OR.S.A.
Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base
Segreterie Regionali MARCHE e UMBRIA

Ancona, 27 novembre 2014
Prot. 020/2014 OF

TRENITALIA Div. CARGO

Responsabile AREA Adriatica
Ing. Alberto FAINI
Via Crocione 11
40127 BOLOGNA
Fax 051-2584435

Responsabile Impianto Treno Adriatica
Sig. Anselmo ZUCCARINI
Via Marconi 50
60125 ANCONA
Fax 071-5923843

RSU 85 Collegio Macchina
Sig. Marco BARBACCIA
Sig.ra Cristina BELLONI

p.c. **Segreteria Generale OR.S.A. Ferrovie**
" **Segreteria Regionale Emilia Romagna**
OR.S.A. Ferrovie

Oggetto: *Ordine Interno N°10/2014 (allegato)*

Le scriventi Segreterie Regionali in merito all'ordine interno in oggetto, inviato via e-mail a tutto il PdM Cargo IT Ancona, evidenziano che tale ordine assegna all'equipaggio treno compiti e responsabilità non previsti dal vigente CCNL né dagli accordi nazionali in materia.

Inoltre per le tematiche trattate e per le ricadute su personale di altri impianti nonché per la sicurezza dei lavoratori coinvolti la materia non può essere disciplinata territorialmente.

Pertanto, nel ribadire che il personale di propria competenza si atterrà scrupolosamente a quanto stabilito dal vigente CCNL, chiede il ritiro di tale disposizione.

Distinti saluti.

ORSA FERROVIE Segreteria Regionale Marche
Piazza Fratelli Rosselli – 60125 Ancona
Tel.071.43446 – Fax 071.5923675
e-mail: sr.ancona.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

ORSA FERROVIE Segreteria Regionale Umbria
Via Piave, 2 – 06034 Foligno (PG)
Tel. 0742.342342 – Fax 0742.342342
e-mail: sr.foligno.orsaferrovie@sindacatoorsa.it
www.orsaumbria.it

TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Divisione Cargo, Produzione Cargo
Area Adriatica
Impianto Treno Emilia Romagna
Il responsabile

Official Global Rail Carrier
EXPO
MILANO 2015

SGSE di Base Area Adriatica

Bologna, 31 ottobre 2014

Allegato n°1

ORDINE INTERNO N° 10/2014

Oggetto: Prestazioni Accessorie ai Treni IT Emilia Romagna

In applicazione dell'accordo Cargo del 29 marzo 2012 e successive integrazioni, si diramano le disposizioni aggiornate riguardanti le prestazioni accessorie al treno che gli Agenti di Condotta sono tenuti ad assicurare, laddove necessario, in tutte le località di servizio dell'Impianto Treno Emilia Romagna:

1. Termini dell'accordo

Nell'equipaggio a doppio agente, oltre a quanto previsto al punto 2.a 1), di cui all'accordo del 17/11/2010, uno dei due macchinisti assicura in tutte le località di servizio le prestazioni accessorie al proprio treno, svolgendo laddove necessario le attività di aggancio/sgancio, posizionamento e ritiro fanali di coda. Inoltre, ulteriori attività potranno essere svolte se concordate tra le parti a livello locale in funzione delle esigenze di produzione e delle specificità territoriali.
Fermo restando che il comando delle P.A.T. compete esclusivamente all'ufficio 303, la prestazione accessoria deve essere comunicata all'Agente di Condotta di norma all'atto dell'assegnazione del servizio, ma è comunque facoltà del gestore delle risorse, in caso di necessità, comandare le P.A.T. anche in corso di prestazione lavorativa.

2. Distribuzione delle prestazioni tra i due Agenti di Condotta.

Le prestazioni accessorie in oggetto, nel rispetto di una equa distribuzione tra i due agenti, si intendono assegnate al 1° agente nei giorni di calendario dispari e al 2° agente nei giorni di calendario pari.
Qualora ricorrano servizi che interessano due giornate solari, ai fini dell'assegnazione delle prestazioni accessorie, fa fede la data di inizio programmato della giornata di servizio.
Nei casi in cui nella stessa giornata di servizio siano comandate due o più prestazioni accessorie, le stesse saranno svolte alternativamente dai due agenti, iniziando dall'agente a cui compete la prima in base alla regola descritta in precedenza. E' ammesso che, previa intesa tra i due componenti dell'equi-paggio, le prestazioni accessorie possano essere svolte dall'agente a cui non competono in base alla regola precedentemente descritta.

