ENTE
FERROVIE DELLO STATO

DIVISIONE ESERCIZIO
SERVIZIO GESTIONE E
MANUTENZIONE CORRENTE ROTABILI
F I R E N Z E

DIVISIONE ESERCIZIO
SERVIZIO CIRCOLAZIONE

R O M A

Firenze, 10/5/1991

ES/ R/M.05/81.18.3 (PV)
ES/ C/R.02/16

UFFICI PRODUZIONE
T U T T I

p.n. UNITA' PIANI E
CONTROLLO PRODUZIONE
T U T T E

p.n. UNITA' PRODUZIONE
OFFICINE MAT. ROTABILE
T U T T E

All.: 1 +1 in pacco a parte

Oggetto: Estratto della "Normativa per la verifica tecnica dei veicoli" ad uso dei Verificatori e Dirigenti Movimento.

Per il prossimo orario estivo, che entra in vigore dal 2/6/91/, com'è noto dovrà essere adottata la nuova "Normativa per la verifica tecnica dei veicoli" trasmessa con L.C. ES/MR/M.05/81.18.3 (PV) - Arg. 001/R.224 del 3 Aprile 1991.

Allo scopo di facilitare la conoscenza e la corretta applicazione di tale Normativa da parte dei Verificatori e dei Dirigenti Movimento (D.M.) si trasmette in allegato:
- un estratto della Normativa stessa per quanto interessa maggiormente detti agenti (Allegato n° 1);
- l'aggiornamento provvisorio della "Istruzione per il servizio di verifica" (inviato in pacco a parte).

Si ritiene opportuno evidenziare che la nuova Normativa, diversamente dalla precedente, disciplina le visite tecniche prevalentemente sulla base delle percorrenze, delle manovre di scomposizione e di composizione nonchè della tipologia dei treni viaggiatori o merci.

Pertanto nella programmazione del servizio di verifica ("Analisi grafiche"), elaborata dalle Unità di Produzione Officine M.R., per alcuni materiali non sarà prevista, nelle località

../..

1031

Tagliando ricevuta della L.C.: ES/ R/M.05/81.18.3 (PV)
ES/ C/

del 10/5/1991

OGGETTO: Estratto della "Normativa per la verifica tecnica dei veicoli" ad uso dei Verificatori e D.M.

DIVISIONE ESERCIZIO
SERVIZIO GESTIONE E
MANUTENZIONE CORRENTE ROTABILI
F I R E N Z E

IL CAPO

sede di Verificatori, la visita tecnica oppure sarà programmata una visita ridotta o solo una prova del freno.

In relazione a tale impostazione del servizio, le eventuali variazioni non programmate delle composizioni, per aggiunta, sostituzione o scarto di veicoli (escluso quelle effettuate ai treni merci di origine o di fine corsa), nonché nel caso di scambio dei materiali viaggiatori nei turni di utilizzazione, dovranno essere notificate dai D.M. al locale Posto di Verifica. Questa procedura dovrà essere strettamente osservata in quanto le suddette variazioni possono determinare l'esecuzione, al materiale interessato, di una verifica tecnica non prevista o diversa da quella programmata sulle "Analisi grafiche".

Resta inteso che la nuova Normativa in parola non modifica la Istr. di Testo TR 46 - 900/970 - Ediz. 1966 - "Istruzione sull'esercizio del freno continuo automatico" la quale, pertanto, rimane integralmente valida.

Si ritiene altresì opportuno evidenziare che le predette "Analisi" non costituiscono un ordine di lavoro permanente, bensì una indicazione delle verifiche tecniche da eseguire ai singoli materiali. Infatti nei casi in cui le composizioni subiscono le citate eventuali variazioni non programmate, il Capo Tecnico della Verifica o gli stessi Verificatori devono stabilire il tipo di visita tecnica da eseguire in ottemperanza alla Normativa in oggetto e/o il tipo di prova del freno da effettuare secondo la suddetta Istr. di Testo TR 46.

Infine, i D.M. dovranno altresì tenere presente anche i tempi necessari per la esecuzione delle verifiche tecniche previste dalle "Analisi grafiche" (che riceveranno in copia) onde consentire un regolare svolgimento del servizio di verifica stesso.

La presente dovrà essere distribuita a tutti gli agenti interessati (Verificatori e D.M. delle stazioni sede di Verifica) mentre l'aggiornamento della "Istruzione per il servizio di verifica" dovrà essere distribuita a tutti gli assegnatari della stessa.

Codesti Uffici Produzione sono pregati confermare ricevimento col tagliando in calce.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
GESTIONE E MAN. CORR. ROT.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
CIRCOLAZIONE

967/3610

Allegato n° 1 alla L.C. ES/ R/M.05/81.18.3 (PV) del 10/5/1991
ES/ C/

ESTRATTO DELLA "NORMATIVA PER LA VERIFICA TECNICA DEI VEICOLI"

1 CLASSIFICAZIONE DELLE VERIFICHE TECNICHE

Le verifiche tecniche da eseguire ai veicoli sono diversificate in ragione sia delle caratteristiche di quest'ultimi che di quelle del treno nel quale gli stessi sono in composizione, nonchè delle circostanze in cui vengono effettuate e della necessità di eseguire controlli specifici a organi e apparecchiature dei veicoli medesimi.

