

TRASPORTO COMBINATO

CODIFICATO

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"  
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

## 2 -TRASPORTO COMBINATO CODIFICATO DELLE CASSE MOBILI E DEI SEMIRIMORCHI

Il trasporto per ferrovia delle casse mobili e dei semirimorchi e' eseguito secondo le regole della **codifica**, tali regole permettono, in presenza di un carro autorizzato e di una linea codificata, di trasportare una unita' di carico codificata avente dimensioni maggiori del profilo limite di carico, senza che i trasporti interessati siano considerati, per questo, eccezionali dal lato tecnico.

La codifica delle linee viene fatta utilizzando i profili T.C. e tenendo conto delle maggiorazioni per consentire l'inoltro senza interferenze delle unita' di carico aventi al massimo lo stesso numero di profilo.

Di seguito sono indicate, a riepilogo e ad integrazione del RIV -Allegato II - TOMO 1 punti 32.2 e 32.3 le modalita' e le prescrizioni per la realizzazione di tale sistema di trasporto che si basa sulla codifica, cioe' sulla identificazione attraverso numeri tecnici, del profilo limite dei trasporti (unita di carico + carro), delle unita' di carico e delle linee.

### 2.1 - PROFILI PER LA CODIFICA

Per la codifica delle casse mobili e dei semirimorchi, e' stata presa a riferimento la serie dei profili limite, denominati "profili T.C.", le cui caratteristiche sono definite nella fiche UIC 596-6

Un profilo T.C., per definizione, e' un volume chiuso da tutti i lati, avente una forma e delle dimensioni determinate, nel quale deve inscrivere una data unita' di carico che occupa la sua posizione di trasporto sul carro.

Allo scopo di chiarire il concetto si precisa che un profilo T.C. e' il profilo che un trasporto preso in considerazione deve avere in corrispondenza del centro del carro e del massimo oggetto (2 metri oltre il perno dei carrelli o delle sale estreme) per poter circolare senza interferenze sulle linee.

Inoltre tale profilo T.C. e' costante per tutta la lunghezza dell'unita' di carico.

Ai fini della codifica le unita' di carico vengono considerate come caricate sui carri **POCHE** e **WIPPEN** in modo da costituire trasporti omogenei, (con passo e altezza del piano di carico uguali) da poter confrontare con i profili T.C..

Esistono due serie di profili T.C: una relativa alle unita' di carico con larghezza massima **2500 mm** e l'altra relativa alle unita' di carico con larghezza **oltre 2500 mm** fino ad un **massimo di 2600 mm**.

Ciascuna delle due serie e' costituita da profili numerati rispettivamente da **00 a 80** e da **330 a 410**, aventi ciascuno una altezza superiore di **10 mm** a quella del profilo precedente (vedi tavv. 2/A/B/C)

Tali profili sono suddivisi in gruppi identificabili dalla forma della parte superiore.

**L'altezza dei profili sui lati, (altezza allo spigolo) alla quale viene fatto riferimento per la numerazione dei medesimi, si misura, partendo da un "piano di riferimento" posto al di sopra del piano di rotolamento (quota "a" dei profili T.C.).**

Al profilo avente una altezza di spigolo di 3300 mm rispetto al "piano di riferimento" e' stato assegnato il numero:

- 00 per quelli con larghezza massima 2500 mm;
- 330 per quelli con larghezza oltre 2500 mm fino ad un di massima 2600 mm.

Per conoscere l'altezza di spigolo sui lati di un qualsiasi profilo rispetto al piano di riferimento il calcolo e' semplice:

- per i profili larghi 2500 mm. sara':  $\{3300 + (N^{\circ} \text{ del profilo } \times 10)\}$ .

Esempio: il profilo 22 avr  un'altezza di spigolo, rispetto al piano di riferimento, di  $\{3300 + (22 \times 10)\} = 3520$  mm.;

- per i profili larghi 2600 mm. l'altezza di spigolo misurata rispetto al piano di riferimento sara'  $(N^{\circ} \text{ del profilo } \times 10)$ .

