



#### Art. 40

All'articolo 14 dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive è apportata la seguente modifica:

**-Il punto a) del comma 15 è così sostituito:**

- a) Sono *ordinari* i treni indicati come tali nell'orario di servizio. Sono denominati *periodici* i treni ordinari, che circolano:
- per uno o alcuni giorni della settimana per l'intera validità dell'orario o parte di esso;
  - per determinati periodi compresi nella validità dell'orario. In tali periodi può essere prevista la soppressione per alcuni giorni della settimana;
  - per l'intera validità dell'orario ma hanno prevista la soppressione per più di due giorni alla settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario.

L'orario dei treni *ordinari* può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della sua validità. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, l'orario dei treni ordinari può essere modificato durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

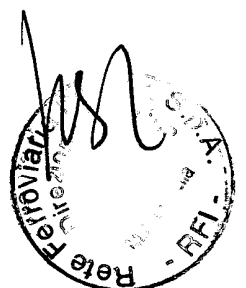
#### Art. 41

All'articolo 20 dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive sono apportate le seguenti modifiche:

**- Il primo capoverso del comma 18 è così sostituito:**

18. – Il macchinista di un treno che debba d'iniziativa (1) osservare la *marcia a vista* o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali rotabili od ostacoli fissi in genere), senza mai superare la velocità di 30 Km/h.

**-Il comma 20 è soppresso.**





## Art. 42

All'articolo 37 bis dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive è apportata la seguente modifica:

**Il primo capoverso del comma 7 è così sostituito:**

7. - Sulle linee con blocco elettrico conta-assi il dirigente della successiva stazione abilitata può vincolare verbalmente il proseguimento del treno a suo specifico ordine (nulla osta), ricevendone conferma scritta (1) dal capotreno; quest'ultimo, prima di trasmettere il dispaccio di conferma al DM, deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. In tal caso il predetto dirigente, dopo la liberazione artificiale della sezione di blocco, ottenuta la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera "A", per il proseguimento del treno deve comunque praticare la seguente prescrizione:

-Partite da ... .. (stazione o P.B.I.) rispettando le indicazioni del segnale.

---

(1)Formula: "Treno ... ..del ... .. confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta."

## Art. 43

All'allegato II dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, è apportata la seguente modifica:

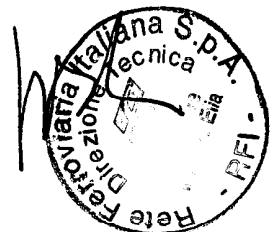
- Nel modulo M. 3 le dizioni "FRA LE STAZIONI (o nelle stazioni di)" sono sostituite con "TRA LE LOCALITA' (o nella località) di"; nella lettera "B" delle "Prescrizioni specifiche" la parola "stazione" è sostituita con "località".

## Art. 44

All'allegato X dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive sono apportate le seguenti modifiche:

- Nella Parte I "Documenti orario ai treni" alla fine del punto 2.2 è inserito il seguente nuovo capoverso:

Il guidatore, oltre alle precedenti verifiche, deve sempre prendere norma dai dati relativi all'orario (es. fermate, orario di partenza, arrivo o transito) riportati nella scheda treno (colonna 5) tenuto conto che l'orario dei treni può essere modificato anche durante il periodo di validità dell'orario stesso (art. 14/15 IPCL).





**- Nella Parte II “Documenti di scorta ai treni” al punto 6.3 nella nota (1), alla fine del primo capoverso è inserito il seguente nuovo capoverso:**

Le Imprese Ferroviarie devono allegare alla Lista Veicoli/Foglio Veicoli, per ciascuna tipologia di merce pericolosa trasportata, una “*scheda di emergenza*” contenente informazioni tecniche e norme comportamentali.

#### **Art. 45**

**Alle Norme particolari per il trasporto delle merci pericolose ad uso del personale di condotta (N.P.T.M.P.), contenute nelle Norme per la circolazione dei rotabili sono apportate le seguenti modifiche:**

**-Il punto 2 è così sostituito:**

#### **2.- INCIDENTI ED ANORMALITA'**

In caso di emergenza (anormalità o incidente d'esercizio) in linea, il personale di condotta assume il ruolo di agente Coordinatore e di agente Addetto all'emergenza di linea secondo criteri stabiliti dall'Impresa Ferroviaria.

