

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE N° 21 del 09 MAG. 2007

“Modifiche alla Prefazione Generale all’Orario di Servizio (PGOS)”

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 Decreto Legislativo 11 luglio 1992 n. 333, convertito in legge 8 agosto 1992 n. 359, recante “Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica”;

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 Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

VISTO il Decreto Legislativo 30 settembre 2004, n. 268, recante “Attuazione della direttiva 2001/16/CE in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale”;

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;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente ad oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell’art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

VISTO il combinato disposto degli articoli da 96 a 99 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e art. 4 secondo comma, 10 secondo e terzo comma, 11 quarto comma e 36 primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell’Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell’esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;



Pagina 1 di 15

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell’art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs n. 188/2003
Sede legale - Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.853.697.107,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Ica 01008081000 - R.E.A. 758300

COPIA CONFORME ALL’ORIGINALE

La presente disposizione è composta di n° 15 pagine





VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 424/AD del 7 maggio 2001 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 Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 06 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma al responsabile della Direzione Tecnica della Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la relazione RFI/TC./N.S.C. n° 000051 del 18 aprile 2007 dei Responsabili delle competenti Strutture Operative Centrali della Direzione Tecnica, con cui si propone l'emanazione di una disposizione avente per oggetto "Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS)".

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta disposizione;

DELIBERA

Art. 1

All'Art 74 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 6 è così sostituito:

6. Nei treni serviti da freno continuo la percentuale di massa frenata ottenuta con i freni di stazionamento disponibili nella parte rimorchiata e nella seconda metà (comprese nel computo le locomotive ubicate in coda) non deve essere inferiore ai valori indicati nella Tabella 36 riferiti ai gradi di frenatura principali e sussidiari del tratto di linea.

E' ammesso il mancato rispetto dei valori indicati nella Tabella 36 a condizione che la locomotiva in servizio al treno sia dotata degli appositi dispositivi di ausilio all'immobilizzazione (staffe) di cui all'allegato VII e, in caso di treni merci, il treno sia composto da almeno il 50% di carri carichi e la sua massa non superi quella prevista dall'Art. 73. Qualora i vincoli relativi ai treni merci non possano essere rispettati, dovranno applicarsi ulteriori specifiche procedure disciplinate con apposita prescrizione.

La dotazione di staffe è sempre obbligatoria per locomotive in servizio ai treni affidati ad un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni.

Tutti i rotabili in composizione ai treni viaggiatori devono comunque essere dotati di freno di stazionamento.





Sui treni merci si deve aver cura di ubicare un veicolo con freno di stazionamento efficiente il più vicino possibile a quello di coda.

Art. 2

All'Art 78 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 4 è così sostituito:

4. Qualora durante il viaggio venga a mancare l'azione del freno continuo automatico su tutto o parte del treno, il convoglio dovrà essere immobilizzato come stabilito al successivo comma 7.

Nei casi in cui l'azione del freno continuo automatico venga a mancare su alcuni dei veicoli e la condotta generale resti alimentata fino all'ultimo veicolo, è ammesso proseguire a condizione che:

- sia ancora realizzabile almeno una massa frenata con freno continuo automatico pari o superiore al valore richiesto dalla relativa tabella B utilizzabile, con un minimo del 45%;
- sia possibile presenziare il veicolo di coda, munito di freno a mano efficiente, qualora abbia il freno continuo automatico inefficiente fino al raggiungimento di una località di servizio per lo scarto del veicolo stesso.

Nel caso in cui le condizioni di frenatura anzidette non siano realizzabili è ammesso proseguire per il ricovero in una località di servizio, solo se è possibile rispettare le condizioni stabilite dal successivo comma 5.

- Il comma 5 è così sostituito:

5. Qualora non sia possibile realizzare la percentuale di massa frenata minima di cui al precedente comma 4, il macchinista potrà raggiungere la prima località di servizio dove il treno possa essere ricoverato, non superando la velocità di 30 km/h, purché:

- a) la linea da percorrere abbia grado di frenatura, principale e/o sussidiario, non superiore al V;
- b) la percentuale di massa frenata residua ottenibile con freno continuo automatico sia uguale o superiore al 25%;
- c) la condotta del freno continuo si estenda su tutto il treno;
- d) sia possibile presenziare il veicolo di coda, munito di freno a mano efficiente, qualora abbia il freno continuo automatico inefficiente.

