

MINISTERO DEI TRASPORTI  
AZIENDA AUTONOMA DELLE  
FERROVIE DELLO STATO  
DIREZIONE GENERALE  
o o o o o

Roma, 18/12/1978  
M. 221.121.17.42/136  
M. 231/13/12.3  
I.E. 51/53380

Servizio Movimento  
Servizio Impianti Elettrici

13/48



UFFICI MOVIMENTO COMP.LI	<u>TUTTI</u>
UFFICI I.E. COMPARTIMENTALI	<u>TUTTI</u>
p.n. SIGG.DIRETTORI COMPARTIMENTALI	<u>TUTTI</u>
p.c. SIG.DIRETTORE GENERALE	<u>SEDE</u>
" " SIG.VICE DIRETTORE GENERALE (Ing.Misiti)	<u>SEDE</u>
" " SERVIZIO PERSONALE	<u>SEDE</u>
" " SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE	<u>FIRENZE</u>
" " SERVIZIO LAVORI E COSTRUZIONI	<u>SEDE</u>

22 GEN. 1979



OGGETTO: Disciplina degli interventi del personale I.E. in caso di guasti.

Con nota M. 220/12.3/I.E. 514/10413 del 13.3.1978, codesti Uffici sono stati interessati ad esaminare il problema in oggetto con l'obiettivo, di carattere economico ed organizzativo, di contenere gli interventi del personale I.E. durante i periodi di reperibilità e di ridurre il numero e la composizione dei turni di presenziamento attualmente in atto negli impianti, da parte degli stessi agenti I.E.

L'esame delle proposte avanzate e degli elaborati forniti da codesti Uffici, ed un'attenta e globale valutazione della questione in tutti i suoi aspetti, hanno determinato nei Servizi scriventi il convincimento che non è possibile, né opportuno pervenire ad una rigida schematizzazione dei criteri per la richiesta di intervento del personale I.E., e ciò essenzialmente per i seguenti motivi:

a) per la molteplicità delle variabili insite nel problema, quali ad esempio: la natura degli enti, le caratteristiche specifiche

./.

dei singoli impianti, le caratteristiche specifiche delle singole linee, l'intensità di circolazione (prevista in orario od effettiva al momento in cui si verifica il guasto), la possibile concomitanza di guasti, nello stesso impianto od in impianti vicini, situazioni eccezionali e gravi perturbazioni alla circolazione, l'organizzazione del personale I.E. preposto agli interventi;

- b) perché anche l'analisi svolta da codesti Uffici ha in definitiva fornito indicazioni spesso divergenti da Compartimento a Compartimento.

Si é pertanto del parere che i criteri di valutazione dell'urgenza di intervento del personale I.E. debbano essere improntati alla massima elasticità possibile, lasciando ampio margine di discrezionalità agli Uffici in indirizzo in relazione alle specifiche situazioni locali esistenti al momento in cui si verifica il guasto.

Ciò premesso si fissano i seguenti criteri:

A) GUASTI PER I QUALI LA CHIAMATA DEL PERSONALE I.E. NON E'

PROCRASTINABILE

- 1) guasto ad enti aventi influenza sul regolare funzionamento del blocco elettrico;
- 2) guasto agli impianti telefonici, quando essi pregiudichino le comunicazioni indispensabili per la circolazione o per l'operatività del D.U., D.C., DCO;
- 3) anomalie relative ai P.L. consistenti in:
  - guasti che impediscano l'efficienza dei dispositivi di chiusura o di segnalazione lato strada (barriere, luci) per impianti semaforizzati od automatici;
  - inefficienza dei segnali che proteggono i P.L. o guasti del dispositivo costituente il collegamento tra P.L. e segnale, quando, in alternativa, non sia possibile l'istituzione, in tempi brevi, del regime di chiusura ad orario;
- 4) guasti alle linee di contatto ed agli impianti di telecomando dei sezionatori T.E., quando i guasti abbiano gravi ripercussioni sulla circolazione dei treni o possano pregiudicare la incolumità delle persone, sempreché l'anomalia non possa essere rimossa in seguito ad intervento, nei casi espressamente previsti, del personale di stazione;

./.

