

ENTE FERROVIE DELLO STATO
DIPARTIMENTO PRODUZIONE
D.C. RISORSE

Roma, 30 GIU. 1990

P.RI/R.01/1.4.(18)
P.RI/S.02/131.0.38

SIGG. DIRETTORI COMP.LI
T U T T I

p.c. SIG. DIRETTORE GENERALE
S E D E

" " SIG. VICE DIRETTORE GENERALE
(Ing. Massaro)
S E D E

" " SIG. DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
POTENZIAMENTO E SVILUPPO
S E D E

" " SIG. DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
ORGANIZZAZIONE
S E D E

Oggetto: Stazioni gestite dal solo D.M.

Allegato: 1

Come noto, tra le iniziative tese ad un recupero della produttività è stato previsto di affidare la gestione di piccole stazioni al solo dirigente movimento, limitando in detti impianti la presenza dell'agente di fatica ad un solo turno al giorno.

Con nota P.RI/R/00044 - P.RI/S/03 - S.IT/I - S.IT/R/00060 del 9.1.90 dei Dipartimenti Produzione e Potenziamento e Sviluppo sono già state fornite opportune indicazioni tecniche, organizzative e regolamentari per la realizzazione dei necessari interventi.

A seguito di accordi con le OO.SS. in sede nazionale, tale provvedimento, che finora è stato attuato solo in maniera limitata ed in situazioni eccezionali, potrà trovare un'applicazione generalizzata e sistematica, purché vengano rispettati i criteri, le condizioni e le disposizioni regolamentari per la gestione delle stazioni in questione, riportati nell'Allegato 1.

Inoltre, anche al fine di agevolare i compiti del D.M. nelle stazioni in oggetto, sono già state emanate le disposizioni di seguito citate:

- eliminazione dell'obbligo dell'accertamento della completezza dei treni, agli effetti di incroci e precedenze, su linee attrezzate con B.A. o Bca efficienti (Circolare P.RI//R.03/02.1/6/00045 - S.IT/I.01 del 16.1.90);
- riduzione della frequenza della visita scambi nelle stazioni dotate di apparati centrali elettrici e della frequenza delle operazioni di pulizia e lubrificazione dei deviatori (Circolare P.RI/R.03/5/13/00043 - P.MI/C.05 - S.IT/I.01 del 16.1.90));
- utilizzazione di scambi manovrati da A.C. senza l'applicazione del fermascambio a morsa (Circolare P.RI/R.03/5.15 - P.MI/C.05 - S.IT/A-I del 15.3.90);
- installazione di segnali di chiamata per l'arrivo dei treni dai binari illegali (Circolare P.RI/R.03/3.51bis - P.MI/C.05 - S.IT/I.01 - S.NR/0.0.4.400.24 del 15.3.90);
- licenziamento treni con segnale di partenza comune a più binari da parte del Capotreno (Circolare P.RI/R.03/1.6 - P.MI/C.05 - S.IT/I.01 - S.NR/0.04.400.2.400.24 del 15.3.90);
- eliminazione dell'obbligo di esposizione del segnale di arresto a mano oltre gli scambi estremi di stazione (Circolare P.RI/R.03/1.18 - P.MI/C.05 - S.IT/I.01 - S.NR/0.04.400.24 del 15.3.90).

Tutto ciò premesso, le SS.LL. restano incaricate di individuare le stazioni che possono essere gestite dal solo D.M. secondo le indicazioni contenute nell'Allegato 1 alla presente, e di:

- provvedere ad emanare le necessarie norme di dettaglio;
- provvedere ad informare il personale dell'esercizio interessato;
- relazionare, entro il mese di dicembre 1991, circa l'attuazione del provvedimento ed i risultati conseguiti.

Il presente provvedimento potrà essere attuato ad iniziare dal 15.7.1990, man mano che verranno realizzate le condizioni richieste.

Pregasi confermare.

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
PRODUZIONE



CRITERI, CONDIZIONI E DISPOSIZIONI PER LE STAZIONI GESTITE

DAL SOLO D.M.

