DIPARTIMENTO PRODUZIONE
DIPARTIMENTO POTENZIAMENTO E SVILUPPO

Roma 15 MAR. 1990
P.RI/R.83/1.6 (8)
P.MI/C.05
S.IT/I.01
S.MR/0.04.400.2400.24

SIGG. DIRETTORI COMP.LI
= T U T T I =

p.n. UFFICI PRODUZIONE
= T U T T I =

" " UFFICI POT. E SVILUPPO
= T U T T I =

" " UFFICI ORGANIZZAZIONE
= T U T T I =

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

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

" " DIPARTIMENTO ORGANIZZAZIONE
= S E D E =

Oggetto: Licenziamento treni con segnale di partenza comune a più binari.

1. PREMESSA

Allo scopo di estendere la possibilità del licenziamento dei treni da parte del capotreno anche nei casi di segnali di partenza comuni a più binari, si stabiliscono, in deroga alle norme vigenti, le disposizioni di seguito riportate, che, dopo un periodo di sperimentazione, verranno inserite nei testi regolamentari.

2. DISPOSIZIONI IMPIANTISTICHE

2.1 In riferimento all'art. 52/3 RS, le segnalazioni fornite dai segnali bassi luminosi possono essere le seguenti:

FERMATA: tanto di giorno che di notte, due luci bianche in linea orizzontale;

LIBERO PASSAGGIO: tanto di giorno che di notte, due luci bianche in linea verticale fisse o lampeggianti.

La segnalazione "due luci bianche lampeggianti in verticale" fornita dal segnale basso ha significato per i soli treni in partenza ed indica che il segnale di partenza comune a più binari è disposto a via libera per l'itinerario relativo al binario cui è riferito il segnale basso medesimo.

2.2 In riferimento all'art. 51/1 RS, i segnali che comandano la partenza da più binari possono essere integrati, oltre che con segnali sussidiari di partenza o con segnali bassi, anche con appositi segnali denominati "indicatori bassi di partenza".
Gli indicatori bassi di partenza sono costituiti da due luci bianche lampeggianti abbinate verticalmente, poste su apposito basamento.
Detti segnali hanno significato per i soli treni in partenza e le loro luci, normalmente spente, quando sono accese indicano che il segnale di partenza comune a più binari è disposto a via libera per l'itinerario relativo al binario cui è riferito l'indicatore basso di partenza.

2.3 Sia il segnale basso luminoso, atto a fornire la segnalazione delle due luci bianche verticali lampeggianti, sia l'indicatore basso di partenza devono essere:

- distinti per binario;
- posti alla sinistra del binario cui comandano;
- possibilmente, ubicati in corrispondenza della traversa limite.

2.4 In particolari situazioni, previa autorizzazione dei Dipartimenti Produzione e Potenziamento e Sviluppo, il segnale basso lampeggiante o l'indicatore basso di partenza può essere preceduto da un altro di tali segnali.

3. DISPOSIZIONI NORMATIVE

3.1 In riferimento all'art. 6/8 RCT (e corrispondente art. 19/3 I.P.C.L.), nelle stazioni presenziate da dirigente movimento il licenziamento dei treni può essere effettuato dal capotreno (o dal macchinista, nei treni senza capotreno) anche dai binari muniti di segnale di partenza comune ad altri binari, purchè si verifichino tutte le seguenti condizioni:

- il binario da cui avviene la partenza sia munito di segnale basso luminoso o indicatore basso di partenza

distinti;

- il segnale di partenza si disponga a via libera e le due luci verticali del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza forniscano l'aspetto lampeggiante;

- l'aspetto lampeggiante delle due luci verticali del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza sia d'impianto subordinato alla disposizione a via libera del segnale di partenza;

- siano soddisfatte, salvo quanto stabilito nel successivo capoverso, le altre condizioni di cui ai predetti articoli, in quanto non in contrasto con le presenti disposizioni.

In determinate stazioni individuate dagli Uffici Compartimentali interessati, il licenziamento dei treni può essere affidato al capotreno anche se non esistono collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario di partenza, a condizione che il comando per l'aspetto lampeggiante delle due luci verticali del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza sia affidato direttamente al D.M..

3.2 Nei casi in cui sono visibili solo le due luci verticali del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza e non anche il segnale di partenza, il treno può essere ugualmente licenziato dal capotreno (oppure dal macchinista, nei treni senza capotreno), purchè le luci suddette forniscano l'aspetto lampeggiante.

