

CAPITOLO VII bis

**RILEVAMENTO DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE
DEI ROTABILI - COMPUTO E VERIFICA DELLA FRENATURA -
EMISSIONE DELLE PRESCRIZIONI TECNICHE****Attribuzioni del personale****Art. 81 bis**

1. Il rilevamento dei dati caratteristici dei rotabili in composizione al treno, ai fini della compilazione dei documenti treno e delle eventuali prescrizioni tecniche, è affidato ad agenti addetti alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione.

Qualora nelle operazioni di rilevamento di cui sopra siano riscontrate anomalie (veicoli scaduti di revisione, veicoli con etichette che comportino restrizioni, veicoli con freno continuo automatico isolato o irregolarità nella distribuzione dei freni lungo il treno, ecc.), dovranno essere adottati i provvedimenti previsti dalle norme in vigore (scarto veicolo, modifiche alla composizione, ecc.).

L'agente addetto alla formazione treni deve provvedere alla visita dei treni composti di materiale ordinario.

Nei treni viaggiatori la visita deve essere effettuata nei seguenti casi:

a) nella stazione di origine, dopo operazioni di manutenzione corrente programmata;

b) all'inizio del turno di utilizzazione del materiale (cambio orario, immissione di nuovo materiale, impiego per treni straordinari, ecc.);

c) nelle stazioni di transito di confine per i treni in ingresso sulla Rete Ferroviaria Italiana, salvo l'esistenza di particolari accordi fra l'Impresa Ferroviaria esercente il treno proveniente da una infrastruttura ferroviaria di uno Stato confinante e l'Impresa Ferroviaria titolare della traccia corrispondente sulla Rete Ferroviaria Nazionale. In tali accordi quest'ultima Impresa Ferroviaria - assumendone la piena ed esclusiva responsabilità - deve garantire il pieno rispetto delle norme tecniche di circolazione vigenti sulla Rete Ferroviaria Nazionale. In particolare, negli accordi di cui trattasi deve espressamente essere assicurato il rispetto di quanto a tal fine specificamente prescritto - con apposita disposizione- dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di Documenti di scorta e condizioni tecniche del treno;

d) nella stazione di origine, in caso di variazione dei dati di composizione dei treni in arrivo.

Nei treni merci la visita deve essere effettuata nei seguenti casi:

e) nella stazione di origine (località dove il treno viene inizialmente composto ed emessa la lista dei veicoli/ foglio veicoli); per le successive località, ai fini della visita, non sono considerate stazione di origine quelle in cui il treno cambia il numero e/o la locomotiva, e/o il foglio di corsa (o Bollettino di Frenatura e Composizione). In tali località la visita è da limitare agli eventuali veicoli aggiunti;

f) nelle stazioni di transito di confine per i treni in ingresso sulla Rete Ferroviaria Italiana, salvo l'esistenza di particolari accordi fra l'Impresa Ferroviaria esercente il treno proveniente da una infrastruttura ferroviaria di uno Stato confinante e l'Impresa Ferroviaria titolare della traccia corrispondente sulla Rete Ferroviaria Nazionale. In tali accordi quest'ultima Impresa Ferroviaria - assumendone la piena ed esclusiva responsabilità - deve garantire il pieno rispetto delle norme tecniche di circolazione vigenti sulla Rete Ferroviaria Nazionale. In particolare, negli accordi di cui trattasi deve espressamente essere assicurato il rispetto di quanto a tal fine specificamente prescritto - con apposita disposizione - dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di documenti di scorta e condizioni tecniche del treno;

g) nelle stazioni intermedie dove sia modificata la composizione, limitatamente al materiale aggiunto;

h) in particolari situazioni stabilite dall'Unità centrale competente.

In ogni stazione di origine, ed in quelle in cui sia variata la composizione, restano invariati gli accertamenti previsti dalle specifiche Istruzioni che devono essere espletati dal personale dei treni.

L'agente che provvede, nella stazione di origine, all'esposizione dei dati nel BFC o nel Quadro VII del foglio di corsa, deve, di regola, eseguire personalmente anche la visita del materiale.

Si fa eccezione per i treni viaggiatori scortati da foglio di corsa multiplo o da BFC utilizzato per più numeri di treno che circolano con la stessa composizione ed hanno origine in un'unica giornata solare, nel qual caso la visita deve essere effettuata solo al materiale del primo treno indicato nel suddetto documento, anche nel caso in cui ne venga consegnato più di uno.

2. L'agente addetto alla formazione treni deve provvedere:

- all'esposizione nella lista veicoli /foglio veicoli dei dati dei singoli veicoli e dei relativi totali, nonché alle annotazioni interessanti i veicoli in composizione;
- alla verifica che la composizione del treno rispetti i limiti stabiliti all'Art. 73;
- all'esposizione nel BFC dei dati concernenti la frenatura e la composizione del treno, nonché al computo della massa frenata e della relativa percentuale di massa frenata effettiva, praticando sempre le occorrenti prescrizioni con modulo M. 40;
- alla verifica, nei treni scortati da Scheda Treno e da BFC, che i dati treno reali del BFC siano congruenti con quelli indicati nella intestazione della Scheda Treno. Qualora almeno uno dei dati reali riguardanti: velocità e rango dei veicoli, percentuale di massa frenata, tipo di freno (1), riportati nel BFC, sia inferiore quanto indicato nella intestazione della Scheda Treno, ovvero qualora il mezzo di trazione sia diverso, l'agente addetto alla formazione treni deve provvedere, salvo casi di motivata impossibilità, alla ristampa della Scheda Treno stessa. Il formatore può provvedere alla ristampa della Scheda Treno, anche nel caso in cui i dati reali del treno siano migliorativi rispetto a quelli programmati;
- all'esposizione nel foglio di corsa, dove questo è in uso, dei dati concernenti la frenatura e la composizione del treno, al computo della massa frenata prescritta e della percentuale effettiva di massa frenata, pratican-