Le suddette verifiche tecniche, che in genere sono definite visite tecniche, controlli, operazioni o prove e, che talvolta comprendono anche interventi manuali, sono classificate come segue:

Denominazione delle verifiche tecniche (1)		Sigle	Materiali (2) ai quali possono essere eseguite le verifiche	
			VIAGG.RI	MERCI
Visita esterna completa:	- origine	VCo.	X	X
	- transito	VCt.	X	X
	- fine corsa	VCf.	X	X
Visita esterna ridotta:	- origine	VRo.	X	-
	- fine corsa	VRf.	X	-
Visita esterna esclusi cassa e/o carico		Vec.	X	X
Visita ridotta al carico		VRc.	-	X
Visita boccole e cerchioni		Vbc.	X	X
Visita boccole		Vb.	X	X
Presenziamento		Pr.	X	X
Visita interna:	- completa	VIc.	X	-
	- ridotta	VIr.	X	-
Controllo preventivo AC, AS, RE		RE.	X	-
Controllo pulizia		Pul.	X	-
Manutenzione corrente		MC.	X	-
Verifica di turno (VCf + VIc/VIr + MC)		VT.	X	-

./.

(1) I criteri per la effettuazione delle visite tecniche sono riportati nella "Istruzione di Testo R.061 - 224/974. Ediz. 1/10/1990".

(2) Nella presente Normativa, per "materiali" si intende: treni, sezioni di treni o singoli veicoli.

Denominazione delle verifiche tecniche	Sigle	Materiali ai quali possono essere eseguite le verifiche	
		VIAGG.RI	MERCI
- completa (o tipo A)	Pf - A	X	X
- parziale (o tipo B)	Pf - B	X	X
Prova del freno (1):			
- di ricongiunzione (o tipo C)	Pf - C	X	X
- di continuità (o tipo D)	Pf - D	X	X

(1) I criteri per la effettuazione delle prove del freno sono quelli previsti dalla Istruzione di Testo TR. 46 - 900/970. Ediz. 1966 (I.E.F.C.A.).

2 SEQUENZE E NORME PER L'ESECUZIONE DELLE VERIFICHE TECNICE AI VEICOLI.

2.1 MATERIALI DEI TRENI VIAGGIATORI

I materiali dei treni viaggiatori dovranno essere sottoposti, a cura dei Verificatori, alle verifiche tecniche prescritte nei punti di cui appresso.

Poiché di norma le stesse verifiche tecniche (origine, transito o fine corsa) dei materiali dovranno essere programmate ed eseguite, sia in base alla percorrenza che alle manovre subite dagli stessi nelle diverse località, come specificato più avanti, i Posti di Verifica dovranno essere informati dai locali Dirigenti Movimento in conformità al successivo punto 3, delle variazioni di turno, delle variazioni di composizione e delle manovre non programmate, eventualmente eseguite ai singoli materiali.

2.1.1 Verifiche di turno

I materiali dei treni viaggiatori devono essere sottoposti, nelle località sede di Verifica, a fine corsa ove necessario, a visita esterna completa di fine corsa, visita interna ed alla eventuale manutenzione corrente in esercizio subordinatamente all'esito della visita stessa. Poiché le suddette operazioni possono essere effettuate anche dopo più relazioni (1), in particolare ai materiali dei treni bloccati come specificato più avanti, la citata visita tecnica che le comprende é comunque denominata "Verifica di turno -V.T.-" e dovrà essere eseguita con le seguenti frequenze:

a) al termine di ogni relazione ai materiali dei treni:
   - in servizio internazionale,
   - in servizio interno che hanno effettuato una percorrenza non inferiore a 700 Km. (lunga percorrenza);

b) Ogni 700 ÷ 1.500 Km. oppure non oltre 24 ore (2) ai materiali dei treni:
   - IC - R - E non compresi fra quelli di cui al precedente punto a) che effettuano anche più relazioni giornaliere;

c) ogni 1.000 ÷ 2.000 Km. oppure ogni 24 ÷ 48 ore (2).

2.1.2. Operazioni da eseguire all'arrivo in sede di "verifica di turno"

Ai treni, sezioni di treni o singoli veicoli, di norma dovranno essere eseguite seguenti operazioni nel rispetto delle sequenze di cui sopra:

a)- visita esterna completa di fine corsa (3) più visita interna completa o ridotta secondo il successivo punto 2.1.6.
Nelle stazioni ove il materiale non può sostare per il tempo occorrente alla verifica, le suddette visite possono essere eseguite totalmente o parzialmente sul parco o su appositi binari di ricovero della stazione;

b)- la manutenzione corrente, per quanto necessaria, allo scopo di poter eseguire le possibili riparazioni delle avarie eventualmente segnalate dal Capo treno e / o riscontrate

---

(1) Per "relazione" si intende la tratta compresa fra la stazione di origine e quella di destinazione di un treno, sezione di treno o singolo veicolo.

(2) Nel caso l'intervallo fra due "verifiche di turno" venga stabilito in base alla percorrenza potrà essere superato il limite di tempo; nel caso invece l'intervallo stesso venga stabilito in base al tempo non dovrà essere superato il limite di percorrenza.

(3) L'accertamento dello stato termico delle boccole non dovrà essere eseguito nei casi in cui i materiali dei treni siano transitati su un "impianto di rilevamento termico delle boccole" -R.T.B.- nei 60 Km. precedenti la località di arrivo.

durante la visita, onde limitare lo scarto dei veicoli ai casi di comprovata necessità. La manutenzione può essere eseguita sia nelle stazioni che sui parchi, a cura dei Verificatori, nonché da agenti con autonomia operativa o da apposite "Squadrette" ove, comunque, possono essere realizzate le condizioni di sicurezza per gli operatori.

2.1.3. Operazioni da eseguire in partenza dopo l'esecuzione della "verifica di turno":

a)- solo la prevista prova del freno completa ai materiali la cui composizione non è stata oggetto di aggiunta e/o scarto di veicoli in posizione intercalata anche se il materiale è stato manovrato localmente per ricovero o spostamenti su altri binari (1) (2);

b)- visita esterna ridotta d'origine contemporaneamente alla prevista prova del freno completa se la composizione é stata sottoposta a manovre di aggiunta e/o scarti in posizione intercalata o manovre di composizione (2).

