

Direzione Tecnica  
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 15 DEL 23 APR. 2007

**“Abrogazione dell’Istruzione per l’applicazione del Regolamento per il trasporto ferroviario di Merci Pericolose (IRMP) e modifiche all’Istruzione per il Servizio dei Manovratori, alle Istruzioni per il servizio del personale di condotta delle locomotive, alle Norme particolari per il trasporto delle merci pericolose ad uso del personale di condotta e alle Norme per la verifica tecnica dei veicoli”**

**Il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale**

Visto il D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, recante “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto”;

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210, recante “Istituzione dell’Ente Ferrovie dello Stato”;

Visto il D.L. 11 luglio 1992 n. 333 – convertito in legge 8 agosto 1992 n. 359 – recante “Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica”;

Visto il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che dispone il recepimento nell’ordinamento giuridico italiano delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE in materia ferroviaria;

Visto l’art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)”;

Visto il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, recante l’atto di concessione alla “Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni” per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

Visto il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente ad oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

Visto l’Appendice C alla COTIF “Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose (RID) edizione 1° gennaio 2007”;

Visto il Decreto Legislativo 13 gennaio 1999, n. 41 “Attuazione delle direttive 96/49/CE e 96/87/CE relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia” e successive modifiche e integrazioni;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
a norma dell’art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Capitale Sociale: Euro 52.625.697.137,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 - P.Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

La presente disposizione è composta di n° 5 pagine

**COPIA CONFORME ALL’ORIGINALE**

Pagina 1 di 5





Visto il Decreto 27 febbraio 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Recepimento della direttiva 1999/48/CE della Commissione del 21 maggio 1999 che adegua al progresso tecnico per la seconda volta la direttiva 96/49/CE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni per gli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia";

Visto il Decreto 27 febbraio 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Disposizioni disciplinanti talune materie, non regolate dal decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 41, relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia";

Visti i regolamenti emanati ai sensi dell'art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

Visto, in particolare, il combinato disposto degli artt. 96-99 del sopra citato D.P.R. 753/80 e artt. 4 secondo comma, 10 secondo e terzo comma, 11 quarto comma e 36 primo comma del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell'Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

Visto l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

Vista la Comunicazione Organizzativa n. 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

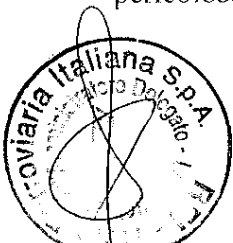
Visto l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 06 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato Rete Ferroviaria Italiana che conferma al Responsabile della Direzione Tecnica della Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

Vista la relazione dei Responsabili delle Strutture Operative Centrali Competenti della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., prot. n. RFI/TC.N.S.C. 0000107 del 14/11/2006, con la quale si propone l'emanazione di una Disposizione che abroga l'Istruzione per l'applicazione del Regolamento per il trasporto ferroviario di Merci Pericolose (IRMP) e modifica l'Istruzione per il Servizio dei Manovratori, l'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, le Norme particolari per il trasporto delle merci pericolose ad uso del personale di condotta e le Norme per la circolazione dei rotabili e alle Norme per la verifica tecnica dei veicoli;

## DELIBERA

### Art. 1

L'Istruzione per l'applicazione del Regolamento per il Trasporto ferroviario di merci pericolose (IRMP) è abrogata.





## Art. 2

All'Allegato 3 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori è apportata la seguente modifica:

**Il comma 3 dell'art. 3 è così sostituito:**

### 3. Distanziamento.

Ogni carro o grande contenitore contenente materie o oggetti della classe 1 e recante etichette conformi ai modelli N. 1, 1.5, o 1.6, deve essere separato nella direzione del binario da carri o grandi contenitori recanti etichette conformi ai modelli N. 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 o 5.2 da una distanza di protezione.

La condizione di questa distanza di protezione è soddisfatta se, dal piatto del respingente o dalla parete del grande contenitore, si ha:

- a) una distanza di almeno 18 m, oppure
- b) una distanza corrispondente a 2 carri a 2 assi o un carro a 4 assi o più.

