni tecniche propedeutiche alla partenza) nel rispetto della tempistica definita nel Documento di Programmazione, così come risultante dalla consegna del modulo di scambio del materiale rotabile.

Per le tracce non presenti nel Documento di Programmazione, rilasciate alle IF in gestione operativa, preventivamente concordate tra i richiedenti e DBCI in collaborazione con il GI e gli altri eventuali operatori interessati, DBCI si obbliga ad avviare le operazioni di manovra entro un massimo di 60 minuti, decorrenti dalla consegna del modulo di scambio del materiale rotabile da parte dell'IF, avvenuto a seguito dell'arrivo del treno nell'Impianto, oppure, in caso di operazioni propedeutiche alla partenza, entro 60 minuti dal termine delle operazioni di messa a disposizione nell'Impianto.

In sede di prima applicazione del Sistema di Qualità, DBCI individua le seguenti fasce orarie, riferite all'intera settimana, le quali tengono in considerazione la disponibilità di risorse e gli orari di presenziamento del servizio di manovra da parte di DBCI:

Giorni della settimana	Fasce di punta	Fasce di media	Fasce di morbida	Fasce non presenziate
Lunedì - domenica	22-8	12-22	8-12	nessuna

## 6. Penali

Il mancato rispetto delle tempistiche previste dal paragrafo 5 comporterà per DBCI la corresponsione all'IF, titolare del Contratto, a titolo di penale, di una somma pari al 10% del corrispettivo previsto per l'operazione di manovra.

Nessun addebito potrà essere imputato a DBCI qualora il ritardo nell'esecuzione della manovra derivi da:

- impedimenti determinati dallo stato di occupazione dei binari nell'impianto e nei terminal raccordati;
- problemi e/o limitazioni alla circolazione imposti dal Dirigente Centrale Operativo / Regolatore della Circolazione del Gestore dell'Infrastruttura;
- inadempimenti dell'IF ai sensi del paragrafo 4;
- ritardi in arrivo del convoglio da manovrare superiori ai ritardi indicati nel paragrafo 5;
- ritardi nella messa a disposizione del convoglio per l'avvio dell'attività di manovra, non dipendenti da DBCI.

Inoltre, nessun addebito potrà essere richiesto a DBCI in ogni caso in cui essa dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia dovuto a cause non riconducibili a responsabilità della medesima.

L'applicazione delle penali sarà formalizzata a seguito di apposito contraddittorio tra il Referente e DBCI, nell'ambito del quale valutare le cause dell'evento e le conseguenti responsabilità, secondo la seguente procedura:

- entro 48 ore (72 nel caso di domenica e festivi) dall'evento, la IF dovrà notificare, attraverso il proprio Referente ed a mezzo mail, il ritardo fonte di penale ai sensi del presente documento;
- entro 20 giorni lavorativi dal ricevimento della comunicazione, DBCI comunicherà l'esito della propria valutazione via e-mail. In caso di mancata accettazione della contestazione, DBCI fornirà adeguata motivazione.

L'applicazione delle penali a DBCI sarà determinata a cadenza trimestrale, attraverso compensazione con gli importi dovuti dall'IF o, in caso di incapienza dei medesimi, attraverso emissione di apposita fattura.





Prima emissione: 02.10.2020  
Aggiornata il 26.07.2020  
Aggiornamento pubblicato il 02.08.2020

## 7. Clausole finali

Il Sistema di Qualità potrà essere aggiornato in occasione di ogni cambio orario ferroviario, qualora necessario, e al verificarsi di ogni altra variazione rilevante nella programmazione dei servizi.

Per quanto non espressamente definito nel presente documento, si applica quanto previsto dal Contratto.

