



Rete Ferroviaria Italiana
18/07/2002
RFI-DTC/
A0011/P/2002/0000167

Direzione Tecnica
/ Direzione

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici

Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caracci, 36 00157 Roma

IMPRESE FERROVIARIE Loro sedi
(secondo indirizzo)

ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO
Rep. Coordinamento e Supporti Generali
Uff. Movimenti e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123 00185 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA Roma
Sig. Amministratore Delegato

RETE FERROVIARIA ITALIANA Loro sedi
(secondo indirizzo)

OGGETTO: "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E36000 (001÷050) DG della Impresa Ferroviaria Del Fungo Giera Servizi Ferroviari S.p.A. sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale".

Con l'entrata in vigore del D.P.R. 146 - Artt. 7 e 11 - viene stabilito l'obbligo, da parte delle Imprese Ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone, di osservanza delle disposizioni e prescrizioni emesse dal gestore dell'infrastruttura in materia di requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle Imprese stesse.

In conformità a quanto sopra, si trasmette la disposizione in oggetto che entrerà in vigore il 19 luglio 2002.

Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.

Michele Elia

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 24 del 18 LUG. 2002
"Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E36000 (001-050) DG della
Impresa Ferroviaria Del Fungo Giera Servizi Ferroviari S.p.A. sulla Infrastruttura Ferroviaria
Nazionale".

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 D.P.R. 8 luglio 1998, n.277, concernente "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";

Visto il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, concernente "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità dell'infrastruttura e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura";

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, concernente il rilascio alle "Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni" della concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

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

Visto l'Ordine di Servizio Organizzativo del 7 maggio 2001, n.424/AD, 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 relazione del Responsabile di Regolamenti e Standard di Trazione della Direzione Tecnica di RFI, RFI/TC.RS/MT.n° 469 P del 18 luglio 2002 con la quale, ai sensi e agli effetti dell'art. 96 del D.P.R.753/1980 e dell'art. 11 del D.P.R. 146/1999, si propone l'emanazione delle "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E36000 (001-050) DG della Impresa Ferroviaria Del Fungo Giera Servizi Ferroviari S.p.A. sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale".

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta normativa;

DELIBERA

La presente disposizione è composta di n° 7 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato

↳ Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 20.338.109.932

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. n. 01585570581

**E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 7 PAGINE**





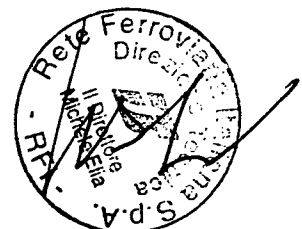
ART.1 – La presente disposizione riporta le norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E36000 (001+050) DG della Impresa Ferroviaria Del Fungo Giera Servizi Ferroviari S.p.A. sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (Allegato n.1).

L'allegato è parte integrante e costitutiva della disposizione.

ART.2 – Ai sensi dell'art. 11 del D.P.R. 16 marzo 1999, n.146, le norme della presente disposizione devono essere osservate per la circolazione delle locomotive E36000 (001+050) DG della Impresa Ferroviaria Del Fungo Giera Servizi Ferroviari S.p.A sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Roma **18 LUG. 2002**

Il Responsabile della Direzione Tecnica
Michele Elia



**NORME PARTICOLARI PROVVISORIE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE LOCOMOTIVE
E36000 (001÷050) DG DELLA IMPRESA FERROVIARIA Del Fungo Giera Servizi Ferroviari
S.p.A. SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE.**

Le presenti norme particolari, emanate con apposita disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di RFI, devono essere applicate per l'esercizio delle locomotive E36000 001-050 DG sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

1 - CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 - DATI CARATTERISTICI

Velocità massima..... 120 Km/h
Massa reale.....90 t.
Massa frenata con freno continuo con Distributore in regime Viaggiatori...75 t.
Massa frenata con freno continuo con Distributore in regime Merci.....50 t.

1.2 - CIRCOLABILITA' E PRESTAZIONI

Le locomotive EBB36000 001-050 DG sono ammesse a circolare in semplice trazione, sulle linee ed alle condizioni stabilite dalla RFI e comunicate con apposita disposizione dagli Uffici Territoriali.