- 5) anomalità interessanti la costituzione di itinerari se, per quanto é possibile prevedere, siano tali da provocare, durante il periodo di impresenziamento del personale I.E., direttamente o indirettamente e pur utilizzando le eventuali residue possibilità alternative offerte dagli impianti e dai tassi di soccorso, ritardi oltre un margine prestabilito a più di un certo numero di treni. I limiti anzidetti ed i criteri relativi vanno stabiliti a cura degli Uffici Compartimentali secondo le caratteristiche di traffico delle diverse linee;
- 6) anomalità interessanti la costituzione degli istradamenti, tali da provocare grave pregiudizio allo svolgimento del servizio di manovra;
- 7) anomalità relative all'illuminazione dei piazzali, quando impediscano l'effettivo servizio di manovra e se questo non possa essere sospeso senza grave disservizio;
- 8) guasti agli impianti di illuminazione in genere, quando l'entità del guasto sia tale da pregiudicare l'incolumità dei viaggiatori e del personale ferroviario oppure impedire lo svolgimento del servizio;
- 9) guasti agli impianti di diffusione sonora nelle grandi stazioni ovvero in tutti quei casi in cui si ritenga indispensabile la diffusione di annunci ai viaggiatori ed al personale ferroviario;
- 10) guasti agli impianti di forza motrice (per es. montacarichi, scale mobili, gru elettriche, ecc.), quando siano tali da generare gravi disagi ai viaggiatori ed al personale di servizio.

B) GUASTI RELATIVI ALL'ALIMENTAZIONE DEGLI IMPIANTI DI SICUREZZA.

Per i guasti relativi all'alimentazione degli impianti di sicurezza l' intervento del personale I.E. deve essere richiesto in osservanza delle norme attualmente vigenti.

C) GUASTI NON PREVISTI NEI PUNTI A) e B)

Per tutti i casi di guasto non indicati nei precedenti punti A) e B) la richiesta di intervento va, di regola, rimandata al periodo di normale lavoro del personale I.E.

In attesa che il Servizio I.E. attui una nuova organizzazione della reperibilità, che prevede, tra l'altro, l'istituzione di un turno di presenziamento per il D.C.I.E. ed una diversa regolamentazione della chiamata del personale I.E., il compito

./.

di valutare la necessità di far intervenire il personale reperibile ovvero l'opportunità di ritardare l'intervento di riparazione resta provvisoriamente affidato al personale del movimento dei singoli impianti, sulla base dei criteri già esposti, utilizzando i turni di reperibilità in suo possesso.

Inoltre in caso di situazioni eccezionali e di gravi perturbazioni alla circolazione, oppure qualora la valutazione dell'importanza del guasto, ai fini dei riflessi sulla sicurezza e sulla regolarità della circolazione, presenti difficoltà o esuli dalla competenza del personale del Movimento dei singoli impianti, dovrà essere interessato il D.C. Movimento (o DU o DCO o altro agente opportunamente designato) che, d'intesa, se necessario, con il D.C. I.E. di turno, deciderà sui provvedimenti da adottare.

Il personale del Movimento annoterà sul mod. M. 125a i casi in cui la chiamata del personale I.E. sia stata procrastinata, o, pur essendo procrastinabile, sia stata effettuata subito, specificandone in tal caso i motivi particolari.

Le copie dei citati moduli saranno inviate, come di consueto, ai Capi Reparto Movimento ed I.E. di giurisdizione, per l'esame e per l'adozione dei provvedimenti eventualmente necessari.

Gli Uffici in indirizzo restano incaricati di impartire le opportune disposizioni agli impianti dipendenti, in ottemperanza ed in armonia coi criteri contenuti nella presente circolare.

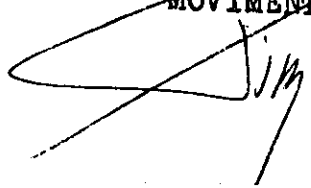
Di quanto verrà disposto dovrà essere trasmessa copia a queste Sedi.

Le indicazioni e gli elaborati, ritenuti necessari per l'operato del personale, dovranno essere opportunamente inseriti nei registri delle disposizioni di servizio dei singoli impianti.

Si precisa, infine, che le disposizioni di cui sopra hanno carattere sperimentale e vanno adottate anche a parziale variante di quanto stabilito nella normativa vigente.

Codesti Uffici, nel termine di sei mesi dal ricevimento della presente circolare, dovranno inviare una relazione sui risultati dell'esperimento formulando in merito tutte le proposte ritenute utili.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
MOVIMENTO



IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
IMPIANTI ELETTRICI

