



Allegato alla Disposizione N. 01 del ..... - 3 GEN. 2006

## NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DELLE LOCOMOTIVE DEI GRUPPI BB36000, BB436000, BB436200, BB436300 SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE.

Le presenti norme particolari devono essere applicate per l'esercizio delle locomotive dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200, BB436300 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....112 t.  
Massa frenata con freno continuo con Distributore in regime Merci.....96 t.

#### 1.2 - CIRCOLABILITA' E PRESTAZIONI

Le locomotive dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200 e BB436300 sono ammesse a circolare in semplice e doppia trazione, alla velocità massima, sulle linee, con le prestazioni ed alle condizioni stabilite da RFI.

Le locomotive del gruppo BB436200 e BB436300 sono ammesse a circolare anche in comando multiplo con unità degli stessi gruppi. La doppia trazione in comando multiplo con locomotiva intercalata è ammessa solo con locomotive del gruppo BB436300 con l'interposizione di un solo veicolo per il trasporto viaggiatori del tipo utilizzato per treni composti da carri Mòdalohr; negli altri casi la doppia trazione in comando multiplo è ammessa con le due locomotive contigue.

La circolazione delle locomotive dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200 e BB436300 (attive – trainanti se stesse – inattive) non è mai ammessa con i treni per i quali è richiesta l'alimentazione della Condotta Alta Tensione (AT) fatta eccezione per quanto previsto al successivo punto 1.3 e per circolazioni comprendenti 2 locomotive del gruppo BB436300 con interposto un solo veicolo per il trasporto viaggiatori del tipo utilizzato per treni composti da carri Modalohr circolanti secondo la Normativa di Esercizio Autostrada Ferroviaria Alpina.

Ai fini della normativa per l'impiego della scheda treno le locomotive dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200 e BB436300 devono considerarsi inserite nel raggruppamento "I" della "tabella accesso alle sigle" riportata sui Fascicoli Linea della linee ove è stata autorizzata la circolabilità.





### 1.3 - SOCCORSO

La locomotiva può:

- a) essere soccorsa dalle locomotive dotate di organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale alla velocità massima di 100 Km/h; qualora debba essere prestato soccorso alla composizione bloccata comprendente 2 locomotive del gruppo BB436300 con interposto un solo veicolo per il trasporto viaggiatori del tipo utilizzato per treni composti da carri Modalohr, dovrà essere applicato anche quanto previsto dalla Normativa di Esercizio Autostrada Ferroviaria Alpina;
- b) soccorrere i rotabili dotati di organi di trazione e repulsione di tipo tradizionale senza la possibilità di alimentare la condotta AT. L'utilizzo per soccorso della composizione bloccata di due locomotive del gruppo BB436300 con interposto un solo veicolo per il trasporto viaggiatori del tipo utilizzato per treni composti da carri Modalohr è ammesso solo in assenza di viaggiatori;
- c) soccorrere i rotabili dotati di aggancio automatico utilizzando l'apposita interfaccia in dotazione ai rotabili senza la possibilità di alimentare la condotta AT. In tale situazione il soccorso può avvenire solo trainando il convoglio che ha chiesto soccorso. L'utilizzo per soccorso della composizione bloccata di due locomotive del gruppo BB436300 con interposto un solo veicolo per il trasporto viaggiatori del tipo utilizzato per treni composti da carri Modalohr è ammesso solo in assenza di viaggiatori.

## 2. - NORME PARTICOLARI

### 2.1 - PREMESSA

Le locomotive dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200, BB436300 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 dispositivi per l'immobilizzazione dei treni e di 2 staffe di immobilizzazione in ferro.

L'utilizzo delle due staffe di immobilizzazione in ferro 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 (posto 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

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 non è ammesso sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana.

In prossimità degli estintori ad acqua polverizzata è riportato un apposito avviso monitorio relativo al suddetto divieto.

## 2.3 – FRENO

### 2.3.1 -RUBINETTO DEL FRENO CONTINUO

Le locomotive dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200, BB436300 sono equipaggiate con un rubinetto di comando del freno continuo automatico di tipo incrementale (funzione principale), per il cui utilizzo valgono le procedure descritte nel Manuale di Condotta/Guida di Depannage (MC-GDA).

La locomotiva dispone inoltre di una funzione di "Depannage" del rubinetto del freno continuo attivabile secondo le procedure descritte nel Manuale di Condotta/Guida di Depannage.