Nelle località ove eccezionalmente o occasionalmente non dovessero sussistere le condizioni di cui al precedente punto 2.1.2, relativamente alla visita esterna completa di fine corsa, oppure il materiale di un treno dovesse essere scomposto per aggiunta (o sostituzione), in più punti, di veicoli da ritenersi non controllati, in partenza dovrà eseguirsi una visita esterna completa di origine e la prova del freno.

2.1.4. Visite tecniche da eseguire fra due "verifiche di turno", in origine ed alla fine delle corse intermedie.

Ai treni, sezioni di treni o singoli veicoli che effettuano più relazioni fra due "verifiche di turno" dovranno essere eseguite nelle località sede di Verifica, all'origine ed alla fine delle corse intermedie le seguenti operazioni:

2.1.4.1 fine corsa:

a)- visita esterna ridotta (3) ai materiali dei treni IC - R - E e Diretti che hanno effettuato una percorrenza superiore a 550 Km. (complessivi anche di più relazioni) dalla precedente visita esterna completa o ridotta;

b) - visita boccole ai materiali dei treni IC - R - E e Diretti che hanno effettuato una relazione con percorrenza di 300 ÷ 550 Km. Nel caso il materiale di detti treni sia transitato su un R.T.B. nei 60 Km. precedenti l'arrivo, dovrà essere eseguito il solo presenziamento;

c) - nessuna operazione ai materiali dei rimanenti treni (4).

---

(1) I veicoli eventualmente aggiunti in testa e/o coda, non provenienti da treni coincidenti, dovranno essere sottoposti a visita completa e, ove possibile, preventiva.

(2) I veicoli aggiunti, provenienti da treni coincidenti ai quali sia stata eseguita, anche in località diversa la prescritta verifica di turno, di norma, non dovranno essere sottoposti a visita tecnica.

(3) L'accertamento dello stato termico delle boccole non dovrà essere eseguito nei casi in cui i materiali dei treni siano transitati su un "impianto di rilevamento termico delle boccole" -R.T.B.- nei 60 Km. precedenti la località di arrivo.

(4) Dovrà tuttavia essere eseguita una visita esterna ridotta entro 1.000 Km. dalla precedente "visita di turno" ai materiali con freni a ceppi dei treni locali, anche intercompartimentali (esclusi i treni navetta) qualora la successiva "visita di turno" sia programmata con un intervallo di oltre 1.500 Km. dalla precedente.

2.1.4.2 origine:

a)- solo la prescritta prova del freno ai treni a composizione bloccata (1) nonché ai treni la cui composizione programmata non sia stata oggetto di aggiunta o scarto di veicoli in posizione intercalata (2) (3), (4);

b)- visita ridotta di origine contemporaneamente alla prova del freno completa:
- se la composizione é stata sottoposta a manovre di scarto e/o aggiunta di veicoli in posizione intercalata o manovre di composizione (4).

- se ad un materiale non sia stato possibile eseguire la visita ridotta di fine corsa programmata a norma del precedente punto 2.1.4.1 - a).

Nelle località ove eccezionalmente o occasionalmente il materiale di un treno dovesse essere scomposto per aggiunta di veicoli da ritenersi non controllati a norma del precedente punto 2.1.1, dovrà essere eseguita a detti veicoli (oppure a tutto il materiale se non individuati) una visita esterna completa di origine e la prova del freno.

2.1.5 Visita tecnica da eseguire ai treni di transito

2.1.5.1 Per l'esecuzione delle visite tecniche al materiale in transito nelle stazioni sede di Verifica, dovranno essere osservati i seguenti criteri:

a)- Treni EC - IC - Rapidi - Espressi nonché Diretti in servizio internazionale:
- dovrà essere eseguito il presenziamento non oltre 550 Km. (5) dalla precedente visita tecnica, effettuata nella stazione di origine o in una stazione di transito;

b)- Rimanenti treni:
- nessuna visita.

2.1.5.2 In qualsiasi stazione di transito sede di Verifica ove un treno venga sottoposto a manovre di aggiunta o scarto di veicoli dovranno essere eseguite comunque le seguenti operazioni:

a)- nel caso di scarto e/o aggiunta di veicoli provenienti da treni coincidenti e che possono essere ritenuti controllati secondo il precedente punto 2.1.1, dovrà essere eseguita solo la prova del freno;

b)- nel caso di aggiunta (o sostituzione) di veicoli non coincidenti (6) dovrà essere eseguita, contemporaneamente alla prova del freno, la visita ridotta di origine di tali veicoli.

---

(1) I treni a composizione bloccata sono quelli che dopo l'arrivo a fine corsa non prevedono manovre di scomposizione e di composizione (salvo i cambi trazione).
(2) Compresi i treni sottoposti a spostamento dell'intero materiale su altro binario di stazione o del parco.
(3) Vedi nota (1) di pag. 6.
(4) I veicoli aggiunti, provenienti da treni coincidenti e che possono essere ritenuti controllati secondo il punto 2.1.1., di norma non dovranno essere sottoposti a visita tecnica.
(5) La percorrenza potrà essere elevata del 5%, nei casi necessari, solo dietro benestare del Servizio competente.
(6) Oppure nel caso vengano scartati e sostituiti veicoli per avarie.

Nelle località ove eccezionalmente o occasionalmente il materiale di un treno dovesse essere scomposto per aggiunta di veicoli da ritenersi non controllati a norma del precedente punto 2.1.1, dovrà essere eseguita a detti veicoli (oppure a tutto il materiale se non individuati) una visita esterna completa di origine e prova del freno.