3. Tempi prestazioni accessorie

a) Le operazioni di aggancio/sgancio della locomotiva sono assorbite nei tempi medi vigenti.
b) 10 minuti per l'operazione di apposizione/rimozione segnalamento di coda, da aggiungere ai tempi medi di stazione vigenti.

c) 20 minuti per l'operazione di messa/tolta in opera dei dispositivi per lo stazionamento del materiale, da aggiungere ai tempi medi di stazione vigenti.
d) 25 minuti per entrambe le operazioni di cui ai punti b e c, da aggiungere ai tempi medi di stazione vigenti.

4. Prestazioni accessorie degli Agenti di Condotta (Norme generali)

4.1 Aggancio e sgancio della locomotiva

L'agente incaricato, in partenza o in arrivo nelle località previste, indosserà i prescritti dispositivi di protezione individuali (scarpe anti-infortunistiche, guanti, caschetto e gilet/giubbetto alta visibilità) ed effettuerà l'aggancio/sgancio della locomotiva rispettando le disposizioni riportate all'art. 5 capitolo II della IEFCA, nel processo di condotta **2.1.5** (esecuzione delle unioni) del manuale di mestiere, nella PEIF 10 r.v., e rispettando altresì le norme di sicurezza per la manipolazione della condotta ad Alta Tensione dei rotabili (EATR TI). A tal fine è possibile utilizzare le tute monouso fornite come dotazione personale o in alternativa in dotazione alla locomotiva (il loro reintegro sarà a cura della Segreteria d'Impianto a fronte della restituzione di quella usata).

4.2 Apposizione e rimozione segnalamento di coda

L'agente incaricato, in partenza o in arrivo nelle località impresenziate, anche solo temporaneamente, da personale AFT, indossando i prescritti dispositivi di protezione individuali (scarpe anti-infortunistiche, guanti e gilet/giubbetto alta visibilità) e, muovendosi negli spazi ferroviari secondo le indicazioni fornite dai relativi piani schematici, apporrà/rimuoverà il segnalamento previsto per l'individuazione della coda dei treni (art. 10 R.S.) prelevando o riponendo nell'apposito vano della locomotiva i fanali a luce lampeggiante di cui al comma 1 a) dell'art. 9 R.S o la tabella a strisce orizzontali bianche e rosse di cui al comma 1 b) dell'art. 9 R.S.

4.3 Messa e tolta in opera dei dispositivi per lo stazionamento del materiale

L'agente incaricato in arrivo nelle località impresenziate, anche solo temporaneamente, da personale AFT, ricevuti ordine scritto dal COT e ricevuta comunicazione dallo stesso (come da allegato 1 del presente O.I.) del locale in cui vengono normalmente alloggiate le staffe fermacarro, indossando i prescritti dispositivi di protezione individuali (scarpe anti-infortunistiche, guanti, caschetto e gilet/giubbetto alta visibilità) e, muovendosi negli spazi ferroviari secondo le indicazioni fornite dai relativi piani schematici, effettuerà lo stazionamento del materiale rispettando le disposizioni riportate nei processi di condotta **6.2** (stazionamento dei mezzi di trazione) e **6.3** (stazionamento dei veicoli di materiale ordinario) del manuale di mestiere, compilando all'uopo il relativo libretto M36 dell'impianto o, in sua vece, laddove previsto, partecipando a RFI con M.40 il numero di staffe utilizzate e la loro ubicazione. In partenza, invece, il PdC metterà in servizio il treno e, dopo che sarà stata garantita l'immobilità dello stesso a mezzo del freno continuo, l'agente incaricato, con le stesse cautele del caso precedente, prenderà visione del libretto M36 o del modulo M.40 presente nella località di servizio per rilevare quantità e ubicazione delle staffe, rimuoverà le staffe registrandone la consegna sullo stesso libretto M36. Il personale dei treni dovrà inoltre rispettare le norme particolari che interessano tutte le attività da svolgere prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni, in determinate località di servizio, riportate nella sezione 3.2 dei fascicoli linea.

4.4 Stazionamento dei rotabili

Fermo restando quanto stabilito dalla procedura operativa PO1101-DO del 27/02/2003, in base alla quale spetta al C.O.T. dare al personale dei treni le opportune istruzioni per prelevare o riconsegnare le staffe in dotazione alle località di servizio, impartendo all'Agente di Condotta in caso di stazionamento, il seguente ordine scritto: "**Agente di Condotta treno n°…… del…….. immobilizzate vostro treno in stazionamento con le staffe dell'impianto**", venendo a mancare le comunicazioni previste il personale dei treni, nelle località non presenziate anche

temporaneamente da personale AFT, dovrà comunque provvedere all'immobilizzazione dei rotabili in "stazionamento" o alla rimozione delle staffe, rispettando le indicazioni riportate nell'allegato 1 del presente O.I. e partecipando con M40 al C.O.T. le informazioni relative al numero di staffe utilizzate, alla loro ubicazione, al numero del treno e al binario di stazionamento.
In tutti i casi di stazionamento dei rotabili dovrà comunque essere garantita la loro immobilizzazione adottando anche misure più restrittive di quelle riportate nei commi precedenti, quando situazioni particolari lo richiedano (forte pendenza del binario e/o condizioni climatiche avverse, ecc.).

