



Rete Ferroviaria Italiana
Roma, 09/01/2002
RFI./TC./
A1007/P/02/000009

Direzione Tecnica
il Responsabile

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie
Via Caraci, 36 00157 Roma

IMPRESE FERROVIARIE
(vedi elenco annesso in pag. 2)

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

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
Sig. Amministratore Delegato Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
(vedi elenco annesso in pag. 3) Roma

Oggetto: Modifiche alle "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione EU43 (001÷008) RT 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, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle Imprese Ferroviarie.

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

Modifiche alle "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione EU43 (001÷008) RT sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale."

La presente disposizione entrerà in vigore dal 09/01/2002.

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

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 32.380.072.121.000 i.v.
Iscr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000



Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 53 del 07 GEN 2002
Modifiche alle "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione EU43 (001÷008) RT 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 Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale n° 44 del 15 ottobre 2001 con la quale sono state emanate le "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione EU43 (001÷008) RT sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale".

Vista la relazione del Responsabile di Regolamenti e Standard di Trazione della Direzione Tecnica di RFI, RFI/TC.RS/MT.LT .n° 551 del 21/12/2001, 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 di modifiche alle "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive politensione EU43 (001÷008) RT sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale."

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

DELIBERA

Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 16.722.911.639
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma





ART.1 – I punti 1.2 – CIRCOLABILITA' E PRESTAZIONI, 2.5 TELECOMANDO/COMANDO MULTIPLO, 2.5.1 AVARIA AL TELECOMANDO/COMANDO MULTIPLO, 2.6 ANTINCENDIO, 2.8 PANTOGRAFI, 2.9 ALIMENTAZIONE CONDOTTA AT dell'allegato alla Disposizione n° 44/2001 del 15/10/2001 devono essere sostituiti con quelli riportati nell'allegato 1 della presente disposizione.

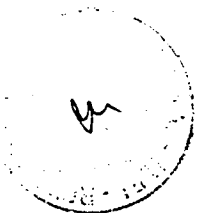
L'allegato 1 è parte integrante e costitutiva della disposizione.

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 politensione EU43 (001÷008) RT sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Roma

07/03/2002

Il Responsabile della Direzione Tecnica
Michele Elia





Allegato alla Disposizione N... **53** del... **07 GEN. 2007**

1.2 - CIRCOLABILITA' E PRESTAZIONI

Le locomotive EU43 (001÷008) RT sono ammesse a circolare (sulle linee dell'infrastruttura ferroviaria nazionale) in semplice, in multipla trazione ed in comando multiplo al rango di velocità, ed alle condizioni stabilite da RFI e comunicate con apposita disposizione dagli Uffici Territoriali.

Ai fini della normativa per l'impiego della scheda treno le Locomotive EU43 (001÷008) RT devono considerarsi iscritte nel raggruppamento "I" della "tabella accesso alle sigle" riportata sui Fascicoli Linea delle linee ove hanno autorizzata la circolabilità.

Ai fini della prestazione le locomotive EU43 (001÷008) RT sono inserite nel quadro 20 delle P.U.P.O.S. relative alle linee interessate alla loro circolazione.

2.5- COMANDO MULTIPLO

La locomotiva è predisposta per il comando multiplo con altra unità dello stesso gruppo a mezzo sistema TCN e cavo a 18 conduttori.

Per l'impiego della locomotiva in comando multiplo, durante la messa in servizio, oltre alle normali operazioni, occorre verificare il corretto funzionamento dei dispositivi antislittante e antincendio di entrambe le locomotive e l'efficienza delle relative segnalazioni con il comando multiplo attivo.

In caso di inefficienza delle suddette segnalazioni, la locomotiva accoppiata non potrà essere utilizzata in comando multiplo.

2.5.1 - AVARIA AL COMANDO MULTIPLO

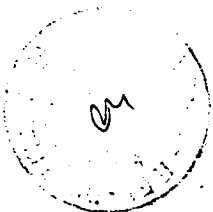
In caso di attivazione della segnalazione "Avaria telecomando" qualora la stessa permanga attiva per oltre 30 sec., il personale di condotta dovrà fermare il treno e procedere ad effettuare gli interventi previsti dal Manuale d'uso della locomotiva.

Qualora la segnalazione "Avaria telecomando" permanga attiva anche dopo gli interventi di depannage previsti, il proseguimento del servizio può avvenire nei seguenti modi:

- a) se la locomotiva remota non deve rimanere attiva, la stessa dovrà essere mantenuta inattiva in composizione secondo le modalità previste al punto 2.3.1 della presente disposizione;
- b) se la locomotiva remota deve rimanere attiva, la stessa dovrà essere mantenuta attiva e presenziata dal secondo agente di condotta.

Nel caso b), un agente abilitato ai segnali deve prendere posto permanentemente nella cabina di guida della locomotiva di testa con l'obbligo dell'osservanza dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio.

Nel caso di treni senza agenti di scorta, quando il guasto si manifesti in corsa e non sia possibile reperire un agente abilitato ai segnali, è ammesso proseguire la marcia fino alla prima località di servizio ove sia possibile reperire detto agente o applicare quanto riportato al precedente punto a), alle seguenti condizioni:





- la locomotiva di testa resti presenziata da un agente di condotta in possesso dei requisiti di conoscenza della linea e del mezzo previsti per i treni affidati ad un solo agente di condotta dalle disposizioni vigenti.
- nel successivo percorso non venga superata la velocità di 50 Km/h;
- esista il collegamento citofonico o via radio tra le due cabine presenziate.

2.6 - ANTINCENDIO

La locomotiva è dotata di un impianto antincendio automatico. L'intervento dell'impianto è segnalato dalle apposite segnalazioni acustiche e luminose presenti in cabina di guida.

Il personale di condotta durante la messa in servizio della/e locomotiva/e dovrà verificare l'efficienza di dette segnalazioni, mediante il pulsante TEST sulla pulsantiera del banco di manovra e la disponibilità dell'impianto mediante le indicazioni di stato sull'apposita pagina del monitor Diagnostica.

Nei casi di:

- Intervento (automatico o comandato) dell'impianto;
- Indisponibilità dell'impianto;
- Inefficienza di entrambe le segnalazioni (luminosa e acustica);

il Personale di condotta dovrà richiedere la sostituzione della Locomotiva interessata.

2.8 PANTOGRAFI

La locomotiva è dotata di 2 pantografi atti alla captazione di corrente sulle linee dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Normalmente deve essere utilizzato il pantografo lato cabina 2; in caso di inefficienza di tale pantografo è ammesso l'impiego dell'altro pantografo in applicazione delle procedure previste dal manuale della locomotiva

2.9 ALIMENTAZIONE CONDOTTA AT

In caso di presenza in uno stesso convoglio di due locomotive EU43 in comando multiplo, l'erogazione del REC viene effettuata dalla locomotiva presenziata (master) di testa purché esista la continuità della condotta REC tra le due locomotive.

In caso di mancata erogazione del REC per avaria della locomotiva presenziata (master), lo stesso viene automaticamente erogato dalla locomotiva remota (slave) se efficiente il comando multiplo.