Ferme restando le condizioni di cui ai punti a) e b), è ammesso che il treno possa essere ricoverato in una località di servizio impegnando esclusivamente tratti di linea in discesa senza contropendenze, anche in assenza dei requisiti di cui ai punti c) e d).





Qualora non sia possibile rispettare le condizioni suddette, dovrà essere richiesto soccorso di locomotive ed eventualmente di veicoli, al fine di portare la percentuale di massa frenata ai valori minimi necessari.

- Il comma 7 è così sostituito:

7. Qualora venga meno la possibilità di garantire l'immobilità del treno a mezzo del freno continuo automatico, del freno diretto e del freno stazionamento della o delle locomotive presenziate, il personale di condotta dovrà provvedere all'immobilizzazione del convoglio, nel caso in cui la sosta sia superiore a:

- 60' su linea con pendenza uguale o inferiore al 10 ‰;
- 15' su linea con pendenza superiore al 10 ‰;
- 5' su linea con pendenza superiore al 27 ‰ nel caso di treni affidati al solo personale di condotta;

adottando i seguenti provvedimenti:

- a) svuotare la condotta generale del freno;
- b) serrare tutti i freni di stazionamento disponibili;
- c) mettere in opera, qualora la frenatura ottenibile con i freni di stazionamento disponibili nella parte rimorchiata risulti inferiore a quella minima ammessa dalla Tabella 36 riferita al grado di frenatura principale e sussidiario del tratto di linea interessato, gli appositi dispositivi di ausilio all'immobilizzazione dei treni (staffe) disponibili sulla locomotiva.

La messa in opera delle staffe e la successiva toltà d'opera dovranno avvenire con le modalità previste all'Allegato VII e previo richiesta della sospensione della circolazione, ricevendo conferma scritta dal DM/DCO interessato, qualora le staffe debbano essere poste in opera o tolte d'opera lato interbinario.

Qualora, per particolari situazioni di emergenza, non fossero utilizzabili le staffe, si dovrà provvedere a calzare le ruote usando al caso anche il pietrisco della massicciata.

Per il serraggio dei freni di stazionamento e per la messa in opera delle staffe, il personale di condotta potrà avvalersi del personale di accompagnamento dei treni.

In caso di treno affidato ad un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni, tale agente dovrà provvedere all'immobilizzazione del convoglio svuotando la condotta generale, mettendo sempre in opera le staffe e serrando, subito dopo, i freni di stazionamento disponibili.

I provvedimenti di cui al presente comma dovranno essere adottati subito in caso di spezzamento o dimezzamento di un treno, intercettando la condotta generale del freno e dando la precedenza all'immobilizzazione della parte non più collegata con la locomotiva.

Art. 3

All'articolo 83 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è apportata la seguente modifica:

- Il comma 10 è così sostituito:





10. Per l'apertura, la chiusura e la sorveglianza delle porte a comando automatico (elettrico o elettropneumatico) valgono le norme relative ai treni composti con rotabili aventi caratteristiche di cui al punto a) del comma 1 dell'art. 91 ter.

Art. 4

All'articolo 91 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:

- Il quarto capoverso del comma 10 è così sostituito:

Nel caso di un treno navetta trainato è ammesso aggiungere una locomotiva a condizione che questa venga ubicata in testa. In tal caso può essere evitato il presenziamento della locomotiva titolare purché dalla locomotiva di testa vengano alimentate la condotta principale e la condotta AT ed inoltre restino inalterate le modalità di comando e controllo delle porte.

- Il primo capoverso del comma 15 è così sostituito:

15. Per l'apertura, la chiusura e la sorveglianza delle porte di tipo a comando automatico (elettrico o elettropneumatico) delle carrozze valgono le norme di cui ai punti a) e b) del comma 1 dell'art. 91 ter.

Art. 5

All'articolo 91 bis della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è apportata la seguente modifica:

- Il comma 2 è così sostituito:

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).

