



DECRETO N. 2/2010 DEL 24/02/2010
«in vigore dal 01/06/2010»

**DEL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE FERROVIE**

**Modifiche alla
Prefazione Generale all'Orario di Servizio**

*Sostituire le pagine: 137 – 138 e 155 – 155/1
con quelle contenute nel presente fascicolo.*

Le eventuali limitazioni relative alla circolabilità devono essere prescritte al treno con M.40 a cura dell'agente addetto alla formazione treni.

2. La resistenza e la struttura degli organi di trazione e repulsione dei mezzi leggeri non consentono la composizione promiscua con materiale ordinario.

È sempre ammesso il loro rimorchio in coda ai treni oppure con locomotiva.

In casi eccezionali è ammesso il servizio di spinta con locomotiva collegata col freno continuo ai treni composti di mezzi leggeri elettrici.

È ammessa la spinta con locomotiva ai treni di mezzi leggeri termici solo per il caso di recupero dopo un guasto.

Nei casi suddetti per l'accoppiamento deve essere utilizzato il tenditore dei mezzi leggeri.

3. I mezzi leggeri elettrici possono trainare materiale ordinario munito di freno continuo tipo viaggiatori ubicato in coda (vedi Tabella 39).

4. È ammessa la composizione promiscua dei mezzi leggeri termici ed elettrici secondo le indicazioni della Tabella 40; tutti i mezzi TA e tutti quelli TE devono essere riuniti in un sol gruppo.

TABELLA 40

Collegabilità e limite assi dei treni composti di mezzi leggeri termici ed elettrici

Gruppo	ALn 663-668 Ln 664-882
ETR 220 - 240 - 250	-
ALe 540 - 601 - 660 - 840 ALe 801 001÷025 ALe 940 001÷025 ALe 803 001÷020 e 036÷053 Le 480 - 481 - 530 - 540 - 601 - 640 - 700 - 760 - 780 - 840 Le 108 Le 803 001÷020 e 036÷053 Le 803 101÷120 e 136÷161	24 (1)
ALe 841 (2)	24 (1)

(1) Di cui non oltre 12 assi TA. Per particolari esigenze di esercizio è consentito raggiungere il limite massimo di 36 assi di cui non oltre 12 assi TA.

(2) Complesso bloccato (Ale 841-761-581-841).

Art. 83**NORME DI ESERCIZIO COMUNI AI TRENI DI MEZZI LEGGERI**

1. I convogli in multiplo attacco devono uscire dal deposito con tutti gli accoppiamenti collegati e dopo aver eseguita la prova del freno.

Sui binari di stazione, l'aggancio e lo sgancio degli organi di attacco a vite, l'attivazione e la disattivazione dei passaggi di intercomunicazione, l'accoppiamento e il distacco delle condotte pneumatiche devono essere eseguite dal personale incaricato sotto la sorveglianza del personale di macchina.

L'accoppiamento ed il distacco delle condotte elettriche (A.T. e B.T.) deve essere eseguito dal personale incaricato, diretto e sorvegliato dal personale di macchina. Quest'ultimo deve inoltre:

– provvedere all'apertura e chiusura delle porte di testata e delle portelle di carenatura quando occorrono chiavi apposite in dotazione al mezzo;

– mettere a disposizione del personale incaricato gli accoppiamenti pneumatici di emergenza;

– collaborare col personale addetto per l'unione ed il distacco dei mantici di tipo speciale in opera sulle Ale 540-660-840 e sulle Le 540-760-840.

In ogni caso l'addetto all'aggancio può introdursi tra i rotabili per eseguire tale operazione, solo se fermi e dopo che sia stato effettuato l'accostamento.

Nei mezzi leggeri muniti di organi di aggancio automatico le operazioni di unione e distacco sono, di regola, effettuate nei depositi locomotive. Nelle stazioni, in caso di necessità, deve intervenire il personale di macchina.