3.3 In riferimento all'art.6/8 ter R.C.T. (e corrispondente art. 19/3 quater IPCL), il D.M. deve intervenire direttamente per licenziare il treno, previe intese verbali col capotreno ed il macchinista, nei seguenti casi:

a) qualora, in relazione al posto occupato dal capotreno, il licenziamento da parte di tale agente possa risultare difficoltoso ai fini della tempestiva partenza del treno;

b) qualora,nei treni senza capotreno, il personale di macchina, stando sulla locomotiva , non sia in condizione di accertare l'aspetto delle due luci verticali del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza relativo al binario interessato.

3.4 Resta valido l'obbligo del D.M. di intervenire direttamente per licenziare il treno, previa consegna di apposita prescrizione nei casi stabiliti dall'art. 6/8 bis RCT (e corrispondente art. 19/3 ter IPCL).

3.5 In riferimento agli artt. 19/5 IPCL ed 8/3 IPST, per i binari comandati da segnale di partenza comune, integrato da segnale basso lampeggiante o da indicatore basso di partenza, devono essere osservate le seguenti disposizioni:

a) Mancata visibilità del solo segnale di partenza.

Nessun avviso deve essere dato dall'agente che licenzia il treno (D.M. o capotreno) al p.d.m., qualora quest'ultimo possa rilevare il segnale basso lampeggiante o l'indicatore basso di partenza relativi al binario di partenza interessato.
In tale caso, il p.d.m., dopo avviato, è tenuto ad accertare l'effettivo aspetto del segnale di partenza.

b) Mancata visibilità sia del segnale di partenza sia del segnale basso lampeggiante o dell'indicatore basso di partenza.

Se il treno deve essere licenziato dal D.M., questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al p.d.m. la disposizione a via libera del segnale di partenza.
Se il treno deve essere licenziato dal capotreno, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al p.d.m. che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto lampeggiante.
Nei casi di cui al presente comma b):

- il p.d.m. è tenuto ad accertare, dopo avviato, l'effettivo aspetto del segnale di partenza; se la locomotiva si trova oltre il segnale di partenza, il p.d.m. deve considerare a via impedita l'eventuale avviso accoppiato;

- i treni senza capotreno devono essere sempre licenziati dal D.M.

c) Mancata visibilità del solo segnale basso lampeggiante o dell'indicatore basso di partenza.

Il capotreno, prima di licenziare il treno, deve confermare al p.d.m. che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza relativo al binario di partenza interessato forniscono l'aspetto lampeggiante.
Tale conferma non occorre qualora il treno venga licenziato dal D.M..
Nel caso di cui al presente comma c), i treni senza capotreno devono essere sempre licenziati dal D.M..

3.6 Rimangono valide le norme vigenti in quanto non modificate dalle presenti disposizioni.

4. CRITERI DI APPLICAZIONE

Le disposizioni in questione potranno essere applicate:

a) - nelle stazioni dotate di fasci di binari comandati da segnale di partenza comune e serviti da dirigenti esterni licenziatori, in cui il provvedimento risulta utile per il conseguimento di economie di personale;

- nelle stazioni dotate di segnali di partenza comuni a più binari, in cui è ipotizzabile il servizio con il solo D.M. ed i casi di licenziamento treni da parte del D.M. sono frequenti.

I criteri per l'individuazione delle stazioni suddette e per i relativi interventi tecnologici sono indicati nella nota P.RI/R/00044 - P.RI/S/03 - S.IT/I - S.IT/R/00060 del 9.1.90 dei Direttori dei Dipartimenti Produzione e Potenziamento e Sviluppo.

b) - in tutte le altre stazioni in cui l'applicazione del provvedimento può condurre ad un significativo snellimento del servizio.

Prioritariamente, si dovrà intervenire negli impianti del gruppo a), secondo le indicazioni temporali e finanziarie contenute nella nota S.IT/G.C/000007 del 2.11.89 del Direttore Generale.
Successivamente, si potrà intervenire negli impianti del gruppo b), attingendo, eventualmente, anche a conti annuali di bilancio.

5. CONCLUSIONI

5.1 Gli Uffici Produzione restano incaricati di:

- aggiornare il Quadro "Ordine di partenza dato dal capotreno" dei F.O., specificando i binari con segnale di partenza comune;

- emanare le necessarie norme di dettaglio;

- informare il personale dell'esercizio interessato, impartendo apposite disposizioni da distribuire a ciascun agente;

- relazionare, entro 6 mesi dall'inizio dell'esperimento, circa l'esito dello stesso e le economie di personale conseguite.

5.2 Le presenti disposizioni dovranno entrare in vigore a partire dal 1°.7.1990.

Pregasi confermare.

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO PRODUZIONE

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO POTENZIAMENTO E SVILUPPO