Nelle stazioni di regresso dovrà essere eseguita comunque la prova del freno a norma della I.E.F.C.A..

2.1.6 Visita interna dei veicoli

Verifiche degli arredi, utenze ed apparecchiature interne:

a) Di tipo completo:
La visita interna completa potrà essere eseguita, una sola volta con un intervallo di 24 ÷ 48 ore o non prima di 1.000 Km. di percorrenza.
Nel caso di treni o sezioni di treni scortati da "agente tecnico", la visita interna completa dovrà essere eseguita da tale agente.

b) Di tipo ridotto:
La visita interna ridotta potrà essere eseguita, in alternativa a quella di tipo completo, in relazione all'utilizzazione ed alle condizioni dei materiali e ogni qualvolta gli Uffici Produzione lo ritengano necessario.

La visita interna completa o ridotta può essere eseguita dai Verificatori oppure dagli Operai addetti alla M.C..

2.1.7 Controllo riscaldamento preventivo e climatizzazione (1)

Le operazioni relative al controllo del preriscaldamento (RE, AS) o precondizionamento (AC) dei treni (ivi compreso quello dei convertitori statici), limitatamente ai materiali ed ai periodi prestabiliti dagli Uffici Produzione, potranno essere assegnate ai Verificatori quando nelle località ove essi operano non vi siano altri agenti abilitati ed appositamente incaricati o sia ritenuto opportuno assegnare queste incombenze ai Verificatori. Tali procedure saranno stabilite localmente in occasione della stesura dei turni grafici o in caso di particolari necessità.
Qualora non siano previsti i suddetti controlli preventivi, il funzionamento dei convertitori statici dei veicoli in composizione ai treni, dovrà essere constatato al momento della prova delle apparecchiature A.V. o Antipattinaggio, tramite gli appositi dispositivi di controllo (lampade spia, voltmetri, amperometri, ecc.).

N.B: I Verificatori, nelle stazioni ove presenti, dovranno intervenire su richiesta del personale del treno o del Dirigente Movimento, per controlli di competenza (ad organi, apparecchiature, utenze, ecc.) a qualsiasi treno, anche se allo stesso non sono previste operazioni di verifica o sono state programmate solo operazioni ridotte.

---

(1) I criteri per la effettuazione del controllo sono riportati nella "Istruzione per il servizio di verifica dei veicoli".

2.2 MATERIALE DEI TRENI MERCI.

I materiali dei treni merci dovranno essere sottoposti, a cura dei Verificatori, alle visite tecniche prescritte nei punti di cui appresso.

2.2.1 Visita tecnica in origine prima della partenza.
A tutti i treni, sezioni di treno, o singoli veicoli deve essere effettuata, nelle località sede di Verifica, prima della partenza una visita completa d'origine (visita esterna completa dei veicoli e dei carichi) e la prova del freno a norma della I.E.F.C.A.

2.2.2 Visita tecnica ai treni di transito

Nelle località intermedie del percorso (stazioni di transito) sede di Verifica dovranno essere effettuate ai treni, sezione di treno, e singoli veicoli le seguenti Operazioni oltre alle eventuali prove del freno nei casi previsti dalla I.E.F.C.A..

Poiché di norma tutte le visite tecniche dei materiali di transito dovranno essere programmate ed eseguite sia in base alla percorrenza che alle manovre subite degli stessi previste nelle diverse località, come specificato più avanti, i Posti di Verifica dovranno essere informati dai Dirigenti Movimento, a norma del successivo punto 3, delle manovre non programmate eventualmente eseguite ai singoli materiali.

2.2.2.1 Treni con "Caratteristiche particolari" e treni internazionali sottoposti al "regime di visita tecnica di scambio" V.T.S. (treni in fiducia), aventi comunque i seguenti requisiti (1):

- composizione che non subisce manovre di selezione, salvo eventuale aggiunta e/o scarto di veicoli (2) in testa assoluta e/o in coda assoluta programmati nelle località sede di Verifica (3);
- impostazione d'orario in "peso bloccato" con velocità da 90 a 120 Km/h;
- veicoli muniti di boccole a rulli;
- esclusione dai treni in regime di V.T.S. dei veicoli e/o carichi non previsti dal relativo "Accordo internazionale" (4).

Detti treni, che secondo specifico programma, devono mantenere i citati requisiti nell'intera tratta del percorso o su alcune tratte (5) di esso, devono essere sottoposti a:

a)- nessuna visita intermedia nella tratta interessata (anche se > a 700 Km.) , se il treno è composto con carri chiusi, carri carichi di contenitori e/o carri vuoti di qualsiasi tipo;

b)- una visita ridotta al carico dopo circa 300 ÷ 550 Km. dall'inizio della tratta interessata, se il treno ha una percorrenza > a 700 Km. ed é composto con carri carichi di casse mobili e/o semirimorchi oppure con composizione mista con carri indicati al precedente punto a);

---

(1) I treni con "Caratteristiche particolari" e quelli in "Regime di V.T.S." saranno individuati dai Servizi o Uffici Compartimentali competenti e comunicati al personale nei modi d'uso unitamente alle disposizioni di dettaglio.

(2) Compresi i veicoli scartati per avarie anche se ubicati in posizione intercalata.

(3) I veicoli possono essere aggiunti solo nelle località sede di Verifica.

(4) I veicoli non ammessi nelle composizioni dei treni in V.T.S., secondo gli "Accordi" internazionali, saranno portati all'attenzione del personale interessato dalle Sedi superiori competenti.

(5) Le tratte in cui i treni interessati dovranno avere gli specifici requisiti saranno indicate sulle predette disposizioni di dettaglio.

c)- una visita completa di transito (1) non oltre 700 Km. dalla precedente località ove il treno ha subito una visita completa di origine o di transito; ciò nel caso che lo stesso sia composto tutto o in parte con carri diversi da quelli di cui ai precedenti punti a) e b).