Per i treni merci in servizio interno, nonché per i treni merci in servizio internazionale aventi origine in località di servizio della Rete Ferroviaria Italiana e diretti all'estero, valgono le seguenti ulteriori norme di distanziamento:

- i carri cisterna marcati con una striscia dipinta di colore arancione larga circa 30 cm che avvolge senza interruzione il serbatoio a metà altezza (gas liquefatti, liquefatti refrigerati, disciolti), nonché le cisterne recanti etichette di pericolo conformi al modello n. 4.3, devono essere separati con almeno un carro carico di materie inerti da carri carichi con travi e/o lamiere piane e/o profilati di qualunque tipo;
- nei treni che trasportano materie o oggetti della classe 1 scortati da personale militare, la carrozza, con condotta Alta Tensione alimentata, dove sia presente tale personale, nonché il carro Vrec, devono essere ubicati dopo la/le locomotiva/e di testa e distanziati dai carri carichi con le suddette materie tramite almeno un carro non collegato alla condotta Alta Tensione e carico di materie inerti o vuoto.

Ai sensi dei due alinea precedenti, sono da considerare "carri carichi di materie inerti" i carri che non recano etichette di pericolo conformi ai modelli dal n. 1 al n. 9 di cui al comma 1 del presente articolo.

## Art. 3

Alla Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica.

**Il comma 35 dell'art. 7 è così sostituito:**

35. – Per i treni senza capotreno, nelle stazioni ove non sia in servizio personale addetto alla manovra e nelle fermate, le manovre sono ammesse solo per scarto veicoli in avaria o altra emergenza.

In tal caso spetta al personale di condotta:

- mettersi in contatto con il Referente della propria impresa ferroviaria per ricevere istruzioni circa il rispetto della composizione del treno riguardo all'eventuale presenza di merci pericolose, prima di procedere all'eventuale scarto veicoli;
- garantire l'immobilizzazione dei veicoli lasciati in stazionamento.





#### Art. 4

**Alle Norme Particolari per il Trasporto delle Merci Pericolose ad uso del Personale di Condotta (NPTMP) è apportata la seguente modifica.**

**Alla fine del punto 1. - Generalità, è aggiunto il seguente periodo:**

Particolari tipologie di merci pericolose sono soggette a specifiche norme per quanto riguarda la loro ubicazione nel treno.

#### Art. 5

**Alle “Norme per la verifica tecnica dei veicoli” è apportata la seguente modifica:**

**Dopo il punto 15.7 della Parte II è aggiunto il seguente punto 15.8:**

##### **15.8 DISTANZIAMENTO.**

Ogni carro o grande contenitore contenente materie o oggetti della classe 1 e recante etichette conformi ai modelli N. 1, 1.5, o 1.6, deve essere separato nella direzione del binario da carri o grandi contenitori recanti etichette conformi ai modelli N. 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 o 5.2 da una distanza di protezione.

La condizione di questa distanza di protezione è soddisfatta se, dal piatto del respingente o dalla parete del grande contenitore, si ha:

- a) una distanza di almeno 18 m, oppure
- b) una distanza corrispondente a 2 carri a 2 assi o un carro a 4 assi o più.

Per i treni merci in servizio interno, nonché per i treni merci in servizio internazionale aventi origine in località di servizio della Rete Ferroviaria Italiana e diretti all'estero, valgono le seguenti ulteriori norme di distanziamento:

- i carri cisterna marcati con una striscia dipinta di colore arancione larga circa 30 cm che avvolge senza interruzione il serbatoio a metà altezza (gas liquefatti, liquefatti refrigerati, disciolti), nonché le cisterne recanti etichette di pericolo conformi al modello n. 4.3, devono essere separati con almeno un carro carico di materie inerti da carri carichi con travi e/o lamiere piane e/o profilati di qualunque tipo;
- nei treni che trasportano materie o oggetti della classe 1 scortati da personale militare, la carrozza, con condotta Alta Tensione alimentata, dove sia presente tale personale, nonché il carro Vrec, devono essere ubicati dopo la/le locomotiva/e di testa e distanziati dai carri carichi con le suddette materie tramite almeno un carro non collegato alla condotta Alta Tensione e carico di materie inerti o vuoto.

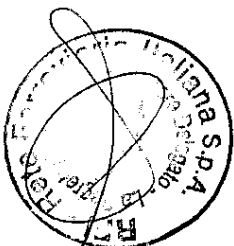
Ai sensi dei due alinea precedenti, sono da considerare “carri carichi di materie inerti” i carri che non recano etichette di pericolo conformi ai modelli RID.

#### Art. 6

Le circolari:

- ASA RETE R/9601152/P del 03/05/1996;
- M.416-A/1.6/26478 del 23/09/1977;
- M.416-A/1.6/25477 del 14/12/1976.

sono abrogate.





**Art. 7**

La presente disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 1° luglio 2007.

Giorgio Di Marco