4.5 **Accertamento del presenziamento degli impianti**

Nei seguenti casi:

- In arrivo in tutte le località termine corsa dei treni;
- nelle località in cui non si realizzano le consegne dirette tra il personale smontante e quello subentrante, e il treno viene posto in temporaneo stazionamento;
- nelle località in cui il treno o parte di esso viene accantonato (taglio locomotiva per soccorso ai treni, interruzioni alla circolazione, scarto di veicoli per anormalità o ridotta prestazione della locomotiva, termine della prestazione lavorativa, sciopero, etc.);
- nelle stazioni intermedie in cui i treni subiscono il distacco programmato di veicoli secondo quanto disposto al punto 3.7 della Istruzione Operativa 5.2;

il personale dei treni in arrivo o in partenza deve sempre accertare l'effettivo presenziamento dell'impianto da parte di personale AFT abilitato al modulo FT-A (manovra) allo scopo di garantire in tutti i casi lo stazionamento dei rotabili o la rimozione delle staffe. Tale accertamento dovrà essere eseguito anche negli orari programmati di presenziamento degli impianti. Al riguardo si sottolinea il fatto che gli orari e i giorni di presenziamento degli impianti riportati nell'allegato 1 del presente O.I. sono puramente indicativi e possono subire variazioni in corso d'opera per motivi organizzativi e altre cause.

4.6 Recupero treni accantonati o posti in temporaneo stazionamento

In tutti i casi di recupero di treni accantonati o posti in temporaneo stazionamento, il Personale dei treni dovrà sempre accertare le condizioni di stazionamento dei veicoli, anche in assenza di comunicazioni in merito da parte del C.O.T., reperendo le necessarie informazioni tramite: il C.O.T. di giurisdizione, il D.M./D.C.O./A.G. della località di servizio, il personale della formazione di T.I. presente nella località di servizio, i libretti M36/Registri Staffe e gli M40 custoditi nelle località di servizio, rispettando le indicazioni di supporto riportate nell'allegato 1 del presente O.I.

5. **Prestazioni accessorie del PdC** (Disposizioni specifiche per località di competenza IT Emilia Romagna, con modalità indicate nei relativi M47)
   Vedi tabella in allegato 1

Tale comunicazione aggiorna ed integra la O.I. n° 15/2012 del 03/12/2012

Alessandro Biava

PAT – Norme e disposizioni degli impianti

IMPIANTO	PRESTAZIONI ACCESSORIE DEL PDC ESIGIBILI	UBICAZIONE E N° STAFFE	M. 36	MANOVRA	PRESENZIAMENTO	NORME SPECIFICHE DELL'IMPIANTO	NOTE
BOLOGNA S.D. Posto D (partenze)	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 e 4.3 sempre	SEGNALE BASSO lato "Segnale di Part."	-	RFI	H24	Vedi norma Sp.8	n.0 n.10
BOLOGNA S.D. Posto B (arrivi)	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 e 4.3 sempre	SEGNALE BASSO lato "Sella di Lancio"	-	RFI	-	Vedi norma Sp.7	n.0
CASTELGUELFO	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 e 4.3 sempre	UFFICIO DEL D.M. 6 STAFFE [RFI]	Registro staffe [RFI]	SERFER	-	Vedi norma Sp.1	n.0 n.00
CASTELMAGGIORE	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 e 4.3 sempre	UFFICIO DEL D.M. 6 STAFFE [RFI]	Registro staffe [RFI	-	-	Vedi norma Sp.17	n.0 n.00
FAENZA	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 sempre - 4.3 negli orari di impres.to	Loc. di manovra "214" 2 STAFFE [CFF]	M.40	Coop. Facchini Faenza	Lun÷Ven 6÷19	Vedi norma Sp.2	n.0 n.00 n.1
FERRARA	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 e 4.3 sempre	SALA MANOVRA Dinazzano Po	-	Dinazzano Po	Lun÷Ven 8÷15.36	Vedi norma Sp.16	n.0 n.9
FIORENZUOLA	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 sempre - 4.3 negli orari di impres.to	UFFICIO DEL D.M. 2 STAFFE [RFI] + 6 STAFFE [TI] (UFFICIO G.M.)	Registro staffe [RFI] + M36 [TI]	TI-CARGO	Ufficio G.M., presenziato dal Capo Gestione (Lun-Ven e Sab)	Vedi norma Sp.4	n.0 n.00 n.4
LUGO	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 e 4.3 sempre	UFFICIO DEL D.M. 4 STAFFE [TI]	Registro staffe [RFI]	LUGO TERMINAL	-	Vedi norma Sp.13	n.0 n.00
MODENA	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 sempre - 4.3 negli orari di impres.to	ESTERNO UFFICIO DEL F.T. 6 STAFFE [Dinazzano Po]	Registro staffe [TI]	Dinazzano Po + TI-CARGO	Lun÷Ven 6÷22 Sab 6÷14	Vedi norma Sp.12	n.0 n.00 n.2