Nel caso in cui, come da programma, la tratta con "Caratteristiche particolari" o in "regime di V.T.S." di un treno abbia inizio in una località intermedia al percorso, dovrà essere eseguita al treno stesso, in ogni caso in quella località, una visita completa di transito.

Qualora, eccezionalmente, un treno venga sottoposto a manovre di scarto (non per cause tecniche) e/o aggiunta di veicoli in posizione intercalata in una stazione intermedia ad una tratta, ove di norma tali manovre non devono essere eseguite, il treno stesso dovrà essere sottoposto, prima della partenza, ad una visita completa di transito.

Nel caso in cui la tratta di un treno termini in una località intermedia del percorso ed il materiale prosegua, lo stesso dovrà essere sottoposto, in ogni caso, in quella località a visita tecnica completa di transito (oppure ad una visita completa d'origine in partenza con il corrispondente treno).

E' da tenere presente che nelle località di transito che precedono e/o seguono le tratte suddette e quindi ove i treni non sono da considerarsi con "Caratteristiche particolari" o in "regime di V.T.S." dovranno essere effettuate le visite tecniche di transito in relazione alle caratteristiche riferibili al treno in quelle stesse località e di cui ai successivi punti 2.2.2.2 o 2.2.2.3.

2.2.2.2 Rimanenti treni di qualunque categoria (esclusi gli Omnibus)

I materiali di questi treni dovranno essere sottoposti a visita completa di transito (1) non oltre 550 Km (2). dalla precedente visita di origine o di transito (3).

In qualsiasi stazione intermedia (o di transito) sede di Verifica ove un treno venga sottoposto a manovra di aggiunta e/o scarto di veicoli dovranno essere eseguite le seguenti Operazioni:

a)- nel caso di scarto di veicoli dovrà essere eseguita solo la prova del freno;

b)- nel caso di aggiunta di veicoli dovrà essere eseguita la visita completa d'origine agli stessi, oltre alla prova del freno.

Nelle località ove eccezionalmente un treno dovesse essere manovrato in più punti con aggiunta di veicoli non facilmente individuabili dovrà essere eseguita una visita completa d'origine, oltre alla prova del freno.

2.2.2.3 Treni Omnibus:

Nelle località sede di Verifica ove comprovate esigenze la rendano necessaria, sarà eseguita una visita completa di transito (1), oltre eventualmente alla visita completa d'origine ed alla prova del freno ai veicoli aggiunti.

---

(1) L'accertamento dello stato termico delle boccole non dovrà essere eseguito nei casi in cui il materiale sia transitato su un R.T.B. nei 60 Km. precedenti l'arrivo.

(2) La percorrenza potrà essere elevata del 5%, nei casi necessari, solo dietro benestare del Servizio competente.

2.2.3 Operazioni da eseguire a fine corsa

Nelle località di fine corsa, sede di Verifica, i treni, sezioni di treni e singoli veicoli, di norma, dovranno essere sottoposti a:

a)- nessuna visita ai materiali che hanno effettuato una percorrenza inferiore a 180 Km. dall'ultima visita tecnica (esclusi quelli dei treni Omnibus);

b)- visita boccole ai materiali che hanno effettuato una percorrenza ≥ a 180 Km. (esclusi quelli dei treni Omnibus) dall'ultima visita tecnica; tuttavia nel caso il materiale sia transitato su un R.T.B. nei 60 Km. precedenti l'arrivo dovrà essere eseguito il solo presenziamento;

c)- visita completa di fine corsa (1) ai materiali dei treni Omnibus che hanno effettuato una qualsiasi percorrenza (2) (3).

N.B: 1) I Verificatori, nelle stazioni ove presenti, dovranno intervenire su richiesta del personale del treno o del Dirigente Movimento, per controlli di competenza (ad organi o apparecchiature, al carico, ecc.) a qualsiasi treno, anche se allo stesso non sono previste operazioni di verifica o sono state programmate solo operazioni ridotte.

2) Ai materiali dei treni merci che risultano essere stati accantonati in una stazione Sede di Verifica da più di 48 ore dovrà essere eseguita, prima della partenza, una visita completa di origine.

---

(1) Vedi nota (1) di pagina 10.

(2) Esclusi i treni Omnibus che non hanno subito aggiunta di veicoli dopo l'ultima visita esterna completa.

(3) Le tradotte effettuate fra Impianti non della stessa località (es. treni O.L.) potranno essere sottoposte a visita esterna completa qualora comprovate esigenze la rendano necessaria.

2.3 NORME PARTICOLARI PER I MATERIALI DEI TRENI VIAGGIATORI E MERCI

2.3.1 VERIFICA TRENI STRAORDINATI - VIAGGIATORI E MERCI

Le operazioni di verifica dovranno essere effettuate in conformità a quanto disposto ai precedenti punti 2.1 e 2.2 per i treni ordinari, ed in relazione agli avvisi di cui al successivo punto 3.2.

Per facilitare la definizione delle successive visite, nel rispetto di quanto previsto ai precedenti punti 2.1 e 2.2, i Verificatori dovranno apporre sul foglio veicoli M.18 il proprio timbro e la sigla della verifica eseguita (es. VCo, VCt, Pr, ecc.).