Art. 6

Al CAPITOLO IX bis della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:

- Il titolo del CAPITOLO IX bis è così sostituito:

CAPITOLO IX bis





NORME SULLE PORTE A COMANDO AUTOMATICO

- L'articolo 91 ter è così sostituito:

Art. 91 ter

PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTROPNEUMATICO)

GENERALITÀ

1. I treni composti con rotabili muniti di porte a comando automatico permettono la chiusura centralizzata delle porte (telechiusura) e, secondo le loro caratteristiche, si suddividono nelle seguenti tipologie:

a) **TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA**

Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura o il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida e per i quali si deve rilevare lo stato di chiusura delle porte in cabina di guida per mezzo di segnalazione luminosa. I rotabili possono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;

b) **TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA**

Questi treni sono composti da rotabili per i quali il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida. I rotabili devono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;

c) **TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE**

Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura delle porte è possibile solo dopo lo sblocco da parte del dispositivo tachimetrico di sicurezza. Tale dispositivo assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità.

2. Tutti i treni che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed espletano servizio viaggiatori, per quanto riguarda il sistema di chiusura delle porte, devono essere composti con rotabili dotati di porte a comando automatico e con telechiusura attiva sull'intero convoglio.





Sono eccezionalmente ammessi treni in composizione rotabili muniti di porte a chiusura manuale nel rispetto di quanto previsto al comma 4.

3. L'Impresa Ferroviaria deve programmare e comunicare al proprio personale, ad ogni variazione di orario, l'elenco dei treni di cui al comma 1 punti a), b) e c) specificando le singole tipologie ad eccezione dei treni composti da mezzi leggeri ed ETR.

Per i treni non previsti nella predetta comunicazione o in caso vi siano differenze di composizione rispetto a quanto programmato, nelle stazioni di origine, di cambio di trazione e in quelle ove il treno cambia composizione, deve essere praticata al personale del treno apposita prescrizione riguardo alla tipologia di chiusura delle porte utilizzando le seguenti formule:

Treni di cui al comma 1, punto a): *"Vostro treno composto da ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punto a) dell'art. 91 ter della PGOS"*.

Treni di cui al comma 1, punto b): *"Vostro treno composto da ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punto b) dell'art. 91 ter della PGOS"*.

Treni di cui al comma 1, punto c): *"Vostro treno composto da ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE di cui al comma 1, punto c) dell'art. 91 ter della PGOS"*.

In presenza di rotabili con porte a chiusura manuale valgono le norme di cui al comma 4.

4. In presenza di rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale o di rotabili con telechiusura guasta, l'apertura, la chiusura ed il controllo delle stesse è affidato al personale di accompagnamento dei treni.

Nel caso di treni composti da materiale ordinario (carrozze), i rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale devono essere ubicati in coda assoluta.

L'Impresa Ferroviaria deve dare avviso con prescrizione al personale di condotta e di accompagnamento della presenza di porte a chiusura manuale in composizione al treno.

5. Le locomotive dei treni di cui al comma 1, punti a) e b), devono essere dotate di apparecchiature idonee alla telechiusura delle porte e della condotta principale mentre quelle in servizio ai treni di cui al comma 1, punto c) devono essere provviste almeno della condotta principale.

I treni di cui al comma 1, punto b) quando, per guasto della locomotiva in corso di viaggio, debbano essere effettuati eccezionalmente con locomotive non atte al telecomando o mancanti di apparecchiature per il comando delle porte, sono considerati assimilati ai treni di cui al comma 1, punto c). In tal caso il personale di condotta deve notificare la circostanza per iscritto al capotreno.

6. I rotabili con porte a comando automatico sono muniti, in prossimità delle stesse, di un dispositivo di sicurezza piombato da utilizzare per l'apertura delle porte in caso di emergenza. Tale dispositivo è corredato da una targhetta esplicativa indicante le sue funzioni.

7. I treni di materiale ordinario devono essere possibilmente composti con rotabili appartenenti alla stessa tipologia. Sono ammesse composizioni promiscue, purché





raggruppate per tipo in modo da garantire il rispetto delle norme specifiche per ciascuna tipologia di rotabile, esclusivamente nei seguenti casi:

- a) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti a) e b). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:

“Vostro treno composto da ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA E DA ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punti a) e b) dell'art. 91 ter della PGOS, per i quali necessita il comando e il consenso di apertura delle porte e la segnalazione dello stato di chiusura delle stesse in cabina di guida”.

In tal caso il personale di condotta, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a). La segnalazione dello stato di chiusura delle porte in cabina riguarda solo i rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a).