(1) Il freno tipo merci è da ritenere inferiore al freno tipo viaggiatori.

do sempre le occorrenti prescrizioni con Modulo M. 40;

- a praticare tutte le occorrenti prescrizioni al treno relative al carico e alla circolabilità dei rotabili in composizione con modulo M. 40.

3. Le incombenze stabilite dai commi 1 e 2 possono essere devolute al capotreno, o al macchinista in possesso di specifica abilitazione.

Nei treni senza capotreno tali incombenze possono essere devolute al macchinista, anche se non in possesso della predetta specifica abilitazione, solo per interventi su rotabili in avaria.

4. Quando le incombenze stabilite dai commi 1 e 2 sono svolte dall'agente addetto alla formazione treni, il capotreno deve controllare che nel BFC o nel foglio di corsa sia esposta la percentuale di massa frenata e che la percentuale di massa frenata effettiva sia congruente con quella indicata nella prescrizione tecnica ricevuta.

Nei treni senza capotreno è devoluta al macchinista l'esecuzione delle verifiche anzidette.

5. Agli agenti incaricati della prova del freno continuo competono le verifiche stabilite dall'Istruzione per l'esercizio del freno continuo automatico, indipendentemente dagli obblighi che, al riguardo, fanno carico ad altro personale.

6. In caso di adozione, totale o parziale, di frenatura a mano, valgono, in quanto pertinenti, le norme stabilite nei commi precedenti, con la differenza che compete in ogni caso al capotreno disporre per il presenziamento dei freni a mano occorrenti; il capotreno deve inoltre indicare nella lista veicoli / foglio veicoli la massa frenata a mano dei veicoli interessati a conferma del loro presenziamento con frenatori. Analogamente egli deve regolarsi negli altri casi in cui, in base alle norme del precedente Capitolo, occorre far presenziare da frenatore il veicolo di coda o quello attiguo.

7. Qualora una parte del treno non sia servita da freno continuo, l'agente addetto alla formazione treni (o il capotreno od il macchinista, nei casi di cui al comma 3) deve notificare per iscritto il numero del primo veicolo dalla testa non servito da freno continuo all'agente incaricato della prova del freno. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 3, l'agente addetto alla formazione treni deve fare la stessa notifica anche al capotreno (o al macchinista nei treni senza capotreno). L'agente che riceve la predetta notifica è tenuto a verificarne la validità.

8. Il personale addetto alla formazione treni deve comunicare per iscritto agli agenti designati dalla Rete Ferroviaria Italiana in base a disposizioni locali (DM, DCO, DU, ecc.), la composizione di tutti i treni merci (dati relativi al gruppo locomotiva, alla frenatura, alla lunghezza del treno compresa la locomotiva, alla velocità dei rotabili, alla presenza di trasporti eccezionali, alle limitazioni rispetto alla massa assiale, alla presenza di merci pericolose e di trasporti codificati).

La composizione dei treni viaggiatori deve essere comunicata solo nel caso di variazioni rispetto a quella programmata.

CAPITOLO VIII

NORME PER IL SERVIZIO CON MEZZI LEGGERI

(Elettrotreni, Automotrici termiche ed elettriche e loro Rimorchi)

Art. 82
CIRCOLAZIONE E COMPOSIZIONE

1. La circolabilità degli ETR 250, 300, 450, 460, 460 P, 470, 480 e 500, delle automotrici elettriche ALe 601,801,803,841,940 e dei complessi ALe 506/426 (TAF) è riportata nel Fascicolo Linee/FascicoloOrario.

La circolabilità degli altri mezzi leggeri è equiparata a quella dei veicoli a carrelli (vedi Capitolo XIV) fatta eccezione per l'ETR 401 per il quale vale la limitazione di cui all'Art. 89 bis/2.

TABELLA 39

Collegabilità e limite assi dei treni composti di mezzi leggeri elettrici ammessi in multiplo attacco (1)

Gruppo	Tipo di rolabili	Gruppo col quale è ammesso il collegamento			
		1	2	3	4
1	ETR 220-240-250	24	24	-	-
2	ALe 540-601-660-840 ALe801 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	24 (a)	24 (a)	(c)
3	ALe 841 (b)	-	24 (a)	24 (a)	
4	Veicoli di materiale ordinario muniti di freno continuo tipo Viaggiatori (c)	-	(c)	-	-
(a) Per particolari esigenze di servizio (rientro ed invio, eccezionale affluenza di viaggiatori) il limite massimo è di 36 assi. (b) Complesso bloccato (841-761-581-841). (c) Riuniti in un solo gruppo ed ubicati in coda.					

(1) Per le automotrici elettriche gr. ALe 582, ALe 642, ALe 644, ALe 724, ALe 804 e relativi rimorchi vedasi Art. 86 bis.