In ogni caso la circolazione di dette locomotive (attive - trainanti se stesse - inattive) non è mai ammessa con i treni per i quali è richiesta l'alimentazione della condotta Alta Tensione (AT).

Ai fini della prestazione e per l'accesso alle sigle degradate sulle linee con scheda treno, le locomotive E36000 001-050 DG devono essere assimilate alle locomotive E633.



2. - NORME PARTICOLARI

2.1 - PREMESSA

Le locomotive E36000 001-050 DG sono dotate in ciascuna cabina di guida di un Banco di Manovra di tipo unificato SNCF.

2.2 - DOTAZIONI

2.2.1 – STAFFE

La locomotiva è dotata di 12 staffe per l'immobilizzazione del materiale rotabile rimorchiato e di 2 staffe per l'immobilizzazione della locomotiva stessa. L'utilizzo delle due staffe di immobilizzazione della locomotiva non è ammesso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana.

2.2.2 – MANUALISTICA DI BORDO

La locomotiva è dotata di:

- Manuale di Condotta (MC), dove sono riportate le prescrizioni che il personale di condotta deve adottare nel normale esercizio relativamente alla messa in servizio, le modalità di condotta e lo stazionamento del rotabile.
- Guida di Depannage Allegata (GDA), dove sono riportate le prescrizioni che il personale di condotta deve adottare in caso di anomalità del rotabile.

2.2.3 – MEZZI DI SEGNALAMENTO

Ai fini di quanto previsto dall'art.5 IPCL circa l'ubicazione dei mezzi di segnalazione per l'arresto in caso d'emergenza, si considera "cabina di guida" anche il tratto di corridoio di unione delle cabine stesse (lato secondo agente), con la porta attigua di accesso all'esterno.

La locomotiva comprende anche dotazioni di sicurezza SNCF tra cui è presente un contenitore con "petardi" per l'uso su rete SNCF. L'eventuale manipolazione degli stessi deve avvenire con precauzione particolare ad evitare che subiscano urti o riscaldamenti che potrebbero essere causa di scoppi accidentali.

2.2.4 – ESTINTORI - CONDOTTA A.T.

La locomotiva è dotata di due estintori per ogni cabina di guida, uno a polvere (collocato sulla parete posteriore della cabina di guida), ed uno ad acqua polverizzata (collocato nel vano sotto il banco di manovra lato secondo agente).

L'impiego degli estintori ad acqua polverizzata e le operazioni relative alla manipolazione della condotta AT non sono ammesse sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana.

L'Impresa Ferroviaria che utilizza la locomotiva devono emanare opportune norme affinché il personale interessato sia **reso edotto dei suddetti divieti**, apponendo anche opportuni avvisi e pittogrammi sui dispositivi oggetto dei divieti.



2.3 - FRENO

2.3.1 - RUBINETTO FRENO CONTINUO

Le E36000 001-050 DG sono equipaggiate con un rubinetto di comando del freno continuo automatico di tipo incrementale (in uso presso la SNCF), per il cui utilizzo valgono le procedure descritte nel Manuale di Condotta/Guida di Depannage (MC-GDA).

L'impiego della funzione di "Depannage" deve essere limitato al raggiungimento della località termine di corsa.

2.3.2 STAZIONAMENTO DELLA LOCOMOTIVA

Lo stazionamento della locomotiva deve essere assicurato tramite l'impiego del freno di stazionamento a molla e la messa in opera di due staffe secondo le relative istruzioni riportate sul Manuale di Condotta.

Il comando del freno di stazionamento a molla è realizzato automaticamente con la disabilitazione del banco di manovra (rotazione della chiave di banco). La disattivazione è altresì possibile, sempre in modo automatico, previo la predisposizione della locomotiva al traino ("Messa in Veicolo" secondo le prescrizioni del MC/GDA) purché la Condotta Generale sia alimentata alla pressione di regime.

L'isolamento pneumatico (parziale o totale) del freno di stazionamento, tramite gli appositi rubinetti e/o la relativa disattivazione mediante azionamento dei tiranti sulle unità frenanti, potrà essere effettuato solo nei casi e con le modalità previste dalla GDA.