2.3.2 TRENI CHE PARTONO DA STAZIONI NON SEDE DI VERIFICA

Per i treni che hanno origine in stazioni non sede di Verifica, ferme restando tutte le attribuzioni del Capo Treno disposte dall'Art. 22 della I.S.P.S.T. per quanto riguarda sia la prova del freno che la visita del materiale, la prima verifica tecnica da parte del Verificatore resta così disciplinata (1):

a) treni viaggiatori (ordinari a lunga percorrenza e straordinari anche a breve percorrenza): la visita tecnica dovrà essere effettuata nella prima stazione sede di Verifica incontrata dal treno; in detta località dovrà pertanto prevedersi una sosta del treno onde consentire una verifica pari almeno ad una "visita esterna esclusa la cassa" (2);

b) rimanenti treni viaggiatori (di qualunque categoria anche intercompartimentali): é da ritenere sufficiente la visita completa effettuata a "fine turno", nel rispetto delle prescrizioni di cui al precedente punto 2.1.1.;

c) treni merci (ordinari e straordinari): dovrà essere effettuata almeno una "visita completa di transito" nella prima stazione sede di Verifica incontrata dal treno; pertanto dovrà prevedersi una sosta del treno sufficiente per consentire la verifica prescritta (2).

2.3.3 VERIFICHE AI TRENI D'ORIGINE APPRONTATI O GARATI IN RITARDO

Qualora un treno di origine (viaggiatori o merci) venga approntato o garato in ritardo rispetto all'orario previsto, il Verificatore, al fine di contenere al minimo il ritardo, eccezionalmente, dovrà eseguire al treno la visita tecnica completa di origine (qualora prevista), contemporaneamente alla prova del freno e riportare annotazione sul TV. 52b.

---

(1) I treni per ricupero di materiali accantonati (per cause varie) in stazioni intermedie del percorso non sede di Verifica, non sono da considerarsi di "origine" in quelle località se la loro giacenza è stata inferiore alle 48 ore, purché nella sosta il materiale non abbia subito manovre di scomposizione e composizione.

(2) Qualora nella prima stazione sede di Verifica incontrata dal treno, non sia possibile prevedere una fermata od una sosta di orario sufficiente per la effettuazione della "visita tecnica" oppure la stessa non possa essere eseguita per esigenze di servizio (autorizzata comunque dal competente Ufficio Produzione), è ammesso che detta visita possa essere spostata nella successiva stazione purché sede di Verifica e la ulteriore percorrenza non sia superiore a 60 Km.

2.3.4 VERIFICA AI TRENI IN ARRIVO ESEGUITA IN RITARDO

2.3.4.1 Nel caso in cui il materiale di un treno (per ritardo, perché straordinario o per altri motivi) non possa essere sottoposto, subito dopo l'arrivo, alla prevista visita tecnica, in quanto in quel momento nel Posto di Verifica non vi sono agenti abilitati disponibili (1), il Verificatore cui compete tale verifica ultimerà il controllo del materiale che stava verificando, dopo di che si porterà il più sollecitamente possibile al treno non ancora visitato.
Detto Verificatore dovrà informarsi delle eventuali manovre effettuate alla composizione e quindi procedere alla verifica del materiale con precedenza a quello che dovesse proseguire (es. treni merci in transito).

2.3.4.2 Nel caso, che per ragioni di servizio, la stazione dovesse eseguire la manovra di un treno quando é già iniziata la visita tecnica, il Dirigente Movimento o chi per esso dovrà preavvisare con Mod. M. 40 il Verificatore, indicandogli anche la nuova dislocazione del materiale.

2.3.4.3 Per quanto concerne la verifica dei materiali manovrati prima che il Verificatore abbia effettuata o ultimata la visita, lo stesso dovrà procedere come segue:

a)- se trattasi del materiale di un treno merci, la eventuale visita tecnica di fine corsa dovrà essere eseguita compatibilmente alla possibilità di individuare e raggiungere il materiale manovrato e scomposto;

b)- se trattasi del materiale di un treno viaggiatori la "verifica di turno", di norma, deve essere eseguita su tutto il materiale. Pertanto, qualora il treno, una sezione di treno o singoli veicoli non possono essere raggiunti e sottoposti alla prescritta visita (anche se con ritardo) il Verificatore interessato, e quindi responsabile, oppure il Dirigente Tecnico se presente, dovrà incaricare un altro Verificatore in grado di eseguire il lavoro, ovvero avvisare, se necessario anche a mezzo fonogramma, il Posto di Verifica del parco o della località limitrofa ove é stato ricoverato il materiale, affinchè venga sottoposto alle necessarie operazioni di verifica.
Nei casi in cui non risultasse oggettivamente possibile eseguire la suddetta verifica il Verificatore responsabile, o il Dirigente Tecnico se presente, dovrà informare il Verificatore (o i Verificatori) interessati alla successiva partenza del materiale (se necessario anche a mezzo dell'apposito registro delle consegne) affinchè provvedano ad effettuare in tempo utile, d'intesa con il Capo stazione o chi per esso, la visita completa d'origine e gli eventuali altri necessari interventi.
Nel caso non possa essere eseguita ad un materiale viaggiatori la "visita ridotta di fine corsa" sarà sufficiente effettuare, in partenza, la "visita ridotta" contemporaneamente alla prova del freno di origine.
Comunque tutti i casi di ritardata, incompleta o mancata verifica di un treno di fine corsa dovranno essere sempre riportati sul TV. 52b e successivo TV. 52a specificando i precisi motivi e chi ha eseguito la prescritta visita tecnica;

2.3.5 VERIFICHE ESEGUITE CON SEQUENZE DIVERSE DAL PROGRAMMA

Per ragioni contingenti relative a particolari esigenze di servizio (treni in ritardo, interruzioni, ecc.), il Capo Stazione o chi per esso potrà disporre, a mezzo Mod. M 40, al Posto di Verifica per una diversa sequenza nel programma di visite ai treni, precisando quali di esse debbano avere la precedenza. I Verificatori dopo avere effettuato l'intervento segnaleranno il fatto sul TV. 52b.