- b) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti b) e c). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:

“Vostro treno composto da ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA E DA ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE di cui al comma 1, punti b) e c) dell'art. 91 ter della PGOS, per i quali necessita il consenso di apertura delle porte”.

In tal caso il personale di condotta, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto b).

8. L'Impresa Ferroviaria deve emanare, ad integrazione delle presenti norme, le eventuali procedure di dettaglio per la corretta utilizzazione delle porte di accesso dei rotabili nonché istruire il personale interessato.

NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO a)

9. L'apertura delle porte dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandata dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.

10. La chiusura delle porte è eseguita:

- a) dal capotreno che, dopo il segnale di "pronti" degli altri agenti di accompagnamento, comanda tramite uno dei dispositivi la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il "pronti" al dirigente o, se di sua competenza, l'ordine di partenza al personale di condotta, provvede alla chiusura anche di quest'ultima. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni volta che è stato comandato il consenso di apertura, anche se non vi è stata alcuna utilizzazione delle porte stesse;
- b) dal personale di condotta, su ordine del capotreno, sui treni aventi in





composizione rotabili non muniti di dispositivi di chiusura. In tal caso il capotreno può servirsi di un agente di accompagnamento per ordinare al personale di condotta la chiusura delle porte. Tali condizioni valgono anche per particolari servizi individuati dalle Imprese Ferroviarie.

Nei treni scortati dal solo capotreno e composti da due sezioni per i quali non è possibile comandare la chiusura di tutte le porte agendo su un solo dispositivo di chiusura, il personale di condotta competente può chiudere le porte di una delle due sezioni su ordine verbale del capotreno o di altro agente di accompagnamento da lui incaricato.

11. Il personale di condotta dei treni di cui al comma 1 punto a) non deve partire in mancanza della segnalazione luminosa del controllo centralizzato dell'avvenuta chiusura di tutte le porte posta sul banco di manovra della cabina di guida. Durante la marcia del treno, nel caso in cui il personale di condotta si avveda della mancanza di tale segnalazione luminosa, deve in ogni caso provvedere all'arresto del treno e informare il capotreno di tale mancanza al fine di eseguire il controllo della chiusura di tutte le porte del treno.

NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO b)

12. Il consenso per l'apertura delle porte, dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandato dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.

13. La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10.

Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogniqualvolta che l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.

NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO c)

14. L'apertura delle porte è possibile localmente dopo lo sblocco automatico delle stesse al di sotto della prefissata soglia di velocità (comma 1 punto c).

15. La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10.

Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogniqualvolta che l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.

NON CONFORMITÀ ALLE PORTE E/O AL SISTEMA DI CHIUSURA

16. L'Impresa Ferroviaria deve emanare le specifiche norme ed istruire il personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di garantire la sicurezza dei viaggiatori e del personale di servizio.

Le Imprese Ferroviarie devono altresì stabilire, per ogni singola tipologia di rotabile, il numero massimo delle porte da poter mettere fuori servizio e bloccare in posizione di chiusura in caso di guasto, al fine di poter effettuare servizio viaggiatori anche con i rotabili interessati al guasto, garantendo nel contempo la possibilità della necessaria evacuazione dei viaggiatori in presenza di gravi anomalie (incendio, ecc.).





17. Le porte non utilizzabili devono essere assicurate in posizione di chiusura, segnalate con le apposite etichette e segnalate sul libro di bordo dei rotabili stessi secondo le norme vigenti.

18. Durante la marcia del treno, in caso di rilievo, da parte del personale di accompagnamento, di una o più porte non correttamente chiuse, questi deve tempestivamente provvedere a far arrestare il treno al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.

Ogni tentativo di chiusura delle porte durante la corsa del treno è vietato.

19. In caso di richiesta di locomotiva di soccorso deve essere assicurata l'alimentazione dei servizi pneumatici.

- La Tabella 44 bis - "Anormalità più frequenti relative alla chiusura delle porte"- è soppressa.

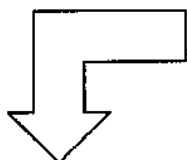
Art. 7

La nota (1) posta a piè di pagina all'articolo 118 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è così modificata:

- (1) vedasi le Norme per la verifica tecnica dei veicoli, Parte II - punto 12.1 e le Fiches di riferimento.