PAT – Quadro riepilogativo degli impianti

IMPIANTO	PRESTAZIONI ACCESSORIE DEL PDC ESIGIBILI	UBICAZIONE E N° STAFFE	M. 36	MANOVRA	PRESENZIAMENTO	NORME SPECIFICHE DELL'IMPIANTO	NOTE
PARMA	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 sempre - 4.3 negli orari di impres.to	ARMADIETTO SCALO MERCI (lato PC) 24 STAFFE [TI]	Registro staffe [TI]	TI-CARGO	Lun÷Ven 6÷20.36 (*) Sab 6÷13 (*) (*) per ragioni organizzative il presenziamento non è sempre assicurato per tutta la durata dei periodi indicati.	Vedi norma Sp.5	n.0 n.00 n.6
PIACENZA	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 sempre - 4.3 treni straordinari e negli orari di impresenziamento	UFFICIO DEL D.M. (1° binario F.V.) 10 STAFFE [RFI]	Registro staffe DM	LOGYCA UMF	-	Vedi norma Sp.10	n.0 n.00 n.5
RAVENNA	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 sempre - 4.3 negli orari di impres.to	LOCALI DEL GMA 20 STAFFE	M.36	ATI Dinazzano Po	Lun÷Ven 6÷22 Sab 6÷14	Vedi norma Sp.11	n.0 n.00 n.12
REGGIO EMILIA	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 sempre - 4.3 negli orari di impres.to	UFFICIO DEL D.M. + 3 CASSONI (chiusi a chiave e diver. ubicati)	M.36 +M40	Dinazzano Po	Lun 5÷24 Mar÷Ven 0÷24 Sab 0÷21	Vedi norma Sp.9	n.0 n.00 n.8
RUBIERA	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 sempre - 4.3 negli orari di impres.to	Magazzino adiacente l'ufficio del D.M. 12 STAFFE	Registro staffe DM	Dinazzano Po	Lun 6÷24 Ma÷Ven 0÷24 Sab 0÷14	Vedi norma Sp.3	n.0 n.00 n.3
S. ILARIO	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 e 4.3 sempre	UFFICIO DEL D.M. 5 STAFFE [TI]	M.36 [TI]	TI-CARGO	-	Vedi norma Sp.6	n.0 n.00
TORRILE	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 e 4.3 sempre	UFFICIO DEL D.M. 4 STAFFE [TI]	M.36 [TI]	TI-CARGO	-	Vedi norma Sp.14	n.0 n.00 n.7
VILLA SELVA	Attività di cui ai punti: - 4.1, 4.2 sempre - 4.3 negli orari di impres.to	UFFICIO DEL D.M. 4 STAFFE [RFI]	Registro staffe	Coop. Facchini Faenza	Lun÷Ven 6÷19	Vedi norma Sp.15	n.0 n.00 n.11

PAT – Norme specifiche degli impianti

Sp.1 [**Castelguelfo**] Lo stazionamento dei veicoli compete sempre al personale dei treni che utilizzerà le staffe custodite nell'ufficio del D.M. L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sul "Registro Staffe", presso il D.M., precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento. I locali sono accessibili in presenza del DM. Le staffe sono in uso con altre II.FF.

Sp.2 [**Faenza**] Fermo restando che il PdT deve sempre accertare il presenziamento dell'impianto, come disposto al punto 4.5 del presente O.I., nei periodi in cui non presta servizio il personale di manovra C.F.F., lo stazionamento dei veicoli compete al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite sul locomotore di manovra "D 214" in stazionamento allo scalo merci lato mare. L'agente incaricato trasmetterà (con comunicazione telefonica) M40 al D.M. di Faenza o in sua assenza al DCO, precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, lasciando successivamente in evidenza sul loc. di manovra una delle due copie del suddetto M40.

Sp.3 [**Rubiera**] Fermo restando che il PdT deve sempre accertare il presenziamento dell'impianto, come disposto al punto 4.5 del presente O.I., nei periodi in cui non presta servizio il personale di manovra Dinazzano Po, lo stazionamento dei veicoli compete al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite nel magazzino adiacente l'Ufficio Movimento. L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sul "Registro Staffe" posto nell'ufficio del D.M., precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento. In mancanza del registro è possibile emettere un M40 da consegnare al D.M. e partecipare al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento.