2.3.3 - DISPOSITIVO DI VARIAZIONE DEL REGIME DI FRENATURA

Le locomotive E36000 001-050 DG sono equipaggiate con un distributore del freno continuo atto alla variazione del regime di frenatura Merci - Viaggiatori (M-V).

Il regime di frenatura tipo Merci attivo nella posizione "M" deve essere utilizzato con tutti i treni merci serviti da freno continuo tipo Merci, con i treni merci serviti da freno continuo tipo Viaggiatori e **peso rimorchiato uguale o superiore a 600t**.

Il regime di Frenatura tipo Viaggiatori attivo nella posizione "V" deve essere utilizzato con tutti i treni Viaggiatori, con treni Merci serviti da freno continuo tipo Viaggiatori e **peso inferiore a 600 t**, con tutti i treni composti di sole locomotive.

2.4.4 - COMANDO FRENATURA DI EMERGENZA.

Per il comando della frenatura di emergenza la locomotiva è dotata di un pulsante a "fungo" posto sul Banco di Manovra, denominato "BP-URG". L'azionamento di tale pulsante provoca la scarica della Condotta Generale; il pulsante, una volta azionato permane nella posizione stabile di "premuta", se non opportunamente riarmato.

2.5 - COMANDO MULTIPOLO

La locomotiva è atta al Comando Multiplo con altra unità dello stesso gruppo a mezzo apposito cavo multipolare. L'utilizzo della locomotiva in Comando Multiplo attualmente non è ammesso.



2.5.1 - AVARIA AL COMANDO MULTIPLO

Per memoria

2.6 - PANTOGRAFI

Le locomotive E36000 001-050 DG sono dotate di 3 pantografi: uno atto alla captazione di corrente sulle linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana alimentate alla tensione di 3kVcc; uno atto alla captazione di corrente sulle linee della rete nazionale francese alimentate alla tensione di 1.5kVcc; uno atto alla captazione di corrente su linee della rete nazionale francese alimentate alla tensione di 25kVca.

L'impiego del pantografo previsto per la rete nazionale francese a 1.5 kVcc non è ammesso sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana.

L'impiego dei pantografi sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana (compreso l'insieme ferroviario di Modane) in condizioni normali e di soccorso è riportato nel Manuale di Condotta/Guida di Depannage (MC-GDA).

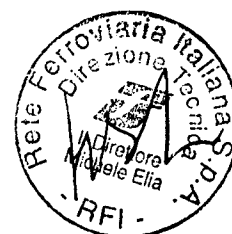
2.7 - APPARECCHIATURE DI SICUREZZA SNCF/SNCB

Le locomotive E36000 001-050 DG sono equipaggiate con le seguenti apparecchiature di sicurezza SNCF: -VACMA; -RSO e KVB; -SNCB del tipo TBL; -apparato radio SNCF.

Sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale deve essere eseguita la prova di funzionalità dell'apparecchiatura VACMA, secondo le modalità previste dal Manuale di Condotta (MC).

Le norme d'uso dell'apparecchiatura VACMA sono previste dal Manuale di Condotta/Guida di Depannage (MC/GDA), per l'impiego sull'Infrastruttura nazionale valgono le disposizioni in vigore al riguardo.

Le altre apparecchiature non sono utilizzabili.



3. - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

3-1 - DISPOSIZIONI TRANSITORIE

3.1.1 – FRENATURA ELETTRICA

La frenatura elettrica sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana (compreso l'insieme ferroviario di Modane) deve essere disinserita secondo le modalità riportate sul Manuale di Condotta/Guida di Depannage (MC-GDA).

3.1.2 - MANUALI

In attesa dell'emanazione di apposita procedura per l'accertamento della conformità dei manuali d'uso dei mezzi di trazione, i contenuti della documentazione predisposta per l'immissione in esercizio della locomotiva e le eventuali successive modifiche, dovranno essere validate, per le parti che riguardano apparecchiature e/o comportamenti del PdM relativi ad aspetti di sicurezza, da RFI - Direzione Tecnica - Regolamenti e Standard di Trazione.

3.2 - DISPOSIZIONI FINALI

Per quanto non espressamente previsto dalle presenti norme, restano valide le norme comuni vigenti in quanto applicabili.