1. PREMESSA

I criteri e le condizioni per l'individuazione delle stazioni da affidare al solo D.M. e le relative disposizioni operative generali sono quelle riportate nei punti successivi.

A completamento di quanto segue, sono state emanate a parte disposizioni regolamentari di validità generale per:

- eliminare l'obbligo dell'accertamento della completezza dei treni, agli effetti di incroci e precedenza, su linee attrezzate con B.A. o Bca efficienti;
- ridurre la frequenza della visita scambi nelle stazioni dotate di apparati centrali elettrici e la frequenza delle operazioni di pulizia e lubrificazione dei deviatori.

2. CRITERI

- 2.1 In linea generale, l'individuazione delle stazioni affidabili al solo D.M. deve essere fatta tra quelle in cui prestano normalmente servizio 1 D.M. ed 1 agente di fatica.
- 2.2 Nelle stazioni affidabili al solo D.M. deve essere comunque prevista la presenza, in un turno giornaliero, di un agente di fatica, al quale poter assegnare anche compiti manuali, quali pulizia dei locali di stazione, pulizia e lubrificazione dei deviatori, ecc.
- 2.3 Nei periodi in cui le stazioni sono affidate al solo D.M., non deve essere previsto il servizio di carico e scarico dei colli, nè quello di accettazione e riconsegna degli stessi.

3. CONDIZIONI

A tal fine si precisa che nelle stazioni interessate

dovranno esistere o essere realizzate le seguenti condizioni tecniche e di esercizio.

3.1 CONDIZIONI TECNICHE

- a) Apparecchi Centrali elettrici;
- b) Impianti di rilevamento della temperatura delle bocche, nel caso in cui i F.V. siano ubicati dallo stesso lato rispetto al senso di marcia dei treni per un'estesa superiore a 60 Km. e, su tale tratto, non possa essere svolto il presenziamento lato apposto al F.V..
- c) Impianti sonori (per richiedere l'intervento del personale del treno, in caso di necessità);
- d) Telefoni di piazzale dislocati in punti opportuni (per comunicazioni tra D.M. e personale del treno, in caso di necessità);
- e) Rivelatori di fine manovra installati sulle casse di manovra dei deviatori manovrati elettricamente e maggiormente impegnati dai treni (per evitare l'applicazione dei fermascambi a morsa nei casi previsti);
- f) Dispositivi di inibizione apertura segnali di partenza (per evitare l'esposizione del segnale d'arresto a mano oltre gli scambi estremi di stazione);
- g) Segnali di chiamata per l'arrivo dei treni dai binari illegali (per snellire le procedure di ingresso in stazione di tali treni);
- h) Appositi segnali nelle stazioni dotate di segnali di partenza comuni a più binari, in cui i casi di licenziamento treni da parte del D.M. sono frequenti;
- i) Telefono SIP nell'Ufficio Movimento.

3.2 CONDIZIONI D'ESERCIZIO

- a) Di norma, le stazioni interessate non devono essere origine o termine di corsa di treni, salvo i casi in cui tali treni comportino semplici operazioni, per le quali il D.M. si avvarrà del personale dei treni, secondo quanto previsto nel punto 4.4;
- b) Le manovre programmate devono essere evitate, salvo quelle costituenti trasferimenti di materiali da un

binario all'altro, e che non richiedono operazioni di aggancio e sgancio.
Eventuali manovre programmate possono, peraltro, essere effettuate solo previo invio di apposito agente addetto alle manovre;

c) Per quanto possibile, deve essere esteso il licenziamento dei treni da parte del capotreno;

d) Nelle stazioni gestite dal solo D.M., poste su linee non dotate di B.A. o B.c.a. o prive di apparati centrali per la manovra elettrica dei deviatori, devono essere evitati incroci e precedenza salvo nei casi in cui si renda necessario ripristinare la regolarità della circolazione a seguito di anomalità.
Eventuali deroghe potranno essere contrattate in Sede Compartimentale in relazione a specifiche situazioni d'esercizio;

e) Deve essere evitata la presenza del solo D.M., in caso di interruzioni programmate con circolazione a binario unico sulle linee non banalizzate;

4. DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI

4.1 DOCUMENTI E PRESCRIZIONI

Per la consegna di documenti e prescrizioni dei treni, il D.M. potrà avvalersi, all'occorrenza, del personale del treno interessato.

