

		ORDINE INTERNO N° 23 DEL 31.12.07		FOGLIO 1 DI 3	
RFI DCM SOE RTMPI SIGS P 01					
INIZIO VALIDITA	01 Gennaio 2008	FINE VALIDITA	Indefinita		
IMPIANTI INTERESSATI		Pisa S. Rossore, Massa Zona Industriale			

OGGETTO: Trasferimento dell'attività di manovra da Trenitalia S.p.A. - Divisione Cargo a R.F.I. S.p.A.

Il trasferimento a R.F.I. del servizio di manovra nel settore delle merci si colloca nel quadro dell'applicazione della normativa ex art. 20 D.L. 188/2003 e si attua a partire dalle ore 00.00 del 01/01/2008 con la cessione da parte di Trenitalia e la contestuale acquisizione da parte di R.F.I. della gestione dell'attività di manovra nei termini e nei limiti definiti dai protocolli sottoscritti in data 12 aprile 2007 tra i Responsabili della Area Di Livorno della Divisione Cargo e della D.C.M. di Firenze. Tali protocolli prevedono il trasferimento a R.F.I. negli impianti di Pisa S. Rossore e Massa Zona Industriale dei seguenti servizi:

1. manovra di composizione e scomposizione dei treni (escluso l'aggancio e lo sgancio dei mezzi di trazione ai treni/tradotte che restano di competenza dell'I.F., salvo quanto precisato ai successivi punti a. e b.),
2. terminalizzazione, intesa come trasferimento dei rotabili dal binario di ricevimento del treno al binario individuato di presa e consegna (piano caricatore, binario a raso, ecc.) per le operazioni di carico e scarico da parte del cliente.

Trenitalia si avvarrà dei servizi di manovra sopra specificati forniti da R.F.I. ed inoltre fruità delle ulteriori prestazioni aggiuntive di seguito elencate, oggetto di apposito contratto di "service":

- a. aggancio e sgancio locomotive di treni/tradotte,
- b. applicazione e rimozione dei segnali di coda.

In relazione alle operazioni di cui sopra diventano competenza di R.F.I.:

- il "Programma giornaliero di manovra", redatto dal "Referente di manovra" di R.F.I. per gli scali di Pisa S. Rossore e Massa Z. I. sulla base del "Prospetto giornaliero di manovra", elaborato da Divisione Cargo e trasmesso entro le ore 14 del giorno precedente al suddetto "Referente di manovra", [questo modello organizzativo al momento del trasferimento dell'attività di manovra non sarà operativo: pertanto nella fase iniziale e fino diverso avviso che sarà formalizzato e partecipato nei modi d'uso, Divisione Cargo supporterà la programmazione e l'attuazione delle operazioni di manovra secondo i modelli tecnico-organizzativi in vigore prima del trasferimento dell'attività].
- la dirigenza, la sorveglianza, l'autorizzazione, il comando e l'esecuzione delle manovre, la cui attribuzione, in attesa di una dettagliata definizione che sarà oggetto dei Registri di Servizio M.365 e M.47 di ogni impianto interessato, resta definita dagli attuali registri che conservano validità fino contrario avviso,
- lo stazionamento dei rotabili,
- la manovra dei deviatori e degli altri enti richiesti per la predisposizioni degli istradamenti.

Altre I.F. che in futuro intenderanno avvalersi dei servizi di manovra forniti da R.F.I. dovranno stipulare preventivamente con D.C.M. di Firenze apposito contratto.

		ORDINE INTERNO N° 23 DEL 31.12.07		FOGLIO 2 DI 3
RFI DCM SOE RTMPI SIGS P 01				
INIZIO VALIDITÀ	01 Gennaio 2008	FINE VALIDITÀ	Indefinita	

Restano di competenza di Trenitalia e di eventuali altre I.F. titolari di tracce aventi origine/termine di corsa/manovra nell'impianto, le responsabilità in tema di sicurezza del prodotto "formazione treno e trasporto", in particolare per quanto attiene alle seguenti operazioni:

- controlli da effettuare all'atto dell'accettazione e della riconsegna dei trasporti (data di scadenza revisione dei carri, corretta esecuzione dei carichi, rispetto del profilo limite di carico e del limite di carico),
- segnalazione tramite apposite etichette della destinazione e dell'istradamento del trasporto, di eventuali non conformità dello stesso e della presenza di merci pericolose,
- rilevamento dei dati caratteristici dei rotabili, predisposizione delle prescrizioni tecniche, nonché di quelle connesse al carico ed alla circolabilità dei rotabili, predisposizione dei documenti di trasporto,
- operazioni di verifica, prova freno, visita tecnica e ogni altro accertamento relativo alla messa in sicurezza del trasporto,
- comunicazione della composizione dei treni (comprensiva dell'eventuale presenza di merci pericolose e trasporti eccezionali) in partenza dalla stazione di origine e da quelle dove eventualmente i treni subiscono operazioni di manovra che ne variano la composizione.

