

Schemi V.368 - V.363
↓
Risolto e
diverse
S. Se 18

17/90

DIPARTIMENTO PRODUZIONE

DIPARTIMENTO POTENZIAMENTO E SVILUPPO SIG. DIRETTORE COMP.LI

Roma, 9-4-1990

T U T T I

P.RI/R/00046

P.G. SIG. DIRETTORE GENERALE

P.RI/S/03

S E D E

S.IT/I/00060

P.G. SIG. VICE DIRETTORE G.I.E
(ing. MASSARO)

S E D E

P.G. SIG. DIRETTORE DIP.TO
ORGANIZZAZIONE

S E D E

OGGETTO: indicazioni tecniche, organizzative e regolamentari per la realizzazione di interventi del piano di investimenti relativo allo studio "Organizzazione del lavoro".

All. n° 3

1. PREMESSA

Con la nota S.IT/GC/000007 del 2.11.1989 del Sig. Direttore G.I.E è stato trasmesso a codeste Direzioni Comp.li un primo elenco di opere finalizzate al conseguimento degli obiettivi dello studio "Organizzazione del lavoro", per le quali si deve dare immediato avvio alla progettazione. Con la presente si forniscono le indicazioni tecniche, organizzative e regolamentari che consentiranno, per alcuni interventi presentati in modo aggregato, di individuare gli impianti su cui operare e di predisporre le relative proposte di spesa nel rispetto dei tempi prefissati.

Si illustrano i provvedimenti che riguardano:

- segnali di partenza comuni a più binari,
- stazioni gestite dal solo D.M..

2. SEGNALI DI PARTENZA COMUNI A PIU' BINARI

Con apposita circolare operativa saranno emanate le disposizioni impiantistiche e normative per consentire il licenziamento dei treni da parte del capotreno nei casi in cui il segnale di partenza sia comune a più binari.

Per quanto riguarda l'attrezzaggio degli impianti si tratta, in sintesi, di prevedere una segnalazione ausiliaria, distinta per binario, che può essere ottenuta o mediante apposito segnale denominato "indicatore basso di partenza" o conferendo ai segnali bassi luminosi anche l'aspetto "due luci bianche in verticale lampeggianti".

Il provvedimento dovrà essere adottato:

- nelle stazioni dotate di fasci di binari comandati da segnali di partenza comune e serviti da dirigenti esterni licenziatori, nei casi in cui risulta utile per il conseguimento di economie di personale;
- nelle stazioni che possono essere gestite dal solo D.M. (punto 3).

Le indicazioni necessarie per la predisposizione delle relative proposte di spesa sono riportate nell'allegato n°1.

3. STAZIONI GESTITE DAL SOLO D.M.

3.1 Tra le iniziative tese ad un recupero della produttività è stato previsto di affidare la gestione di piccole stazioni al solo D.M. e, cioè, senza l'ausilio dell'agente di fatica.

Tale provvedimento, che finora è stato attuato, in maniera limitata ed in situazioni eccezionali, potrà trovare un'applicazione generalizzata e sistematica.

L'attuazione di tale provvedimento dovrà condurre a concrete economie di personale, valutabili, in linea di massima, in 2/3 agenti di fatica per stazione.

3.2 A supporto del provvedimento in questione sono stati individuati da queste Sedi opportuni interventi di natura tecnologica, regolamentare ed organizzativa che, per orientare meglio la selezione delle stazioni interessate, si riportano nell'allegato n° 2 sotto forma di criteri, di condizioni e di disposizioni.

Ulteriori disposizioni regolamentari verranno, inoltre, emanate a parte per snellire, in generale, le operazioni del D.M. nelle stazioni, quali:

- esonero dall'accertamento della coda dei treni, agli effetti di incroci e precedenze, sulle linee attrezzate con B.A. e B.ca efficiente;
- riduzione della frequenza delle visite fuori cabina nelle stazioni dotate di apparati centrali elettrici e delle operazioni di pulizia e lubrificazione dei deviatoi.

Quanto sopra formerà, comunque, oggetto di apposite circolari operative che saranno emanate successivamente.

Le indicazioni necessarie per la predisposizione delle relative proposte di spesa sono riportate negli allegati n° 1 e 3.

4. CONCLUSIONI

Gli interventi descritti dovranno essere realizzati nel maggior numero possibile di impianti con il solo vincolo dell'importo assegnato, per ciascuno di essi, ad ognuna di codeste Sedi.

Per quanto riguarda le stazioni gestite dal solo D.M. dovranno, prioritariamente, essere considerati gli impianti per i quali il modello organizzativo proposto è già attuato e quelli per i quali non è previsto nessun intervento di impresenziamento (telecomando tipo CTC o Punto-Punto e "P" luminosa).

In caso di ulteriori disponibilità finanziarie si dovranno considerare gli impianti per i quali sono previsti interventi di impresenziamento purchè il beneficio conseguente al provvedimento, misurato sull'arco di tempo che intercorre dalla sua realizzazione a quella dell'impresenziamento, sia maggiore del relativo costo.

Nel caso in cui l'intervento di impresenziamento previsto per un impianto in cui il modello organizzativo è già attuato si lascia a codeste Sedi valutare l'opportunità di prevedere gli interventi tecnologici in relazione ad aspetti organizzativi locali ed alla convenienza economica.

