



**NORME PARTICOLARI PER IL TRASPORTO DELLE MERCI
PERICOLOSE AD USO DEL PERSONALE DI CONDOTTA
(NPTMP)**

"SISTEMA REFERIMENTO"
(Direttiva n.1/dir/2012)

**REGISTRAZIONE DELLE DISPOSIZIONI
CHE HANNO MODIFICATO LE PRESENTI NORME**

	Disposizione	Data di entrata in vigore
1	Decreto ANSF 10/2010	01/01/2011
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		

INDICE

1. Generalità.....	Pag. 3
2. Incidenti ed anormalità.....	» 3
3. Soppresso.....	» 5
4. Soppresso.....	» 5
5. Etichette di restrizione di manovra...	» 5

1. — GENERALITÀ

Nel presente testo sono riportate le norme particolari, ad uso del personale di condotta, che interessano il trasporto delle merci pericolose, con riferimento a quanto previsto dal Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose (RID) e dalle leggi e normative vigenti.

L'agente addetto alla formazione treni deve avvisare per iscritto il personale di condotta del trasporto di esplosivi.

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

2. — INCIDENTI ED ANORMALITÀ

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, incidenti, 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 attraverso specifiche indicazioni apposte sul rotabile interessato o su etichette applicate al rotabile stesso, secondo quanto previsto dal RID e dalla legislazione vigente, 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 dall'Impresa Ferroviaria ed allegata alla Lista Veicoli/ Foglio Veicoli.

3. — *Soppresso.*

4. — *Soppresso.*

5. — ETICHETTE DI RESTRIZIONE DI MANOVRA.



M 249: ammesse manovre a spinta e a gravità, purché siano eseguite con precauzione evitando, comunque, urti e contraccolpi a velocità superiore a 7 km/h (passo d'uomo);



M 249 bis: ammesse manovre a spinta e a gravità, purché siano eseguite con precauzione, evitando, comunque, urti e contraccolpi;



M 249 ter: manovrare esclusivamente con accompagnamento del mezzo di trazione con divieto di urti e contraccolpi.

(Pagina bianca - disponibile per futuri aggiornamenti)

SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 /dir/2012)