Inoltre restano di competenza di Trenitalia e di eventuali altre I.F. le tratte in linea, che, in quanto treni circolanti sulla base di una traccia dalla località di partenza a quella di destinazione, possono essere effettuate solo con locomotive, modulo di condotta ed eventualmente di scorta delle stesse I.F. Uniche parziali eccezioni, ammesse al fine di garantire la continuità del servizio, sono rappresentate dalle operazioni di manovra per la presa e consegna dei carri presso i raccordi Spinternar di Carrara e Saint Gobain di Pisa C.le, che vengono garantite in "service" contro Trenitalia-Divisione Cargo, nei termini e nei limiti dei relativi verbali redatti in data 28/12/2007 dal C.R.T.M. di Pisa e il Responsabile Impianto Primario di Pisa/Livorno che si allegano.

Nella stazione di Massa Z.I. la terminalizzazione ai raccordi allacciati al binario Dorsale, lato mare, resta di competenza della Società Apuovenera che opera con propri uomini e mezzi nel rispetto delle procedure stabilite dai Registri di Servizio dell'impianto.

* * *

Vengono trasferite a R.F.I. le risorse umane, le locomotive di manovra, le apparecchiature tecnologiche (in particolare i radiotelefoni), i locali e gli arredi strumentali alle attività che diventano di competenza di R.F.I., in ottemperanza ai verbali già citati tra i responsabili di Area della Divisione Cargo e della D.C.M. Firenze ed eventuali successive modifiche.

Risorse umane

Le risorse umane interessate al trasferimento passano con decorrenza 01/01/2008 alle dipendenze della D.C.M. Firenze che ne darà comunicazione formale ai singoli lavoratori.

Locomotive di manovra

Con medesima decorrenza (01/01/2008) passano in asset D.C.M. i mezzi di manovra individuati che sono:

il D245/2221, il D245/2175, il D245/2222, il D245/2223, il D245/2247.

La locomotiva di manovra utilizzata dovrà essere tassativamente una di quelle sopra elencate. Nel caso di contemporanea indisponibilità di più mezzi di manovra, nell'eventualità che Trenitalia per garantire la continuità del servizio, fornisca a R.F.I. uno dei propri mezzi, ne darà comunicazione formale al R.T.M. che autorizzerà preventivamente il suo utilizzo.

		ORDINE INTERNO N° 23 DEL 31.12.07		FOGLIO 3 DI 3	
RFI DCM SOE RTMPI SIGS P 01					
INIZIO VALIDITÀ		01 Gennaio 2008		FINE VALIDITÀ	
				Indefinita	

Nelle more dell'avvio operativo del nuovo impianto di distribuzione di Pisa S. Rossore e del passaggio dell'impianto di Massa Zona Industriale da Trenitalia a R.F.I., sia la gestione dei depositi in uso, sia il rifornimento dei mezzi saranno cura di Trenitalia.

Inoltre nel medesimo periodo transitorio, in attesa della predisposizione di idonei locali per l'approvvigionamento e lo stoccaggio degli oli lubrificanti e degli altri prodotti per la manutenzione dei mezzi, Trenitalia continuerà a garantirne la messa a disposizione. Restano a carico del conducente le competenze volte ad individuare la necessità di interventi manutentivi e "rabbocchi".

Gli interventi manutentivi continueranno ad essere curati da Trenitalia, O.M.R. Pisa, a cui quotidianamente e con le modalità attualmente in uso, dovranno continuare ad essere comunicate le ore di moto per la corretta gestione delle revisioni periodiche.

Locali, arredi, attrezzature

Per assicurare la continuità dell'attività di manovra viene garantita la disponibilità e l'utilizzo dei locali degli arredi e dell'attrezzature comunque connesse all'attività stessa. Entro il 29/02/2008, prima di essere resi operativi, saranno verificati e se necessario perfezionati i verbali a suo tempo redatti per la definizione degli asset

* * *

In attesa dell'emanazione dei nuovi Registri di Servizio (M.365 e M.47), restano validi quelli attualmente in vigore, peraltro già validati dal C.R.T.M. nella II parte, redatta da Trenitalia. La composizione delle squadre di manovra e le competenze di ciascuno dei componenti restano quelle attualmente stabilite dai suddetti registri.