Sp.4 [**Fiorenzuola**] Lo stazionamento dei veicoli compete al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite in garitta (Ufficio Movimento). L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sul "Registro Staffe", presso il D.M., precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento. In caso di indisponibilità delle stesse, potranno essere utilizzate le staffe fermacarro custodite in apposito armadietto posto nell'ufficio Gestione Merci, di cui il D.M. possiede le chiavi. In quest'ultimo caso l'agente incaricato, dopo avere effettuato lo stazionamento dei veicoli, ne farà annotazione sul prospetto M36 ("situazione dello scalo") presente nell'ufficio Gestione Merci, partecipando con M40 al D.M. e al COT le informazioni relative al numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento.

Sp.5 [**Parma**] Fermo restando che il PdT deve sempre accertare il presenziamento dell'impianto, come disposto al punto 4.5 del presente O.I., nei periodi in cui l'impianto è impresenziato anche temporaneamente da personale incaricato della manovra (TPT), lo stazionamento dei veicoli compete al Personale dei Treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite nell'armadietto posto accanto alla porta d'ingresso "dell'Ufficio F.T." dello scalo merci. L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sul "**REGISTRO STAFFE UNICO** (TPT + PdT)", nella parte riservata al PdT, (Personale dei Treni), precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento. Inoltre, nell'effettuare la prova di efficacia del freno di stazionamento della locomotiva, il PdC terrà conto del fatto che i binari dello scalo est pendono verso Bologna, mentre quelli dello scalo ovest (scalo merci) pendono verso Piacenza.

Treni in partenza: Per tutti i treni in partenza dallo scalo merci, nei periodi in cui l' impianto è impresenziato anche temporaneamente da personale incaricato della manovra (TPT), il Personale dei Treni dovrà sempre prendere visione del **REGISTRO STAFFE UNICO** al fine di rilevare il numero e l'ubicazione delle staffe applicate al proprio treno, sia consultando la sezione relativa al personale incaricato della manovra (TPT), dove è indicata la situazione di tutti i binari dello scalo, sia consultando la parte riservata al PdT (Personale dei Treni). Nel prendere visione del "**REGISTRO STAFFE UNICO** (TPT + PdT)", il Personale dei Treni dovrà porre particolare attenzione al fatto che le informazioni relative al proprio treno potrebbero essere riportate nelle pagine precedenti. Successivamente l'agente incaricato, rimuoverà le staffe, le riporrà nell'armadietto ed effettuerà specifica annotazione nella parte riservata al PdT del **REGISTRO STAFFE UNICO**.

Scalo est: Tenendo conto che lo stazionamento dei treni sui binari dello scalo est ha carattere di eccezionalità, qualora il personale dei treni debba abbandonare il proprio treno sui suddetti binari (per mancato cambio volante, refezione, ecc.), l'agente incaricato potrà utilizzare le staffe fermacarro ubicate presso il F.V. del D.M . (1° binario), anziché recarsi allo scalo merci, farà inoltre specifica annotazione scritta sul "Registro Staffe" di RFI, precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento.

Sp.6 [**S. Ilario**] Lo stazionamento dei veicoli compete sempre al personale dei treni (TPT e/o PdC) che utilizzerà le staffe fermacarro custodite nell'ufficio del D.M (stanza accanto). L'agente incaricato a effettuare lo stazionamento farà specifica annotazione scritta sul registro M36 Trenitalia presente, precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento. Durante il periodo di impresenziamento dell'impianto da parte del D.M. non è possibile accedere al suo ufficio.

PAT – Norme specifiche degli impianti

Sp.7 [**Bologna S.D. posto B**]

Sgancio della locomotiva e stazionamento del materiale.

Dopo l'arrivo del treno a Bologna S. Donato Fascio Arrivi (posto B), l'agente incaricato procederà allo sgancio della locomotiva e allo stazionamento del materiale effettuando la scarica completa della C.G. e apponendo la staffa fermacarri, posta in prossimità del segnale basso, al primo asse del carro di testa lato segnale basso.

Trasferimento della locomotiva in D.L o al Fascio Nord Partenze e Transiti (posto D)

L'agente incaricato, eseguito lo sgancio, telefonerà al DM di cabina "A" (tel. 70067702 o 921-2603) confermando l'avvenuto sgancio della locomotiva e lo stazionamento del materiale e chiederà quindi di essere istradato dal binario di ricevimento del treno verso il Deposito Locomotive, o verso il posto D se diversamente programmato, utilizzando la seguente formula: *"Macchinista del treno… conferma avvenuto sgancio della locomotiva e lo stazionamento del materiale. Chiede di essere istradato dal binario di ricevimento n°… (n° marmotta) verso il Deposito Locomotive (oppure verso il posto D).* La disposizione al libero passaggio del segnale basso luminoso corrisponde ad autorizzazione del movimento di manovra.