Il Coordinatore dell'emergenza di linea non appena si verifichi un'anormalità o un incidente di esercizio, e indipendentemente dal fatto che questo abbia dato luogo ad un incendio o ad un rilascio, provvede innanzitutto a contattare con il mezzo di più rapido reperimento (telefono lungo linea, telefono mobile, telefono terra-treno, telefono di rete pubblica, ecc.) l'operatore preposto alla circolazione di RFI ( DM, DCO, DU) al fine di fare interrompere la circolazione dei treni sul tratto di linea in cui si trova il treno incidentato. In particolare deve fornire le seguenti informazioni:

- il proprio profilo ed il numero del treno interessato;
  - il luogo da cui chiama e il luogo nel quale si è verificato l'evento, indicando anche la progressiva chilometrica;
  - le prime indicazioni sul tipo di incidente verificatosi;
  - eventuali dettagli sugli effetti dell'incidente verificatosi (ad esempio: avarie al materiale rotabile, rilascio di liquidi o gas, incendi, ecc.);
- Il predetto Coordinatore deve possibilmente fornire anche:
- il numero e la posizione dei carri coinvolti;
  - il tipo di materia interessata. Tale informazione è desumibile dal numero ONU e/o dal numero di pericolo sul pannello arancione o attraverso l'individuazione del tipo di pericolo sulle etichette di pericolo, oppure attraverso i documenti di scorta del treno.
  - l'eventuale presenza di ostacoli intorno al carro incendiato;
  - lo stato del luogo: vicinanza di edifici o altre strutture;





- la descrizione delle caratteristiche ambientali (per esempio: morfologia del terreno, presenza di corsi d'acqua, d'abitazioni, di scuole, d'ospedali, d'impianti industriali ecc.) e della situazione meteorologica, (presenza e direzione del vento, pioggia, neve);
- l'eventuale presenza di morti e feriti;

Eventuali controlli, relativi a perdite o incendi non evidenti, possono essere autorizzati con specifiche procedure d'emergenza emanate dalle Imprese Ferroviarie.

Il personale di condotta deve, inoltre, tener conto delle informazioni tecniche e delle norme comportamentali contenute nella "scheda di emergenza", predisposta dalle Imprese Ferroviarie ed allegata alla Lista Veicoli/Foglio Veicoli, per ciascuna tipologia di merce pericolosa trasportata.

**-Nel punto 3 dopo il terzo capoverso è inserito il seguente nuovo capoverso:**

Il numero di identificazione del pericolo per le materie e oggetti della classe 1 (esplosivi) è composto di due cifre separate da un punto e di una lettera (esempio: 1.1D), il cui significato riguarda le particolari caratteristiche di esplosività. La prima cifra di tale numero di identificazione del pericolo è sempre 1.

#### **Art. 46**

**Al punto 1.3 della Normativa per la verifica tecnica dei veicoli è apportata la seguente modifica:**

**La definizione "VISITA TECNICA" è così sostituita:**

**VISITA TECNICA**

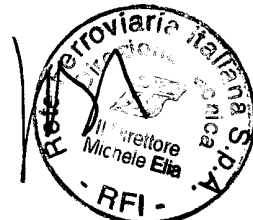
Visita effettuata al materiale rotabile, per quanto visibile da terra, a vista e/o con ausilio di appositi strumenti e/o strutture, allo scopo di individuare le non conformità.

#### **Art. 47**

**Il punto 11.1 dell'Allegato 11 alla Normativa per la verifica tecnica dei veicoli dell'allegato 1 è così sostituito:**

**11.1** Il registro è il diario del servizio verifica svolto dal personale abilitato alla verifica. In tale registro devono essere annotate:

- a) le non conformità rilevate e/o le etichette applicate;
- b) i disservizi e gli inconvenienti ai quali è stato interessato il suddetto personale;
- c) tutti gli scostamenti del servizio svolto rispetto al programmato;
- d) la visita tecnica eseguita come indicato al punto 1.4.10 della Normativa per la verifica tecnica dei veicoli.





Le iscrizioni annotate sul libro di bordo non occorre trascriverle sul registro.

#### Art. 48

**Al punto 2.2 delle Norme sull'uso delle etichette è apportata la seguente modifica:**

**Il comma 3 della parte "UTILIZZAZIONE" è così sostituito:**

3 - veicoli scaduti di revisione e/o inviati all'IF immatricolante per scaduta revisione e/o per riparazione. In questi casi il tagliando laterale destro deve essere lasciato in opera;

#### Art. 49

**Al punto 2.3 delle Norme sull'uso delle etichette è apportata la seguente modifica:**

**La parte "UTILIZZAZIONE" è così sostituita:**

Questa etichetta deve essere applicata ai veicoli adibiti al trasporto merci ed ai veicoli sprovvisti di libro di bordo che presentano non conformità non pericolose per la sicurezza della circolazione e per le quali non è urgente la riparazione.

Per i veicoli dotati di libro di bordo è sufficiente segnalare le non conformità sul libro di bordo stesso.

Nel caso in cui i veicoli adibiti al trasporto merci non possano essere riparati nella prima località utile, la riparazione potrà essere rinviata di 5 giorni. Trascorso tale periodo l'etichetta modello M deve essere sostituita con quella modello K.

#### Art. 50

Le Unità periferiche interessate in occasione della ristampa delle fiancate principali dei Fascicoli Linea/Fascicoli Orario, dovranno riportare il valore del grado di prestazione più alto tra quelli assegnati al grado di prestazione principale ed al sussidiario, al fine di eliminare progressivamente questi ultimi (es. 3<sub>8</sub> dovrà essere sostituito con 8).

#### Art. 51

La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 15 dicembre 2004.

Michele ELIA