Per la consegna di eventuali prescrizioni di carattere accidentale, il D.M. deve, per quanto possibile, provvedere dandone tempestivo incarico a precedente opportuna stazione.

4.2 PRESENZIAMENTO

Sulle linee attrezzate con B.A. o B.ca, nelle stazioni affidate al solo D.M., questi può essere esonerato dal presenziamento dei treni, a condizione che la distanza tra le stazioni in cui è assicurato il presenziamento non superi i 30 Km..

4.3 ACCERTAMENTO CODA

a) Nelle stazioni gestite dal solo D.M. in cui, in base al p. 4.2, viene eliminato l'obbligo del presenziamento dei treni, il D.M. resta esonerato anche dall'accertamento della coda.

- b) Nelle stazioni gestite dal solo D.M., sulle linee esercitate con blocco F.S. ed in caso di blocco telefonico (sistemico o accidentale), l'accertamento della coda deve essere effettuato dal D.M. che, in caso di incrocio o precedenza, dovrà avvalersi del personale dei treni o di altro personale idoneo presente in stazione.

4.4 SEGNALI DI CODA E CARTELLI INDICATORI

Per l'applicazione ed il ritiro dei segnali di coda e dei cartelli indicatori ci si dovrà avvalere del personale dei treni.

4.5 DEVIATOI

- a) Per l'eventuale manovra a mano di deviatori, il D.M. potrà avvalersi, all'occorrenza, della collaborazione di altro idoneo personale dei treni o eventualmente presente in stazione;
- b) In casi eccezionali, all'eventuale applicazione dei fermascambi a morsa dovrà provvedere il D.M. Per rendere più agevole tale operazione potranno essere installati, in determinati punti del piazzale di stazione, depositi di fermascambi a morsa.
- c) Qualora debba essere utilizzato un deviatore per il quale sia stato emesso il Mod. M. 45, per il ritiro del mod. M. 46 il D.M. potrà avvalersi, all'occorrenza e previa intese, dell'addetto alla manutenzione, il quale dovrà provvedere anche all'eventuale applicazione del fermascambio a morsa.

4.6 CARRELLI

La circolazione dei carrelli nell'ambito della stazione potrà avvenire a condizione che non sia necessario il pilotaggio e che l'eventuale manovra a mano di deviatori possa essere eseguita anche da un agente di scorta del carrello.

4.7 SEGNALI D'ARRESTO

In caso di guasto o manutenzione dei segnali fissi di stazione, il D.M., per evitare l'esposizione prevista dei segnali d'arresto, dovrà provvedere tempestivamente

a dare incarico ad opportuna precedente stazione di praticare ai treni le specifiche prescrizioni necessarie.

4.8 MANOVRE

In tutti i casi, il D.M. potrà avvalersi del personale dei treni.

4.9 SITUAZIONI PARTICOLARI D'ESERCIZIO

- a) In caso di prolungati allontanamenti dall'Ufficio Movimento per esigenze di servizio, il D.M. deve informarne preventivamente gli operatori dell'esercizio interessati ed assicurare la chiusura dell'Ufficio medesimo;
- b) In particolari situazioni d'esercizio (anormalità, guasti, ecc.) non espressamente individuate nei punti precedenti, il D.M. potrà avvalersi di altro personale idoneo eventualmente presente in stazione. In relazione al verificarsi di anormalità di prevedibile lunga durata, il D.M. potrà richiedere l'intervento di personale ad opportune stazioni stabilite dagli Uffici Compartimentali interessati.