L'impiego della locomotiva con il rubinetto del freno continuo in funzione "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 almeno due dispositivi di immobilizzazione dei treni 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, previa 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 dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200, BB436300 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** ad esclusione dei treni composti da carri Modalohr.

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 treni composti da carri Modalohr (indipendentemente dal loro peso) e con tutti i treni composti di sole locomotive.

### 2.3.4 - 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 lo scarico della Condotta Generale; il pulsante, una volta azionato permane nella posizione stabile di "premuta", se non opportunamente riarmato.

### 2.3.5 - FRENATURA ELETTOPNEUMATICA

Le locomotive dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200, BB436300 sono dotate di comando elettropneumatico della frenatura. Attualmente tale modalità di comando della frenatura deve rimanere esclusa.

### 2.3.6 - PROVA DEL FRENO

La composizione bloccata di due locomotive del gruppo BB436300 con interposto un solo veicolo per il trasporto viaggiatori, del tipo utilizzato per treni composti da carri Modalohr, ai fini della prova del freno, è da assimilare ai mezzi di trazione di cui all'art. 15 dell'IEFCA, fatta eccezione per la prova strumentale in caso di cambio banco, per cui dovrà eseguirsi la prova di tipo "D"; pertanto i controlli, limitatamente all'accertamento della frenatura e sfrenatura, dovranno essere estesi anche al veicolo per il trasporto viaggiatori.

## 2.4 - COMANDO MULTIPOLO

Le locomotive dei gruppi BB436200 e BB436300 sono predisposte per il Comando Multiplo con altra unità degli stessi gruppi a mezzo cavo multipolare.

Il personale di condotta durante la messa in servizio delle locomotive dovrà verificare l'efficienza delle segnalazioni luminose relative al comando multiplo, seguendo le prescrizioni del manuale di condotta (MC).

Ai fini dell'affidamento del servizio di condotta, due locomotive del gruppo BB436300 in comando multiplo con interposto un veicolo adibito al trasporto viaggiatori del tipo utilizzato per treni composti da carri Modalohr, sono da considerarsi un unico mezzo di trazione.





## 2.4.1 - AVARIA AL COMANDO MULTIPLO

In caso di attivazione o mancato spegnimento della segnalazione "Avaria Mux", un agente di macchina dovrà prendere posto sulla locomotiva remota (abilitandone il relativo banco di manovra) per concorrere, se necessario, alla regolazione della marcia.

In tal caso il proseguimento della marcia dovrà avvenire secondo quanto stabilito dalla normativa in vigore.

In caso di avaria del comando multiplo, nel caso non sia richiesto l'utilizzo della locomotiva remota, la stessa dovrà essere predisposta per il traino secondo le prescrizioni del MC/GDA.

## 2.5 - ANTINCENDIO

Le locomotive dei gruppi BB436200 e BB436300 sono dotate di un impianto antincendio automatico. L'intervento dell'impianto è segnalato dalle apposite segnalazioni acustiche e luminose presenti in cabina di guida e nel corridoio di servizio.

Il personale di condotta durante la messa in servizio della locomotiva dovrà verificare l'efficienza delle segnalazioni luminose sul Banco di manovra secondo le prescrizioni del Manuale di Condotta (MC) durante l'autotest delle stesse.

Nei casi di:

- intervento automatico o comandato dell'impianto;
- indisponibilità dell'impianto;
- inefficienza delle segnalazioni luminose,

la locomotiva non potrà essere utilizzata.

## 2.6 - PANTOGRAFI

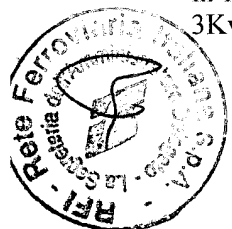
Le locomotive dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200, BB436300 sono dotate di 3 pantografi: uno atto alla captazione di corrente sulle linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale alimentate alla tensione di 3kVcc; uno atto alla captazione di corrente sulle linee della rete nazionale francese alimentate 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).

In caso di avaria del pantografo previsto per l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale Italiana a 3Kvcc, è ammesso l'utilizzo del pantografo previsto per la rete nazionale francese a 25 Kvca; in questo caso il proseguimento della marcia deve avvenire non superando la velocità massima di **30 Km/h**.

L'impiego del pantografo previsto per la rete nazionale francese a 1,5 kVcc non è ammesso sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale italiana.