Con il trasferimento delle attività di manovra a R.F.I., il personale di manovra dipende gerarchicamente, nello svolgimento del servizio, dal D.M. (in particolare del D.M.S. di Pisa S. Rossore) dell'impianto in cui opera, che può all'occorrenza incaricarlo, previa professionalizzazione, se ritenuta necessaria, di effettuare accertamenti sul piazzale (c.d.b., deviatori, ecc.), manovre a mano di deviatori e presenziamento di P.L.. Ciò compatibilmente al programma di manovra da svolgere ed in relazione a situazioni di emergenza, quali l'indisponibilità o la lontananza eccessiva, dal luogo ove eseguire gli accertamenti, del Deviatore di stazione.

A prescindere dalla dipendenza gerarchica di cui al capoverso precedente, **nella fase iniziale transitoria** il personale di manovra, per l'attuazione del programma redatto da Trenitalia, è tenuto a rispettare le indicazioni delle figure preposte di Trenitalia (A.P.T. o formatore): sarà cura del D.M. (o D.M.S.) trasformare eventualmente in ordini tali indicazioni, se necessario.

Copia del D.V.R., relativo alle attività di manovra, consegnato da Trenitalia a R.F.I., viene allegato al Registro M.47, reperibile presso l'ufficio del D.M., che il personale di manovra (ciascun agente) è tenuto a firmare per presa visione, nell'apposito prospetto.

Brunaldo Masoni



 RFI <small>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO</small>	O.I. n° 56/2007 Stazione di Livorno C.ne		
RFI DCMFI RTMI SIGS	Modalità operative per il trasferimento delle attività di manovra da Trenitalia-Cargo a RFI nella stazione di Livorno Calambrone	Pagina 1 di 4	
Inizio validità	01 gennaio 2008	Fine validità	Indefinita

1- PREMESSA

Per il trasferimento delle attività in oggetto, mediante specifico accordo a livello nazionale fra Cargo-RFI e OO.SS., è stato individuato un particolare percorso tuttora in corso di completamento.

Nelle more di tale completamento, in ottemperanza agli indirizzi aziendali di garantire la continuità operativa delle manovre mantenendo un adeguato livello di qualità, vengono di seguito indicate le modalità operative del trasferimento in argomento nella stazione di Livorno Calambrone.

Tali modalità operative prevedono il supporto a RFI da parte di Trenitalia-Cargo, nelle sue articolazioni territoriali, nella fase iniziale del trasferimento per gli aspetti tecnico-organizzativi dei vari settori inerenti il servizio delle manovre.

2- RISORSE UMANE

IL personale indicato negli appositi elenchi, alle ore 0.00 del 1° gennaio 2008, passerà alle dipendenze della Direzione Compartimentale Movimento di Firenze.

Di tale passaggio il personale individuato riceverà comunicazione scritta da Cargo entro il 31/12/2007 e da RFI ad incominciare dal 1° gennaio 2008.

Il giorno 31/12/2007, a conferma del trasferimento in atto, in bacheca verranno esposti i turni di servizio per il giorno successivo con il prospetto Cargo e con il prospetto RFI.

3- LOCOMOTIVE DI MANOVRA

Le locomotive di manovra che passano a RFI assegnate alla stazione di Livorno Calambrone sono le seguenti:

- Gruppo D245 n° 2247
- Gruppo D143 n° 3009-3011

4- LOCALI-ARREDI-ATTREZZATURE

Per assicurare continuità alle attività di manovra, Cargo garantisce a RFI, fino al 29/2/2008, la disponibilità dei locali e l'utilizzo degli arredi ed attrezzature connesse all'attività stessa.

4.1 LOCALI

Il personale RFI interessato inizialmente condividerà con l'APT Cargo l'ufficio di quest'ultimo in modo da poter utilizzare le postazioni telefoniche/fax e radio telefoniche ivi presenti.

I locali utilizzabili dal personale RFI, indicati in allegato 1 al presente O.I., sono i seguenti:

- In uso esclusivo RFI: stanze n.22, 27, 29 e locale Deviatore posto 3
- In uso promiscuo RFI/Cargo: stanze n.21, 30, 32, 34.

4.2 ATTREZZATURE

Passano a RFI le seguenti attrezzature:

- A- Radiotelefoni da manovra
 - Postazioni fisse: quella presente nell'ufficio APT Cargo.
 - Postazioni mobili: n° 4
 - Postazioni veicolari: nessuna
- B- Segnali a mano per le manovre.
- C- N.40 staffe fermacarro.