Art. 8

L'Allegato VII della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è così sostituito:



Allegato VII

DISPOSITIVI DI AUSILIO ALL'IMMOBILIZZAZIONE DEI TRENI IN DOTAZIONE AI MEZZI DI TRAZIONE - "STAFFE"





Art. 1

Generalità

1. I dispositivi di ausilio all'immobilizzazione dei treni in dotazione ai mezzi di trazione hanno lo scopo di agevolare le operazioni per l'immobilizzazione dei treni in particolari situazioni di emergenza.

Sono costituiti da staffe da posizionare sulle rotaie sotto le ruote dei rotabili ferroviari.

I dispositivi sono di due tipi:

- a) staffe in lega d'alluminio;
- b) staffe in legno.

2. Le staffe in lega d'alluminio sono costituite da un cuneo con apposita curvatura e base di appoggio che ne consente il posizionamento sulla rotaia, al quale è applicata un'asta girevole che sorregge un manico di materiale ad alta visibilità (fig. 1).

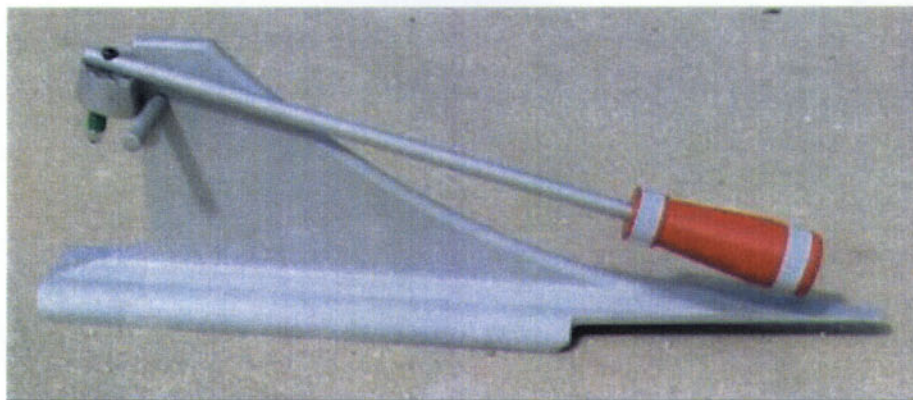


fig. 1

3. Le staffe in legno hanno il corpo staffa in legno inserito in un rivestimento di lamiera metallica al quale è applicata un'asta girevole munita alla sua estremità di una bandierina color arancio ad alta visibilità (fig. 2).

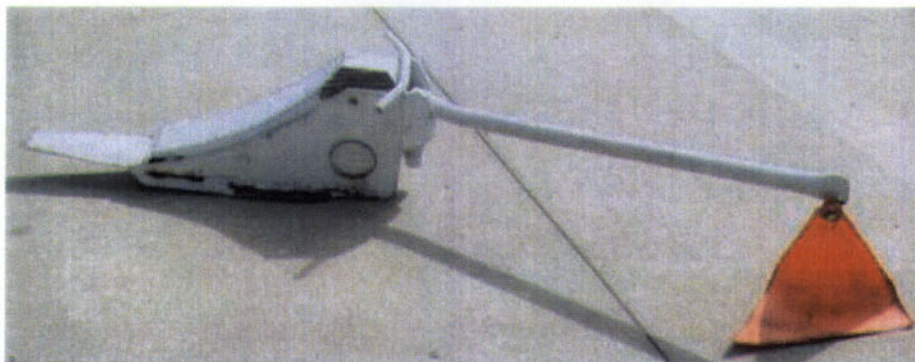


fig. 2





4. L'asta con il manico o con la bandierina ha lo scopo di agevolare il trasporto, la messa in opera, l'individuazione e il recupero.

Nelle staffe in lega d'alluminio il manico, se opportunamente posizionato, provoca per effetto del suo peso il ribaltamento della staffa quando la stessa viene liberata dalla ruota del rotabile.

Art. 2

Staffe in dotazione

1. Le staffe in dotazione alle locomotive di cui all'art. 74 comma 6 devono essere in numero non inferiore a 12 (non rientrano nel computo le eventuali ulteriori staffe prescritte dalle norme particolari di circolazione del mezzo di trazione come dotazione aggiuntiva).

La presenza di tale dotazione deve essere segnalata sui libri di bordo.

La presenza di tutte le staffe previste nella dotazione di bordo deve essere verificata dal personale di condotta durante la messa in servizio dei mezzi di trazione.