In caso di doppia trazione intercalata con interposto il veicolo adibito al trasporto dei viaggiatori del tipo utilizzato per treni composti da carri Modalohr, le due locomotive BB436300 dovranno essere orientate in modo tale da non prevedere in presa entrambi i pantografi per captazione su linee RFI alimentate a 3Kvcc, in adiacenza al veicolo intercalato.





## 2.7 - APPARECCHIATURE DI SICUREZZA SNCF/SNCB

Le locomotive dei gruppi BB36000, BB436000, BB436200, BB436300 sono equipaggiate con le seguenti apparecchiature di sicurezza SNCF: VACMA; RSO e KVB; SNCB del tipo TBL; -apparato radio SNCF.

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.

Sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale è inoltre attiva la porzione della consolle della radio SNCF relativa al sistema di allarme passeggeri SAFI; per la prova e l'utilizzo di tale apparecchiatura vale quanto riportato nel punto 2.9 della presente disposizione e le modalità previste dal Manuale di Condotta. Le altre apparecchiature devono risultare escluse.

## 2.8 - CONDOTTA A.T.

Qualora, per situazioni di emergenza, debba essere necessario manipolare la condotta AT, le operazioni dovranno essere effettuate in assenza di catenaria o con catenaria disalimentata. Quando non sia possibile realizzare le suddette condizioni, la manipolazione della condotta A.T. è vietata. In prossimità degli accoppiatori A.T. è riportato un apposito avviso monitorio relativo al suddetto divieto.

## 2.9- ALLARME PASSEGGERI (SAFI)

### 2.9.1 - GENERALITA'

Le locomotive del gruppo BB436300 ed il veicolo per il trasporto viaggiatori del tipo utilizzato per treni composti da carri Modalohr, sono dotati di un sistema di allarme passeggeri, denominato SAFI, che viene attivato dall'azionamento delle "maniglie allarme passeggeri"; due maniglie per ogni comparto del veicolo per il trasporto viaggiatori (situate alle estremità di ciascun comparto) e due maniglie per ogni vestibolo.

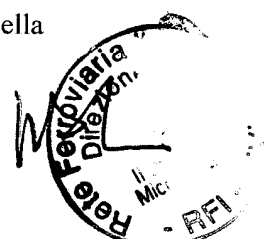
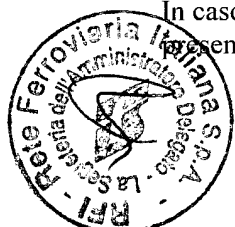
Sul veicolo per il trasporto viaggiatori è inoltre presente un rubinetto di emergenza, ad uso del personale di scorta, posto in un vano chiuso con chiave di servizio.

### 2.9.2 - MESSA IN SERVIZIO DEL SISTEMA DELL'ALLARME PASSEGGERI

Alla messa in servizio della composizione bloccata composta da due locomotive BB436300 e da un veicolo per il trasporto viaggiatori del tipo utilizzato per treni composti da carri Modalohr, il personale di condotta dovrà verificare che, sulla locomotiva che costituirà la testa del convoglio, il commutatore Z(IS)-SG-SI-A sia posizionato e piombato su "Normal" e, dopo l'abilitazione del banco di manovra:

- a) l'assenza o la disattivazione (se attiva) della segnalazione (pittogramma) LS-SI-AL sul quadretto delle lampade di segnalazione del banco di manovra;
- b) la disattivazione della segnalazione lampeggiante corrispondente al pulsante "ALARME VOY" sulla consolle telefonica SNCF e la tacitazione della segnalazione acustica a seguito della pressione del pulsante stesso.

In caso di esito negativo di tali verifiche, si dovrà applicare quanto riportato dal punto 2.9.6 della presente disposizione.





### 2.9.2.1 – PROVA DEL SISTEMA DELL'ALLARME PASSEGGERI E DELL'INTERFONO

La prova del sistema di Allarme passeggeri SAFI deve essere effettuata, quando previsto dalla Normativa di Esercizio Autostrada Ferroviaria Alpina, dalla cabina di guida che costituirà la testa del convoglio. Tale prova dovrà essere effettuata anche ogni qualvolta venga sostituito un elemento della composizione bloccata composta da due locomotive BB436300 e da un veicolo per il trasporto viaggiatori del tipo utilizzato per treni composti da carri Modalohr.