 RFI <small>RETTA FERROVIARIA ITALIANA</small> <small>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO</small>	O.I. n° 56/2007 Stazione di Livorno C.ne	
RFI DCMFI RTMLI SIGS	Modalità operative per il trasferimento delle attività di manovra da Trenitalia-Cargo a RFI nella stazione di Livorno Calambrone	Pagina 2 di 4

D- Dispositivi di protezione individuale.

Tutti quelli previsti dal DVR a suo tempo emesso da Cargo e consegnati mediante scheda.

5 ASPETTI NORMATIVI

5.1 Gli accordi aziendali prevedono che, in attesa del completo rifacimento da parte di RFI dei RDS M47, per la gestione delle attività di manovra dovranno essere utilizzati i RDS M47 attualmente esistenti, già validati dal Capo RTM nella parte II redatta dalle IF.

Gli stessi accordi prevedono che in attesa della definizione delle attribuzioni e dei limiti di responsabilità nello svolgimento delle operazioni di manovra, tali attribuzioni e responsabilità verranno provvisoriamente disciplinate localmente dai Capi RTM d'intesa con l'impianto Cargo.

La responsabilità di assicurare che i treni si trovino nelle condizioni di sicurezza richieste rimangono totalmente a Cargo.

5.2 RDS-M47

Per la gestione delle attività di manovra a Livorno Calambrone, i modd. M47 parte II da utilizzare, previa integrazione degli stessi con le disposizioni provvisorie indicate al successivo punto 5.3, sono i seguenti.

A- M47 edizione 1 del 10/10/2007 emesso da IF Del Fungo Giera.

B- M47 edizione 01/09/2005, Aggiornamento del 18/4/2006 emesso da Impianto Primario Cargo. Tale M47, oltre alle attività di manovra ex Cargo che passano a RFI, tratta anche le attività di manovra eseguite da OMV e da Serfer (che rimangono nelle competenze di Cargo)

5.3 DISPOSIZIONI PROVVISORIE AD INTEGRAZIONE DEI MOD.M47

In attesa del completo rifacimento dei modd.M47 parte II elencati al precedente punto 5.2 gli stessi vengono provvisoriamente integrati dalle seguenti disposizioni nelle more della definizione riorganizzativa del settore manovra.

A- PROGRAMMA DELLE MANOVRE

Il "programma giornaliero delle manovre", emesso da RFI-RTM sulla base dei "prospetti di manovra" presentati dalle IF viene partecipato:

- Al personale di manovra RFI
- Al "Deviatore Posto 3"
- Al DMO di cabina
- Al "Referente di manovra Cargo"

L'esistenza del "programma giornaliero" deve figurare nelle consegne del personale RFI tenuto alle consegne stesse (vedi successivo punto 5.3 H).

Il "programma di manovra" (emesso a cambio orario ed allegato al mod. M47) ed il "programma giornaliero di manovra" costituiscono le disposizioni per l'esecuzione delle manovre da osservare dal personale addetto o coinvolto in tale attività.

Le caratteristiche dei treni merci ordinari sono riportate nella pubblicazione "Funzione e composizione treni merci".

Le caratteristiche dei treni straordinari verranno di volta in volta partecipate dall'Addetto RFI alla programmazione e coordinamento.

B- PROGRAMMAZIONE E COORDINAMENTO

Le attività di programmazione e coordinamento delle manovre vengono svolte dagli addetti di RTM Livorno provvisoriamente individuati nei Professional Manzi, Paesano, Simoncini.