Art. 3

Messa in opera

1. Le staffe devono essere messe in opera quando, in caso di anormalità, sia necessario immobilizzare il convoglio (art. 78 comma 7).

2. Deve essere impiegata una staffa per ogni rotabile. Se il treno è composto da un numero di rotabili superiore al numero di staffe in dotazione, le staffe devono essere impiegate tutte e nel seguente modo:

- staffe in lega d'alluminio (fig. 4): calzando i primi otto rotabili lato valle (nel senso della discesa¹), escludendo, se possibile, i veicoli vuoti. Le rimanenti staffe devono essere distribuite uniformemente sui rimanenti rotabili calzando preferibilmente i veicoli carichi e le locomotive;
 - staffe in legno (fig. 5): distribuendo le staffe uniformemente lungo tutto il treno calzando preferibilmente le locomotive ed i veicoli carichi.
- E' vietato l'uso promiscuo di diverse tipologie di dispositivi di ausilio all'immobilizzazione dei treni, fatto salvo il caso di situazioni di emergenza in cui non si possa agire diversamente.

¹ Al fine dell'individuazione della reale pendenza (salita/discesa) si fa presente che i gradi di frenatura del tratto di linea possono per definizione non essere indicativi.





Esempio di convoglio immobilizzato con 12 staffe:

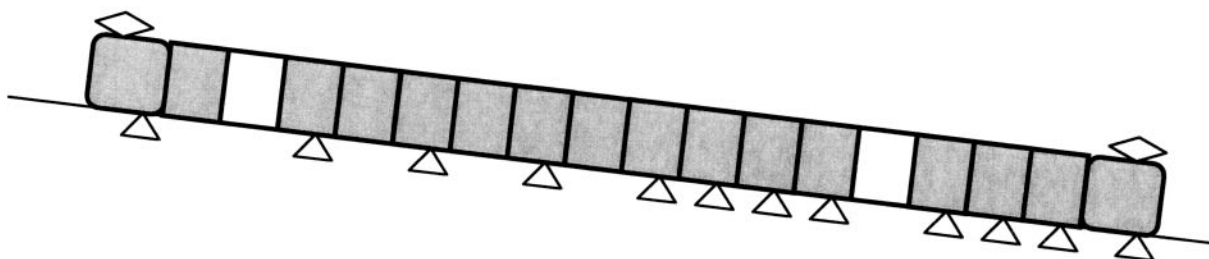


fig. 4: convoglio immobilizzato con staffe in lega d'alluminio

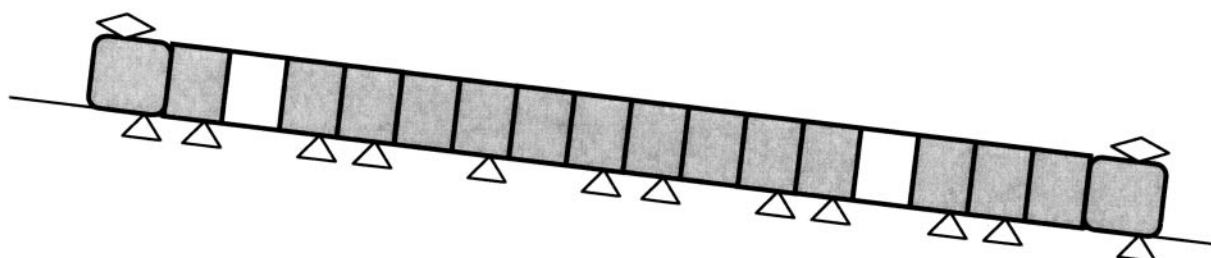


fig. 5: convoglio immobilizzato con staffe in legno



Locomotiva



Veicolo carico



Veicolo vuoto



Veicolo calzato con staffa

3. Le staffe devono essere posizionate sulla rotaia fra le due sale o i due carrelli del rotabile in modo da consentire un maggior spazio di retrocessione per facilitarne la rimozione.

Applicando la staffa ad una locomotiva, si deve preferibilmente calzare un asse non servito da freno a mano.

La linguetta deve essere inserita sotto la ruota in modo da impedirne il moto nel senso della discesa². L'asta dovrà essere orientata verso l'esterno del binario (fig. 6 e fig. 7). Nel caso delle staffe di alluminio l'asta deve assumere la posizione ortogonale rispetto al binario (fig. 6).