Recupero fanali di segnalazione coda treno

Iniziato il movimento di manovra, il PdC arresterà la locomotiva in corrispondenza della passerella ubicata a valle del segnale basso di manovra dove, l'agente incaricato procederà al recupero dei fanali di segnalazione coda posti in testa al tronchino n°1 all'interno di un apposito contenitore. Il movimento di manovra proseguirà poi nel rispetto delle indicazioni fornite dai successivi segnali bassi luminosi e secondo quanto previsto dal cap.32 del fascicolo linee n° 89.

Sp.8 [**Bologna S.D. posto D**]

Aggancio della locomotiva e messa in servizio del materiale (treni in partenza**).**

Dopo che il macchinista ha arrestato la locomotiva a qualche metro di distanza dal materiale, l'agente incaricato si accerterà dello stato di frenatura dei veicoli e lo comunicherà al macchinista; quindi eseguirà l'aggancio secondo le disposizioni riportate all'art. 5, capitolo II della IEFCA. Dopo che sarà stata garantita l'immobilità del treno a mezzo del freno continuo, rimuoverà la staffa (o le due staffe in caso di posizionamento del treno ai binari dal 301 al 304) posto sotto il 1° asse. L'agente incaricato inoltre, rilevando che la condotta dei veicoli è collegata al tubo flessibile dell'apparecchiatura per la P.F.P., si metterà in contatto con il Formatore Treno perché venga effettuata la regolarizzazione del dispositivo.

Sgancio della locomotiva e stazionamento del materiale (treni in arrivo**)**

Dopo l'arrivo del treno a Bologna S. Donato (posto D), l'agente incaricato procederà allo sgancio della locomotiva e allo stazionamento del materiale effettuando la scarica completa della C.G. e apponendo la staffa fermacarri (collocata nell'interbinario alla radice di ogni binario, in prossimità del relativo segnale basso lato EST) al 1° asse del carro posizionato lato segnale basso EST (segnale di partenza), che sarà il 1° carro in caso di trasferimento del treno in manovra da Bologna S.D. posto B (arrivi) al posto D, oppure l'ultimo carro in caso di arrivo del treno dal binario di circolazione esterna.

Sp.9 [**Reggio Emilia**] Fermo restando che il PdT deve sempre accertare il presenziamento dell'impianto, come disposto al punto 4.5 del presente O.I., nei periodi in cui non presta servizio il personale di manovra di Dinazzano Po, lo stazionamento dei veicoli compete al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite nel cassone più vicino al proprio treno. L'agente incaricato, dopo essersi recato nell'Ufficio Movimento per ritirare la chiave (unica per tutti i contenitori) del cassone, prelevate le staffe, effettuerà lo stazionamento del materiale avendo cura di restituire la chiave al D.M. e di fare specifica annotazione scritta sul libretto M36, presso il D.M., precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento.

Sp.10 [**Piacenza**] Fermo restando che il PdT deve sempre accertare il presenziamento dell'impianto, come disposto al punto 4.5 del presente O.I., per i treni non programmati (straordinari), per i treni accantonati e qualora non sia presente il personale di LOGYCA UMF, lo stazionamento dei veicoli compete al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite nell'Ufficio Movimento sito al 2° piano del fabbricato viaggiatori sul 1° binario centrale. L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sull'apposito registro delle staffe, precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento.

PAT – Norme specifiche degli impianti

Sp.11 [**Ravenna**] Fermo restando che il PdT deve sempre accertare il presenziamento dell'impianto, come disposto al punto 4.5 del presente O.I., nei periodi in cui non presta servizio il personale del soggetto unico A.T.I., in caso di indisponibilità del personale A.T.I./Dinazzano Po, di ritardo o anticipo dei treni rispetto all'orario programmato, il posizionamento e la rimozione delle staffe fermacarro in dotazione all'impianto compete al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite in apposito contenitore/armadietto presso la garitta del GMA posta nelle vicinanze dell'Ufficio del Formatore Treno. L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sul registro dedicato M36, precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento.

Sp.12 [**Modena**] Fermo restando che il PdT deve sempre accertare il presenziamento dell'impianto, come disposto al punto 4.5 del presente O.I., nei periodi di impresenziamento dell'impianto (Ufficio del F. T. chiuso), lo stazionamento dei veicoli compete al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite nell'armadietto (apribile con chiave tripla) posto accanto alla porta d'ingresso "dell'Ufficio Formatore Treno". L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sul "Registro Staffe" posto nell'armadietto, precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento.