---

(1) Per l'eventuale variazione del programma di lavoro e quindi per una diversa assegnazione delle visite, vedi anche successivo punto 2.3.5.

2.3.6 VERIFICHE DEI TRENI MERCI ORDINARI SOGGETTI A VARIAZIONE DI NUMERO

Ai treni merci ordinari sottoposti a variazione di numero dopo la stazione di origine (1), i Verificatori, ricevuto l'avviso di cui al successivo punto 3.4, effettueranno la verifica di transito di competenza (cioé quella prevista in grafico per il treno originario). In questo caso, al fine di facilitare la definizione delle successive visite, i Verificatori dovranno apporre sul foglio veicoli M.18 il loro timbro e la sigla della verifica eseguita e quindi segnalare il fatto sul TV 52b.

---

(1) Tali treni possono assumere il numero di un treno straordinario o di un'altro treno ordinario.

2.3.7 VERIFICA DEI MATERIALI TRAGHETTATI - PER IL CONTINENTE, PER LA SICILIA O PER LA SARDEGNA

2.3.7.1 Materiali per treni viaggiatori o per treni merci diretto all'imbarco:

a)- ai materiali dovrà essere eseguito il "presenziamento" da effettuarsi all'atto dell'arrivo dei treni nelle stazioni interessate all'imbarco (1);

b)- ai materiali originari dalle stazioni di Messina C.le o Villa S.Giovanni C.le, aggiunti ai treni viaggiatori composti con materiale diretto all'imbarco, nelle rispettive stazioni di origine dovranno, sempre, subire la visita completa di origine.

2.3.7.2 Materiali sbarcati dal traghetto e materiali aggiunti a quelli sbarcati:

1) Treni viaggiatori:

a)- ai materiali dei treni sbarcati dal traghetto (nelle stazioni di Villa S. Giovanni C.le e Messina C.le) dovrà essere eseguita, prima della partenza, una visita esterna ridotta di origine contemporaneamente alla prova del freno;

b)- ai materiali originari dalla stazione di Villa S.Giovanni C.le dovrà essere eseguita, prima della partenza, una visita esterna completa di origine e la prova completa del freno;

c)- ai materiali provenienti da Reggio Cal., che a Villa S.Giovanni C.le saranno aggiunti ai treni viaggiatori sbarcati dalla Sicilia, non dovrà essere prevista a Villa S.Giovanni C.le alcuna visita del materiale; dovrà essere eseguita, prima della partenza, la prescritta prova del freno;

A cura della stazione di Villa S.Giovanni C.le e di Messina C.le dovranno essere comunicate ai rispettivi Posti di Verifica, a mezzo M. 40, le seguenti notizie particolari:

- Stazione di Villa S.Giovanni C.le:
  - l'eventuale diversa ubicazione dei veicoli originari da Villa S.Giovanni C.le, di quelli provenienti da Reggio Cal. e di quelli sbarcati dalla Sicilia, rispetto alla composizione prevista;
- Stazione di Messina C.le:
  - l'eventuale diversa ubicazione dei veicoli originari da Messina C.le e di quelli sbarcati dal continente, rispetto alla composizione prevista.

2) Treni merci:

Ai materiali dei treni sbarcati ed ai materiali aggiunti a tali treni dovrà essere eseguita, prima della partenza, una visita esterna completa di "origine", oltre alla prova del freno.

N.B.: Ai materiali (viaggiatori o merci) in arrivo dal Nord con destinazione Reggio C. ed oltre, non dovrà essere prevista ed eseguita a Villa S.Giovanni C.le alcuna visita e la eventuale prova del freno potrà essere affidata ed eseguita dal personale di scorta del treno previo opportuni accordi con il locale Ufficio Produzione Compartimentale (vedasi Art. 22 della I.S.P.S.T.).

2.3.8 VERIFICA DEI TRENI ALLE FRONTIERE

I treni internazionali, di norma, dovranno essere sottoposti a "visita tecnica di accettazione" nelle stazioni di confine, adottati i seguenti criteri:

2.3.8.1 Treni viaggiatori (1):

a)- in entrata sulla Rete FS (visita tecnica di accettazione):
dovranno essere sottoposti ad una visita "esterna completa di transito";

b)- in partenza verso la Rete FS:
- se non hanno subito manovre di scomposizione e di composizione dopo la visita di accettazione, sarà sufficiente effettuare solo la prova del freno;
- se hanno subito manovre di scomposizione e composizione (non per cause tecniche) e/o aggiunta di veicoli dopo la visita di accettazione, dovrà essere eseguita una visita ridotta d'origine (limitatamente ai veicoli aggiunti) contemporaneamente alla prova del freno, a condizione che i veicoli aggiunti siano da considerare già visitati a norma dei precedenti punti 2.1.2/a) e /b).

Qualora, eccezionalmente, i veicoli aggiunti siano da ritenersi non controllati, gli stessi dovranno essere sottoposti a visita completa di origine.

2.3.8.2 Treni merci (2):

a)- in entrata sulla Rete FS (visita tecnica di accettazione):
dovranno essere sottoposti ad una visita "completa di fine corsa";

b)- in partenza verso la Rete Fs:
- se non hanno subito manovre di scomposizione e di composizione (salvo quelle per scarto di veicoli rifiutati) ne aggiunta di veicoli dopo la visita di accettazione, sarà sufficiente effettuare solo la prova del freno;
- se hanno subito manovre di aggiunta di veicoli in testa e/o coda dopo l'esecuzione della visita d'accettazione, dovrà essere eseguita la visita completa d'origine ai veicoli aggiunti e la prova del freno.
- se hanno subito manovre di scarto (non per cause tecniche) e/o aggiunta di veicoli in posizione intercalata dopo la visita d'accettazione, dovrà essere eseguita la visita completa d'origine e la prova del freno.