Lo svolgimento delle prove suddette dovrà essere effettuato, secondo le prescrizioni del Manuale di Condotta (MC), con l'ausilio dell'impianto interfono presente sulla locomotiva che costituisce la testa del convoglio e sul veicolo per il trasporto viaggiatori, in modo da testarne l'efficienza, con le seguenti modalità.

Il personale di scorta, su richiesta del personale di condotta, deve:

- azionare un dispositivo di attivazione del freno di emergenza con la chiave di servizio sul veicolo per il trasporto viaggiatori;
- accertare il corretto funzionamento delle segnalazioni ottiche ed acustiche presenti sul veicolo stesso.

Il personale di condotta sulla locomotiva che costituisce la testa del convoglio deve:

- accertarsi che si realizzi quanto descritto ai punti a)-e) di cui al punto 2.9.3;
- premere il pulsante Allarme Voy sulla consolle telefonica SNCF e verificare la disattivazione della segnalazione luminosa ad esso associata;

Il personale di scorta, su richiesta del personale di condotta deve:

- riarmare il dispositivo del freno di emergenza precedentemente azionato;

Il personale di condotta sulla locomotiva che costituisce la testa del convoglio deve:

- verificare la disattivazione della segnalazione LS-SI-AL sul quadretto delle lampade di segnalazione del banco di manovra,

### 2.9.3 – CONSEGUENZE DELL'AZIONAMENTO DELL'ALLARME PASSEGGERI

L'azionamento dell'ALLARME PASSEGGERI determina:

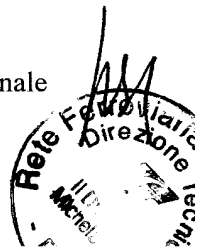
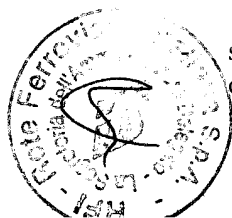
in cabina di guida:

- a) una depressione in condotta generale di circa 1 bar;
- b) l'accensione della segnalazione (pittogramma) LS-SI-AL sul quadretto delle lampade di segnalazione del banco di manovra;
- c) l'accensione lampeggiante della segnalazione corrispondente al pulsante "ALARME VOY" sulla consolle telefonica SNCF;
- d) l'emissione di 5 segnali acustici intermittenti di un primo avvisatore acustico;
- e) l'emissione di una segnalazione acustica intermittente di un secondo avvisatore acustico, (questa segnalazione si sovrappone a quella di cui al punto d)).

Premendo il pulsante ALARME VOY, si determina la disattivazione della segnalazione acustica intermittente del secondo avvisatore acustico: la segnalazione luminosa corrispondente al pulsante medesimo si disattiva.

nel veicolo per il trasporto viaggiatori:

segnalazione acustica intermittente per circa 30 secondi che costituisce la chiamata per il Personale di scorta;





- segnalazione acustica in corrispondenza della maniglia azionata;
- segnalazione luminosa di colore “giallo” per circa 30 secondi (4 segnalazioni ubicate: una in ogni vestibolo ed una in ogni comparto viaggiatori);
- segnalazione luminosa di colore “rosso” in corrispondenza della maniglia azionata.

#### **2.9.4 – COMPORTAMENTO DEL PERSONALE DEL TRENO A SEGUITO DELL’AZIONAMENTO DELL’ALLARME PASSEGGERI**

In caso di attivazione dell’Allarme Passeggeri:

Il personale di condotta, a seconda dei casi dovrà:

a) in partenza da una località di servizio:

comandare immediatamente l’arresto del convoglio mediante azionamento della frenatura d’urgenza in sovrapposizione a quella comandata dal sistema;

b) durante la marcia:

comandare l’arresto del convoglio mediante l’azionamento della frenatura d’urgenza in sovrapposizione a quella comandata dal sistema. Al solo scopo di evitare l’arresto del treno in galleria, il personale di condotta potrà regolare opportunamente la marcia, anche attuando la rialimentazione della condotta generale, limitatamente al superamento della condizione suddetta mettendosi in contatto prima possibile con il personale di scorta per assumere informazioni.

Il personale di scorta dovrà:

- accertarsi delle cause dell’attivazione dell’allarme passeggeri;
- informare il personale di condotta, mediante interfono, sulle cause dell’attivazione dell’allarme passeggeri.