2. Le porte delle cabine di guida delle singole unità non occupate dal personale di macchina, dal capotreno o da agenti autorizzati, devono durante il viaggio essere chiuse a chiave.

Non è ammessa durante il viaggio la presenza in cabina di guida di viaggiatori od agenti non autorizzati o non comandati a viaggiare nelle cabine; la porta di accesso deve rimanere costantemente chiusa.

3. Gli organi di comando e di blocco dei mezzi non presenziati dal personale di condotta devono essere custoditi nella cassa attrezzi del mezzo al quale appartengono. Le casse devono essere chiuse a chiave e le chiavi custodite dal personale di condotta del treno.

4. Durante la corsa dei treni i mezzi leggeri devono essere guidati dal banco di manovra della cabina anteriore rispetto al senso di marcia, salvo i casi di guasto previsti all'articolo 65.

Nei treni affidati ad un solo agente addetto alla condotta il controllo del regolare collegamento e l'eventuale normalizzazione degli accoppiatori BT lungo il treno resta affidato ad un agente con funzioni di verificatore o capotreno.

19. I treni navetta devono essere immobilizzati a cura del personale di condotta stazionando la locomotiva e la carrozza pilota.

Condizioni più restrittive, da riportarsi nelle disposizioni «Disposizioni varie per località di servizio» del Fascicolo Linea o Fascicolo Orario, possono essere previste, sentite le Imprese Ferroviarie, dalle Unità periferiche, in base alle condizioni ambientali (ad esempio: pendenza del binario, particolari condizioni atmosferiche). Qualora sia necessario lo spostamento in manovra di un treno navetta già posto in stazionamento, il personale di condotta del mezzo di manovra ha l'obbligo di togliere i freni di stazionamento inseriti e di provvedere al successivo stazionamento al termine dell'operazione di manovra.

20. Devono essere, inoltre, osservate le norme di cui ai comma 1, 5, 6, 8 e 9 precedenti.

21. Quando viene composto, o comunque manovrato, un treno di carrozze dotate di condotta elettrica a 13/18 e 78 conduttori, deve essere eseguito sempre il collegamento di entrambe le condotte elettriche.

22. Soppresso.

Art. 91 bis

DISPOSIZIONI RIGUARDANTI LE CARROZZE E DUE PIANI

1. Tali carrozze sono provviste di sospensioni pneumatiche la cui efficienza è segnalata, a mezzo di lampada spia, nelle cabine di guida delle locomotive attrezzate per treni navetta telecomandati e della carrozze semipilota di qualsiasi tipo.

2. L'impresa ferroviaria deve programmare e comunicare al proprio personale, ad ogni variazione di orario, l'elenco dei treni composti con carrozze a due piani. Per i treni non previsti nella predetta comunicazione, nella cui composizione sono previste carrozze a due piani, deve essere praticata al personale del treno apposita prescrizione (1).

(1) In composizione carrozze a due piani.

3. All'inizio del servizio il personale di condotta deve controllare l'efficienza delle sospensioni pneumatiche attraverso l'apposita segnalazione in cabina.

Durante la marcia in caso di mancata segnalazione di regolarità delle sospensioni in parola il p.d.m. proseguirà sino al termine di corsa rispettando la limitazione di velocità indicata all'art. 65-Tab. 31 bis. La stessa limitazione di velocità dovrà essere rispettata anche quando le carrozze a due piani sono in composizione a treni non aventi la condotta principale collegata o aventi in testa una locomotiva non provvista della suddetta apparecchiatura di controllo.

La predetta limitazione non dovrà, invece, essere osservata nel caso di soccorso ad un treno navetta con telecomando quando l'agente di macchina che resta sulla locomotiva guasta o sulla carrozza pilota per il comando delle porte possa effettuare anche il controllo della regolarità delle sospensioni pneumatiche.

4. Le carrozze a due piani sono munite di dispositivo Autocontinuo per la frenatura del carico.