Le staffe devono essere poste in opera tutte sullo stesso lato del treno, possibilmente lato opposto all'interbinario.

² Vedi nota 1.



Al termine della messa in opera il personale dei treni deve segnalare l'intervento sul libro di bordo specificando il numero di staffe messe in opera.

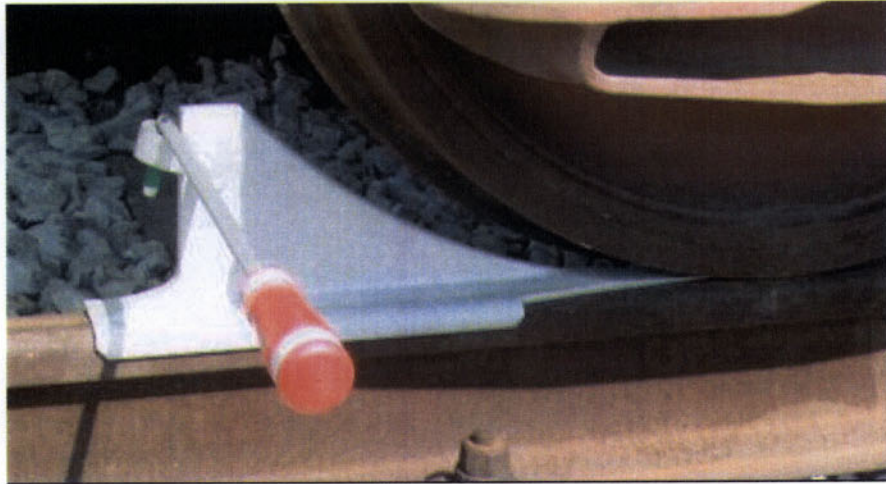


fig. 6

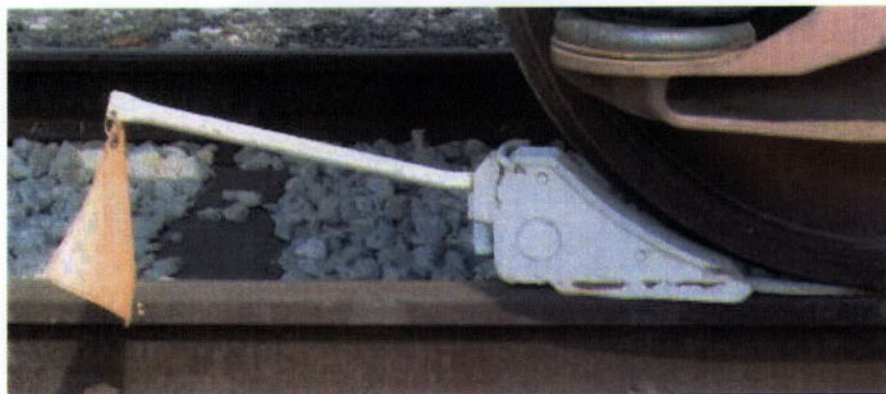


fig. 7

Art. 4

Tolta d'opera

1. Cessata la necessità di mantenere fermo il treno, devono essere recuperate tutte le staffe impiegate procedendo come di seguito:

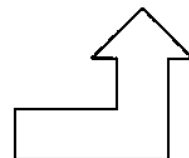
- muovere, se le ruote calzate avessero sormontato le staffe impedendone il recupero, il treno verso monte, in modo da liberare le staffe stesse, chiedendo, se necessario, la locomotiva di soccorso;
- procedere al recupero di tutte le staffe, verificando visivamente che non riportino segni di deformazione o crettature in seguito a compressione;





- collocare le staffe recuperate negli appositi contenitori/vani sulla locomotiva, verificando l'effettivo recupero di tutte le staffe utilizzate; a tal fine il numero di staffe recuperate va confrontato con il numero di staffe messe in opera segnalato nel libro di bordo e il numero di staffe complessivo va confrontato con il numero riportato come dotazione.

2. Nel caso in cui alcune staffe recuperate risultino deformate, cretate o in qualche modo danneggiate, il personale di condotta deve chiedere la loro sostituzione con annotazione sui libri di bordo.



Art. 9

La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00,01 del 01/12/2007.

Giorgio Di Marco

