

Sigg.ri Responsabili

**Divisione Infrastruttura**

Direzione Tecnica  
il Responsabile

**MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE**  
Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie Roma

**DIREZIONE SICUREZZA DI SISTEMA** Roma

**DIREZIONE RELAZIONI ESTERNE** Roma

**DIVISIONE INFRASTRUTTURA**

**Sicurezza di Sistema** Roma

**Direzione Sanità** Roma

**Personale e Organizzazione** Roma

**Direzione Commerciale** Roma

**Direzione Movimento** Roma

**Direzione Manutenzione** Roma

**Direzione Investimenti** Roma

**Direzione Tecnica** Roma

**Movimento** Roma

**Regolamenti e Standard di Trazione** Firenze

**CESIFER** Firenze

**Zone Territoriali** Tutte

**Direzioni Compartimentali Movimento** Tutte

**Direzioni Compartimentali Infrastruttura** Tutte

**TRENITALIA S.p.A.**

**Divisione Cargo** Roma

**Unità Tecnologie Materiale Rotabile** Firenze

p.c. **Divisione Passeggeri** Roma

p.c. **Divisione Trasporto Regionale** Milano

**Oggetto:** “Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive SNCF BB36000 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale”.

Con l'entrata in vigore del D.P.R. 146 – Art. 11 – viene stabilito l'obbligo, da parte delle Imprese Ferroviarie che espletano sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci o di persone, di osservanza delle prescrizioni emesse dal gestore dell'Infrastruttura in materia di requisiti di sicurezza applicabili al personale ed al materiale rotabile.

In conformità a quanto sopra si trasmettono le disposizioni contenenti le:

- “Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive SNCF BB36000 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale”.

Roma,

Michele ELIA



**Divisione Infrastruttura**

DISPOSIZIONE DEL DIRETTORE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA DELLE  
FERROVIE DELLO STATO S.P.A. N° 28

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 il Decreto del Ministro dei Trasporti n.225-T del 26 novembre 1993, recante l'atto di concessione Ministero dei Trasporti - Ferrovie dello Stato SpA;

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

Visto il Decreto Dirigenziale prot. 247/VIG3 del 22/05/2000 che definisce gli standard e le norme di sicurezza, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277 emanato dal Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero dei Trasporti e della Navigazione;

Vista la relazione del Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A. DI/TC/A1007/P/00/000866 del 30/10/2000, con la quale, ai sensi e per gli effetti di cui all'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 SNCF BB36000 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale.

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

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE  
COMPOSTA DI N° 7 (sette) PAGINE

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

DIVISIONE INFRASTRUTTURA  
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Segreteria del Direttore

Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni

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

Cap. Soc. Lire 36.595.863.127.000 I.v.

Iscr. n. 7867/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)

Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01009081000

La presente disposizione è composta di n° 7 pagine





DELIBERA

ART.1 – La presente disposizione riporta le norme particolari provvisorie per la disciplina, ai sensi dell'articolo 11 del D.P.R. 16 marzo 1999, n.146, della circolazione delle locomotive SNCF BB36000 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale.

(Allegato n.1).

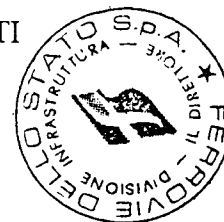
L'allegato è parte integrante e costitutiva della disposizione

ART.2 – L'osservanza delle norme della presente disposizione non esonera le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie, che intendono espletare servizi di trasporto di merci e di persone sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, dell'obbligo di osservare anche le altre norme, standard e prescrizioni definiti ed emanati ai sensi degli articoli 7 e 11 del D.P.R. 16 marzo 1999, n.146.

8 NOV. 2000

Roma,

Mauro MORETTI



**Divisione Infrastruttura**

Allegato alla Disposizione del Direttore Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

N. **2.8** del **8 NOV. 2000**

**NORME PARTICOLARI PROVVISORIE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE  
LOCOMOTIVE SNCF BB36000 SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA  
NAZIONALE.**

Le presenti norme particolari, emanate con apposita disposizione del Direttore della Divisione Infrastruttura, devono essere applicate per l'esercizio delle locomotive SNCF BB36000 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 SNCF BB36000 sono ammesse a circolare in semplice trazione, sulle linee ed alle condizioni stabilite dalla Divisione Infrastruttura 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 BB36000 devono essere assimilate alle locomotive E633.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

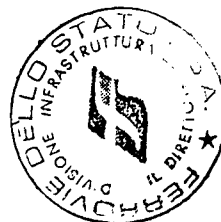
Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni

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

Cap. Soc. Lire 36.595.863.427.000 i.v.

Iscr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)

Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000





## 2. - NORME PARTICOLARI

### 2.1 - PREMESSA

Le locomotive BB36000 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 antisvizio e di 2 staffe di immobilizzazione.

L'utilizzo delle due staffe di immobilizzazione non è ammesso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana.

#### 2.2.2 – MANUALISTICA DI BORDO

La locomotiva deve essere dotata di:

- Manuale di Condotta (MC), dove devono essere 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 devono essere 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.

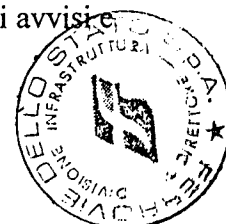
Nelle dotazioni di sicurezza SNCF è compreso un contenitore con "petardi" per l'uso su rete SNCF. L'eventuale manipolazione degli stessi deve avvenire con precauzione particolare ad evitare che subiscano urti o riscaldamenti che potrebbero essere causa di scoppi accidentali.

#### 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.

Le Imprese Ferroviarie che utilizzano 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 BB36000 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 antisvio 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 BB36000 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 MULTIPLO

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 BB36000 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 dei pantografi sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana (compreso l'insieme ferroviario di Modane) in condizioni normali e di soccorso è disciplinato dal Manuale di Condotta/Guida di Depannage (MC-GDA).

L'impiego dei pantografi previsti per la rete nazionale francese a 25 kVca ed a 1,5 kVcc non è ammesso sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana.

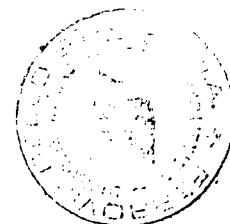
#### 2.7 - APPARECCHIATURE DI SICUREZZA SNCF/SNCB

Le locomotive BB36000 sono equipaggiate con le seguenti apparecchiature di sicurezza SNCF: -VACMA; -RSO e KVB; -SNCB del tipo TBL; - apparato radio SNCF.

Sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale italiana 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, dalla Divisione Infrastruttura - 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.