Sp.13 [**Lugo**] Lo stazionamento dei veicoli compete sempre al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite nell'ufficio del D.M. L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sul "Registro Staffe di RFI", posto nell'ufficio del D.M., precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento.

Sp.14 [**Torrile**] Lo stazionamento dei veicoli compete sempre al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite nell'ufficio del D.M., tenendo conto che lo stazionamento di materiale ordinario con locomotiva agganciata può essere eseguito solo sul 4° binario. L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sul registro M36 Trenitalia posto nell'ufficio del D.M., precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento.

Sp.15 [**Villa Selva**] Fermo restando che il PdT deve sempre accertare il presenziamento dell'impianto, come disposto al punto 4.5 del presente O.I., nei periodi in cui non presta servizio il personale di manovra di C.F.F., lo stazionamento dei veicoli compete al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite nel cassone posto in prossimità dell'Ufficio del D.M. L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sul "Registro Staffe" posto all'interno del cassone, precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento.

Treni merci aventi termine corsa a Villa Selva: I treni merci destinati alla stazione di Villa Selva devono essere ricevuti dal DCO in binario **V** o **VI** individuati anche come binari di presa e consegna per la società Terminali Italia che opera all'interno dello scalo. Tali binari sono attrezzati con Zona di Manovra. Allo scopo di consentire la partenza del locomotore, su tali binari è ammesso lasciare in sosta il relativo materiale, purché debitamente immobilizzato. Il personale dei treni in arrivo dovrà provvedere all'immobilizzazione del materiale da lasciare in sosta posando una staffa alle due estremità, una per ogni direzione. In apposito contenitore sono presenti n. 4 staffe fermacarri, il cui utilizzo deve essere indicato sul previsto registro. Le altre operazioni di competenza sono indicate nella sezione 3.2 del F.L. 84.

Treni merci aventi origine corsa a Villa Selva: I treni merci aventi origine corsa dalla stazione di Villa Selva devono essere approntati nella zona a terra e spostati in manovra dopo l'arrivo del locomotore in uno dei due binari attrezzati con zona di manovra (**V** o **VI**). In assenza del personale di manovra per la partenza dei treni, dovranno essere adottate le procedure riportate nella sezione 3.2 del fascicolo linee 84, dove sono indicate tutte le attività da svolgere prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni in determinate località di servizio.

Sp.16 [**Ferrara**] Fermo restando che il PdT deve sempre accertare il presenziamento dell'impianto, come disposto al punto 4.5 del presente O.I., nei periodi in cui non presta servizio il personale di manovra di T.PER, lo stazionamento dei veicoli compete al personale dei treni che su indicazione del C.O.T. : attenderà l'arrivo del personale preposto di T.PER disponibile in service per la Divisione Regionale dalle 4.30 alle 23.00 dei giorni feriali, oppure utilizzerà le staffe fermacarro disponibili presso l'ufficio del D.M.. In quest'ultimo caso, l'agente incaricato con M40 parteciperà questa informazione al D.M.e al COT, precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento.

Sp.17 [**Castelmaggiore**] Lo stazionamento dei veicoli compete sempre al personale dei treni che utilizzerà le staffe fermacarro custodite nell'ufficio del D.M. L'agente incaricato farà specifica annotazione scritta sul "Registro Staffe di RFI", posto nell'ufficio del D.M., precisando il numero di staffe utilizzate, la loro ubicazione, il numero del treno e il binario di stazionamento, partecipando con M40 queste informazioni al C.O.T. in assenza di un suo ordine preventivo di stazionamento.

PAT – Note in calce agli impianti

n.0 La locomotiva deve essere comunque posta in stazionamento a cura del personale di condotta, rispettando le norme riportate sul Manuale di mestiere (processo di condotta 6) e le specifiche disposizioni particolari di circolazione della locomotiva DPC.

n.00 In caso di sgancio della locomotiva, i veicoli in stazionamento devono essere, per quanto possibile, riuniti in gruppi o colonne, agganciati fra loro e, se ne sono muniti, con il freno a mano serrato. Ciascun estremo delle colonne deve essere opportunamente fermato con una staffa fermacarri, in modo da evitare movimenti in ambedue i sensi (processo di condotta 6.3.1 del manuale di mestiere). Nel caso particolare di stazionamento dei treni di materiale ordinario con locomotiva agganciata, l'immobilizzazione potrà essere realizzata ponendo almeno due staffe fermacarri (una in un senso e una nell'altro) sotto gli assi della locomotiva dove non agisce il freno a mano, in modo tale da evitare movimenti in ambedue i sensi. Le staffe devono essere poste in opera dopo che il personale di condotta abbia provveduto allo stazionamento del mezzo di trazione ed accertato l'efficacia del freno di stazionamento secondo le procedure dell'art. 6 comma 2bis IPCL. In questo caso non è necessario il serraggio dei freni a mano dei veicoli componenti il convoglio (processo di condotta 6.3.3 del manuale di mestiere).