#### **2.9.4.1 – CONSEGUENZE DELL’AZIONAMENTO DELL’ALLARME PASSEGGERI CON RUBINETTO DEL FRENO CONTINUO DELLA LOCOMOTIVA DI TESTA IN FUNZIONE “Depannage” E RELATIVO COMPORTAMENTO**

In caso di utilizzazione del rubinetto del freno continuo della locomotiva in funzione “depannage”, l’attivazione dell’allarme passeggeri determina, nella cabina di guida con banco di manovra abilitato, quanto descritto nel punto 2.9.3 ( punti b)=e ). In tale situazione, il personale di condotta che rilevi l’attivazione dell’allarme passeggeri, dovrà, a seconda dei casi:

a) in partenza da una località di servizio:

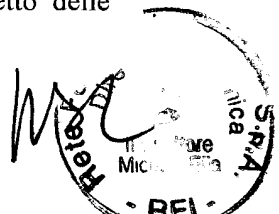
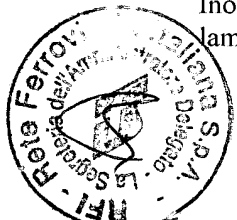
comandare immediatamente l’arresto del convoglio mediante azionamento della frenatura d’urgenza;

b) durante la marcia:

comandare l’arresto del convoglio mediante l’azionamento della frenatura d’urgenza. Al solo scopo di evitare l’arresto del treno in galleria, il personale di condotta potrà differire il comando di frenatura e regolare opportunamente la marcia limitatamente al superamento della condizione suddetta mettendosi in contatto prima possibile con il personale di scorta per assumere informazioni.

#### **2.9.5 – OPERAZIONI DI RIARMO DELLE MANIGLIE DELL’ALLARME PASSEGGERI**

Il riarmo della maniglia azionata deve essere effettuato a cura dell’agente di scorta mediante la chiave di servizio a treno fermo e dopo essersi messo in comunicazione con il personale di condotta; tale operazione annulla anche le segnalazioni acustica ed ottica in corrispondenza della maniglia azionata. Inoltre si determina la disattivazione della segnalazione luminosa LS-SI-AL sul quadretto delle lampade di segnalazione del banco di manovra della locomotiva.







## 2.9.6 – AZIONAMENTO DEL COMMUTATORE Z(IS)-SG-SI-AL (FUNZIONALITA' IN MODALITA' "SAP")

Nel caso in cui, in applicazione della GDA, sia stato azionato il commutatore Z(IS)-SG-SI-AL nella posizione "Isolee", l'attivazione dell'allarme passeggeri determina lo svuotamento della condotta generale e, in cabina di guida, quanto descritto nel punto 2.9.3 (punti b)-e)). La depressione in C.G., provocata dall'azionamento della maniglia sul veicolo per il trasporto viaggiatori, non è rialimentabile da parte del personale di condotta per mezzo del manipolatore del freno continuo, sia che esso attivo in funzione principale sia in funzione depannage. In tale situazione, il personale di condotta che rilevi l'attivazione dell'allarme passeggeri, dovrà comandare immediatamente l'arresto del convoglio mediante azionamento della frenatura d'urgenza in sovrapposizione a quella comandata dal sistema.

Qualora durante la messa in servizio della composizione bloccata nella stazione di origine del convoglio sia necessario, in applicazione della GDA, l'azionamento del commutatore Z(IS)-SG-SI-AL nella posizione "Isolee", la composizione bloccata potrà essere utilizzata in servizio ai treni composti da carri Modalohr nel rispetto della Normativa di Esercizio Autostrada Ferroviaria Alpina.

Qualora, durante lo svolgimento del servizio, sia necessario, in applicazione della GDA, l'azionamento del commutatore Z(IS)-SG-SI-AL nella posizione "Isolee", il proseguimento della marcia dovrà essere limitato al raggiungimento della località di termine corsa purchè l'impianto citofonico tra la locomotiva di testa ed il veicolo per il trasporto viaggiatori, sia efficiente.

In caso di inefficienza dell'impianto citofonico dovrà essere applicata la Normativa di Esercizio Autostrada Ferroviaria Alpina.

## 2.10 – INVIO IN COMPOSIZIONE

In caso di invio in composizione della locomotiva non deve essere superata la velocità massima di **100 Km/h.**

## 3. - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

### 3-1 - DISPOSIZIONI TRANSITORIE

#### 3.1.1 - MANUALI

Per memoria

### 3.2 - DISPOSIZIONI FINALI

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