2.3.8.3 Treni in uscita dalla rete F.S..
Ai treni in uscita dalla rete F.S., di norma, non sono previste visite tecniche.

N.B.: Nelle stazioni di confine devono altresì essere eseguite tutte le verifiche tecniche particolari previste dagli Accordi con le altre Reti, nonché dalle norme internazionali, nazionali e compartimentali.

---

(1) Per i treni viaggiatori previsti in "visita tecnica semplificata" le operazioni di verifica, previa autorizzazione del Servizio competente, saranno stabilite in relazione alla sosta prevista di orario e potranno essere limitate anche al solo presenziamento. La visita tecnica potrà essere completata in un successivo Posto di Verifica dove sia prevista una sosta adeguata.

(2) Per i treni merci previsti in regime di V.T.S. le operazioni di verifica saranno stabilite dagli Uffici Produzione Compartimentali in base al relativo "Accordo" internazionale.

3. AVVISI DEL DIRIGENTE MOVIMENTO ALLA VERIFICA

3.1 Treni ordinari:

a) non occorre alcun avviso quando i materiali dei treni rispettano i turni di utilizzazione (materiale da viaggiatori) e le manovre programmate dai seguenti fascicoli:
- "Composizioni dei principali treni viaggiatori";
- "Composizioni dei treni viaggiatori Compartimentali";
- "Funzioni e composizioni dei treni merci" (1).

In questo caso le relative Operazioni di verifica sono programmate sulle analisi di servizio e consegnate anche alle Stazioni, oppure ordinate dal Dirigente tecnico Coordinatore ove esiste il Comando Centralizzato dei Verificatori.

b) qualora non siano rispettate le condizioni di cui sopra il Dirigente Movimento dovrà comunicare tempestivamente e chiaramente (con Mod. M 40, fonogramma o notifica con ordine di manovra) alla Verifica, tutte le variazioni di turno (materiale da viaggiatori) o di composizione avvenute (1), in quanto le stesse possono essere motivo di esecuzione di operazioni di verifica diverse da quelle indicate nelle analisi di servizio o comunque programmate (Comando Centralizzato).

3.2 Treni straordinari: come previsto dall'Art 33 della P.G.O.S., il Dirigente Movimento delle stazioni sede di Verifica deve dare avviso alla Verifica, con la massima tempestività, dell'effettuazione di tutti i treni straordinari (formati da materiale ordinario) di origine, transito e fine corsa nonché dei treni ordinari composti di norma con mezzi leggeri e che eccezionalmente vengono effettuati con veicoli (2).
Per i treni straordinari che incontrano per la prima volta una sede di Verifica (perchè originari da stazioni non sede di Verifica) e che devono subire la visita tecnica di origine (vedi precedente punto 2.3.2.), nell'avviso al Posto di Verifica il Dirigente Movimento dovrà specificare quanto segue: "Si effettua treno straordinario N°. . . . . da. . . . . a. . . . . .".
Con tali notizie il Posto di Verifica può così conoscere preventivamente se il treno in arrivo ha già incontrato nel suo percorso un'altro Posto di Verifica e regolarsi di conseguenza per l'esecuzione o meno della relativa visita, avvalendosi anche delle annotazioni sul Mod. M.18 (timbro e sigle) di cui al precedente punto 2.3.1.

N.B. Si sottolinea l'importanza, agli effetti della regolarità dell'esercizio, di tale avviso e della sua tempestività.

3.3 Treni che giungono non in orario o in periodi nei quali tutti i Verificatori sono impegnati nella verifica di altri treni, oppure treni che devono essere manovrati prima del termine della visita tecnica.
I provvedimenti da attuare e gli avvisi da dare al Posto di Verifica, per questi casi, sono quelli già indicati in dettaglio ai precedenti punti 2.3.4. e 2.3.5.

---

(1) Per i treni merci ordinari gli avvisi relativi alle variazioni della composizione dovranno essere forniti, nel caso vengano effettuate manovre non programmate (per aggiunta e/o scarto e/o selezione di veicoli), ai soli treni in transito di cui al precedente punto 2.2.2..

(2) I treni straordinari non riportati nelle analisi di servizio devono essere tempestivamente segnalati al personale di Verifica a mezzo M. 40, fonogramma o notifica con ordine di manovra a cura del Dirigente Movimento o chi per esso. Analoga segnalazione deve essere effettuata per quei treni ordinari che normalmente composti di mezzi leggeri vengono eccezionalmente effettuati con carrozze, in quanto tali treni non sono riportati sulle analisi grafiche.

3.4 Treni ordinari merci soggetti a variazione di numero dopo la stazione di origine.

Qualora il materiale di un treno merci ordinario soppresso dopo la stazione di origine venga fatto proseguire sullo stesso itinerario, con apposito treno straordinario od altro treno ordinario, al fine di mantenere la sequenza delle visite tecniche programmate per il treno soppresso, ai Posti di Verifica dovranno essere dati i seguenti avvisi scritti:

a) per il proseguimento con treni straordinari: "si effettua treno straordinario n°..... da.....a.....per inoltro materiale del treno .....(originario)";

b) per il proseguimento con treni ordinari: "treno.....utilizzato per inoltro materiale del treno.....(originario)".
Tale procedura non dovrà essere applicata qualora nella stazione ove si verifica la variazione del numero il materiale abbia sostato per un periodo maggiore a 48 ore in quanto il materiale viene considerato d'origine. Nel caso trattasi di stazione non sede di Verifica dovranno ovviamente essere osservate le disposizioni previste al precedente punto 2.3.2; e, nel caso di proseguimento con treno straordinario, l'avviso dovrà essere dato con la formula prevista al punto 3.2.