n.1 [**Faenza**] Le 2 staffe fermacarro sono custodite sul locomotore di manovra "D 214" assegnato alla ditta CFF, chiuso a chiave quando l'impianto è impresenziato.

n.2 [**Modena**] A seguito autorizzazione concessa dalla sede competente di RFI, con nota n° MU.31.R.1M/7-2 del 07/05/1975 dell'allora Ufficio Movimento di Bologna è ammesso che, in deroga all'articolo 28 ISM Ti, non siano immobilizzati con staffe fermacarri gli estremi delle colonne (solo carri) in sosta sui binari dello Scalo Merci e dello Scalo Fiat.

n.3 [**Rubiera**] Le staffe fermacarro non utilizzate sono custodite in apposito armadietto ubicato in magazzino adiacente l'ufficio DM.

n.4 [**Fiorenzuola**] In caso di soppressione dei treni programmati in partenza/arrivo a Fiorenzuola il presenziamento da parte del TPT non è garantito.

n.5 [**Piacenza**] I veicoli (solo carri) in sosta nei binari del Fascio PO, possono non essere staffati.

n.6 [**Parma**] Le staffe fermacarro e il **REGISTRO STAFFE UNICO** (TPT + PdT) sono custodite in un armadietto posto accanto alla porta d'ingresso "dell'Ufficio F.T." dello scalo merci. Nei periodi in cui è presente il personale incaricato della manovra (TPT) il registro delle staffe è custodito nell'ufficio F.T. (Formazione Treni) .

n.7 [**Torrile**] Le staffe fermacarro sono custodite nell'Ufficio del D.M. (in apposito armadietto), accessibile mediante la chiave custodita nella cassa stagna RAR posta accanto all'U.M..

n.8 [**Reggio Emilia**] Le staffe fermacarro sono normalmente collocate in quattro distinti cassoni chiusi a chiave, così dislocati: garitta dell'Ufficio Movimento, di fronte all'U.M. in prossimità del muro, sotto il cavalcavia lato Modena in prossimità dell'FD 104, in fondo ai binari del fascio "Ospizio". **>** A seguito autorizzazione concessa dalla sede competente di RFI, con nota n° MU.31.R.1M/7-2 del 07/05/1975 dell'allora Ufficio Movimento di Bologna è ammesso che, in deroga all'articolo 28 ISM Ti, non siano immobilizzati con staffe fermacarri gli estremi delle colonne (solo carri) in sosta sui binari: I e II "Mercato", binario "Orti" e binari fascio "Ospizio".

n.9 [**Ferrara**] A seguito autorizzazione concessa dalla sede competente di RFI, con nota n° MU.31.R1N/7-2del 04/03/1975 dell'allora Ufficio Movimento di Bologna è ammesso che, in deroga all'articolo 28 ISM, non siano immobilizzati con staffe fermacarri gli estremi delle colonne (solo carri) in sosta sui binari X, XI, XII, XIII del fascio merci centrale, su tutti i binari del fascio parco e fascio nuovo parco, 1° 2° e 3° merci Canalino, 1° e 2° Sacca.

n.10 [**Bologna S.D. posto D**] Le staffe fermacarro lato EST (lato segnale basso /segnale di partenza treni) non utilizzate devono essere collocate nell'interbinario alla radice di ogni binario, in prossimità del relativo segnale basso. Le staffe fermacarro assegnate ai binari tronchi (binari dal 301 al 304) non utilizzate devono restare in prossimità dei paraurti. Nei binari tronchi del posto D (dal 301 al 304), per la pendenza dei medesimi verso il paraurti, l'immobilizzazione dovrà essere attuata da entrambi gli estremi della colonna. Allo scopo, nei suddetti binari sarà presente una staffa fermacarro lato paraurti (ovest) e un'altra lato segnale basso (est).

n.11 [**Villa Selva**] Le 4 staffe fermacarro sono custodite in un cassone collocato all'esterno, in prossimità dell'ingresso "dell'Ufficio Movimento", apribile con la chiave tripla in dotazione al personale dei treni. All'interno del cassone è custodito anche il registro delle staffe. Il fabbricato del Dirigente Movimento si trova alla destra dei binari lato Bologna ed è normalmente chiuso.

n.12 [**Ravenna**] Nel periodo di impresenziamento dell'impianto, il locale del G.M.A., in cui sono poste le staffe fermacarro, è chiuso a chiave di tipo "yale" custodita all'interno della cassa stagna tipo R.A.R. posta di fianco alla garitta stessa e apribile con la chiave tripla in dotazione al personale dei treni.