IL DIRETTORE DEL DIP.TO
PRODUZIONE

IL DIRETTORE DEL DIP.TO
POTENZIAMENTO E SVILUPPO

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, dovranno essere emanate a parte disposizioni regolamentari di validità generale per:

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

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 i D.M. ed i agenti 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 polizia dei locali di stazione, pulizia e lubrificazione dei deviatoi; 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, né 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) Apparati Centrali elettrici;
- b) Impianti di rilevamento della temperatura delle boccole, 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) Rilevatori di fine manovra installati sulle casse di manovra dei deviatoi 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.N. 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.ca., o prive di apparati centrali per la manovra elettrica dei deviatoi, devono essere evitati incroci e precedenze d'orario. 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 (sistemalico... o... accidentale), l'accertamento della coda deve essere effettuato dal

D.M. che, in caso di incrocio o precedenza, potrà 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 DEVIATORI

- 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 deviatoio 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 previe 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 (anomalie, 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 anomalie di prevedibile lunga durata, il D.M. potrà richiedere l'intervento di personale ad opportune stazioni stabilite dagli Uffici Compartimentali interessati.

ALLEGATO N°3

Indicazioni tecnico-economiche per i provvedimenti impiantistici riguardanti le stazioni gestite dal solo D.M..**3.1 Impianti di diffusione sonora**

Al fine di permettere ai D.M. delle stazioni di avvisare, mediante annunci sonori, il personale del treno necessita, nella maggior parte degli scali ferroviari, estendere e potenziare gli esistenti impianti di diffusione sonora di piazzale mediante la posa di cavi e nuove paline metalliche per il sostegno dei diffusori sonori (trombe di potenza adeguata).

Nelle stazioni sprovviste di impianto di diffusione sonora necessita prevedere un impianto idoneo alle esigenze dello scalo che normalmente viene diviso in tre zone (marciapiede e F.V., piazzale lato NORD, piazzale lato SUD).

L'impianto è composto da:

- A) un posto di comando, dal quale vengono irradiati gli annunci e nel quale vengono accentrate tutte le manovre relative al funzionamento dell'impianto;
- B) un apparato di amplificazione;
- C) un sistema di altoparlanti disposti opportunamente, raggruppati secondo zone da sonorizzare;
- D) una rete di cavi.

3.2 Telefoni di piazzale

Al fine di consentire ai D.M. di comunicare con il personale del treno, è stata prevista l'utilizzazione di appositi apparecchi telefonici stagni, da installarsi in punti opportuni del piazzale secondo le esigenze locali.

Tali apparecchi verranno collegati, tramite cavi telefonici secondari e apparecchiature di telealimentazione, con il posto di lavoro telefonico del D.M. ed i relativi pannelli di interfacciamento linee telefoniche e selezione, allo stato attuale, esistenti nella maggior parte delle stazioni della rete ferroviaria.

In merito agli interventi realizzativi si intendono operare le seguenti scelte progettuali e d'intervento:

- A) Realizzazione di specifici collegamenti in cavo con punti opportuni del piazzale secondo le esigenze locali.
- B) Potenziamento ed adeguamento degli impianti telefonici nelle stazioni già provviste di alcune apparecchiature telefoniche di piazzale;
- C) Realizzazione di specifici impianti telefonici nelle stazioni sprovviste dei relativi telefoni di piazzale.

3.3 Rilevatore di fine manovra

E' un dispositivo che applicato ad una cassa di manovra elettrica da deviatoio consente di stabilire se essa è fermascambiata o meno.

Sono stati previsti i seguenti tipi, provvisoriamente contraddistinti con una lettera:

tipo A per casse	L63, L46mod ed L88
" B "	" L42mod
" C "	" FS55/verde d (riclassata o no)
" D "	" FS55/verde s "
" E "	" FS55/oro d "
" F "	" FS55/oro s "
" G "	P64 d
" H "	P64 s
" I "	P75 d
" L "	P75 s

Il dispositivo va impiegato sulla cassa dei deviatoi che sono maggiormente impegnati dai treni.

Il costo da esporre in perizia è di f 500.000.

La sua applicazione è a carico del personale FS.

I fabbisogni vanno inoltrati all'Ufficio 5° della Direzione C.le Impianti Tecnologici negli stessi tempi previsti per l'approvazione delle proposte.

3.4 Dispositivo di inibizione apertura segnali

E' costituito da una leva a due posizioni stabili che, girata a destra impedisce l'apertura dei segnali di partenza per movimenti verso il punto di linea cui si riferisce.

Va prevista per entrambi i punti di linea per le stazioni su linee a semplice binario, e per i punti di linea corrispondenti a partenze sul binario legale per le stazioni su linee a doppio binario.

La soluzione circuitale è riportata nello schema V363.

3.5 Segnale di chiamata per arrivi dall'illegale

E' installato alla destra dei binari cui si riferisce in corrispondenza del deviatoio d'ingresso relativo agli arrivi dal binario illegale e non è associato ad un segnale di protezione di 1^ categoria.

Va posizionato su apposito stante all'altezza consueta.

E' possibile il suo azionamento solo con specifico tasto TZ.

3.6 Segnalazione ausiliaria per segnale di partenza comune a più binari

Valgono le indicazioni fornite nell'ALLEGATO N°1.