- C- DIRIGENZA E SORVEGLIANZA DELLE MANOVRE**
 Tali funzioni continuano ad essere svolte dal "responsabile di zona" (RFI anziché Cargo).
- D- AUTORIZZAZIONE DELLA MANOVRA**
 Tale funzione rimane invariata.
- E- COMANDO DELLA MANOVRA**
 Tale funzione, sostanzialmente invariata, viene svolta dall'Agente di manovra in possesso del radiotelefono di manovra (di norma il Responsabile di zona). In caso di manovra senza radiotelefono il "comando della manovra" viene svolto dall'Agente individuato dal Responsabile di zona.
- F- ESECUZIONE DELLA MANOVRA**
 Tale funzione resta invariata.
- G- ADDETTI ALLE MANOVRE**
 Vale quanto indicato nel mod. M47 con le seguenti variazioni:
- G.1 L'APT, rimanendo a Cargo, non interviene nelle funzioni organizzative di manovra; tale agente costituisce interfaccia con RFI ed unico interlocutore con il personale di manovra RFI per:**
- Trasmissione al DMO della composizione dei treni in partenza utilizzando l'apposito "registro della composizione treni" (norme specifiche in allegato 5 M47 parte II).
 - Supporto agli addetti RFI per le notizie sulla situazione dei piazzali rilevabili dal sistema SIR (che rimane in dotazione all'APT) e per ogni altra notizia utile alla esecuzione delle manovre in funzione della composizione/scomposizione treni.
 - Supporto agli addetti RFI per le eventuali difficoltà operative fra RFI e Serfer-OMV nella esecuzione dei movimenti di manovra.
- G.2 Il Deviatore Posto 3**
- Custodisce anche le chiavi relative ai deviatori d'ingresso ai raccordi ed indicate in allegato 11 al mod. M47 e la chiave 17 di accesso ai binari dello Scalo Merci aperto al pubblico.
 - Rilascia il "nulla osta alle movimentazioni di manovra" (fra Scali, raccordi ecc.) secondo le specifiche disposizioni contenute nell'allegato n.2 al presente O.I.
 - Delega, occorrendo, le proprie attività esecutive di formazione degli istradamenti di competenza all'Agente di sussidio indicato al successivo punto G.3; il Deviatore Posto 3 comunque rimane responsabile della conservazione delle chiavi che consegnerà all'Agente di sussidio o ad altri Agenti di manovra solo per il tempo strettamente occorrente.
 Riceve il turno di servizio, ne cura l'esposizione in bacheca e conferma il ricevimento al turnista tramite fax fs n° 326 o telecom n° 0586 979 326.
- G.3 Viene provvisoriamente prevista la presenza quando ritenuto opportuno di una Agente in sussidio alle attività di manovra.**
 In particolare tale agente deve sussidiare nella formazione degli istradamenti il Deviatore Posto 3 quando questi è contemporaneamente impegnato nella trasmissione/ricevimento dei dispacci cui punto G.2.
 Se non impegnato in tale attività di sussidio al Deviatore Posto 3, operazione

 <small>RAI GRUPPO FERROVIE DELLO STATO</small>	O.I. n° 56/2007 Stazione di Livorno C.ne	
RFI DCMFI RTMI SIGS	Modalità operative per il trasferimento delle attività di manovra da Trenitalia-Cargo a RFI nella stazione di Livorno Calambrone	Pagina 4 di 4

da considerare prioritaria, lo stesso agente partecipa alle altre attività di manovra/pilotaggio secondo quanto ritenuto opportuno dal Responsabile di zona.

G.4 MANOVRATORE "PILOTA"

Rimane invariato.

H- MODALITA' RELATIVE ALLE OPERAZIONI DI CONSEGNA (ISM art.19/5)

- Rimangono invariate quelle fra Responsabili di zona
- Nelle consegne fra Deviatori Posto 3 (da effettuare su distinto registro M36) debbono figurare:
 - la situazione di tutte le chiavi in consegna
 - La situazione in atto dei "nulla osta alle manovre" già accordati e quelli già richiesti.
 - La situazione delle staffe fermacarro.

I- MERCI PERICOLOSE

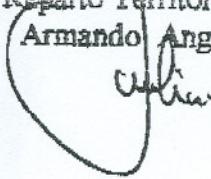
Sostanzialmente rimane invariato; il personale che svolge la prescritta sorveglianza durante la sosta delle merci pericolose è il personale RFI del settore manovra compreso il pilota ed il Deviatore P.3.

L- ASPETTI ANTINFORTUNISTICI

Per gli aspetti antinfortunistici per il settore manovra resta temporaneamente valido il DVR emesso da Cargo ed allegato al modello M47. La figura del "preposto" viene svolta dal Responsabile di zona per il personale della propria squadra; il Responsabile di zona del 1° carrello svolge tale mansione anche per il pilota, il deviatore posto 3 e per l'Agente di sussidio compatibilmente con lo svolgimento delle proprie mansioni.

Il Capo Reparto Territoriale Movimento

Armando Angelini



Livorno li, 31 dicembre 2007

MODALITA' DI CONSEGNA TRA GLI OPERATORI DEGLI IMPIANTI:

- Per 20 giorni, dal ricevimento, il presente OI va inserito nello "scadenziario" da citare su M55 al cambio turno.
- Il "deviatore posto 3" riporta il presente OI nelle proprie consegne su M36 per 20 giorni dal ricevimento.