Esempio: il profilo 341 avr  un'altezza di spigolo, rispetto al piano di riferimento, di  $(341 \times 10) = 3410$  mm.

**Per calcolare l'altezza totale allo spigolo di un profilo rispetto al piano di rotolamento** deve essere sommata al valore precedentemente ricavato la quota "a" che indica oltre l'altezza del piano di riferimento, anche l'altezza del piano di carico dei carri specializzati presi in considerazione per la codifica:

- 330 mm carri POCHE;
- 410 mm carri WIPPEN.

Esempi per il calcolo dell'altezza totale sui lati dei profili in relazione al tipo del carro preso in considerazione:

- 1)- il profilo 30 se abbinato al carro POCHE avr  una altezza di spigolo, dal piano di rotolamento, di:  $3300 + (30 \times 10) + 330 = 3930$  mm;
- 2)- Il profilo 30 se abbinato al carro WIPPEN avr  una altezza di spigolo, dal piano di rotolamento, di:  $3300 + (30 \times 10) + 410 = 4010$ .mm;
- 3)- il profilo 341 se abbinato al carro POCHE avr  una altezza di spigolo, dal piano di rotolamento, di:  $(341 \times 10) + 330 = 3740$ ;

4)- il profilo **341** se abbinato al carro **WIPPEN** avra' una altezza di spigolo, dal piano di rotolamento, di:  $(341 \times 10) + 410 = 3820$ .

Nei punti che seguono sono riepilogate, per opportuna conoscenza, le norme operative per la codifica delle casse mobili e dei semirimorchi nonche' per la marcatura dei carri specializzati, idonei alla realizzazione dei trasporti codificati. Inoltre viene specificato il significato dei numeri e dei contrassegni che vengono apposti sulle unita' di carico e sui carri stessi.

## 2.2 - CODIFICA DELLE UNITA' DI CARICO

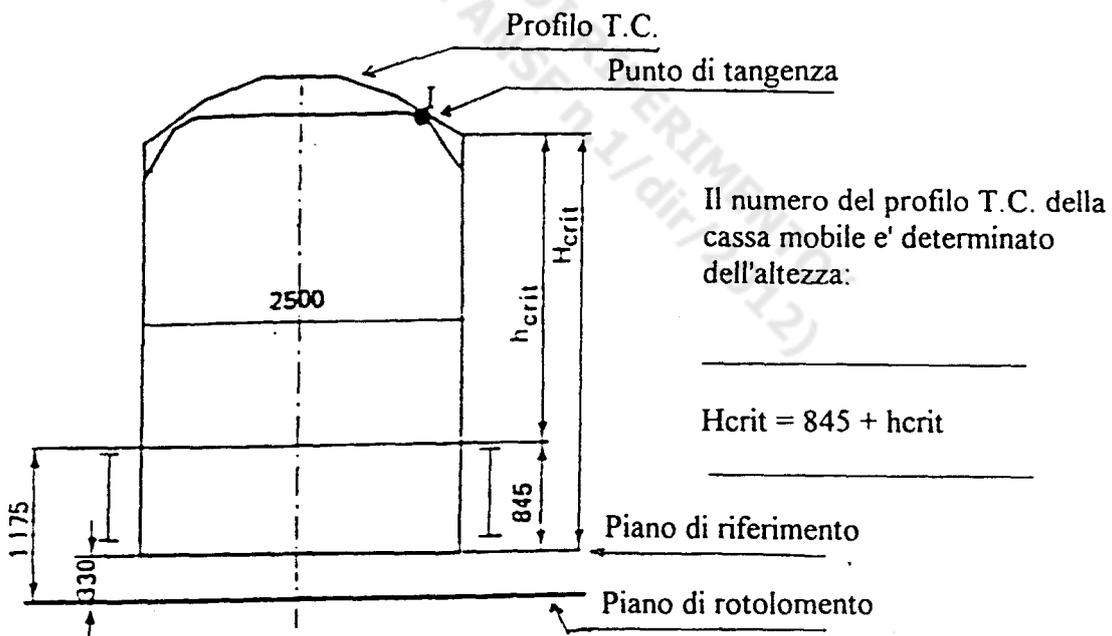
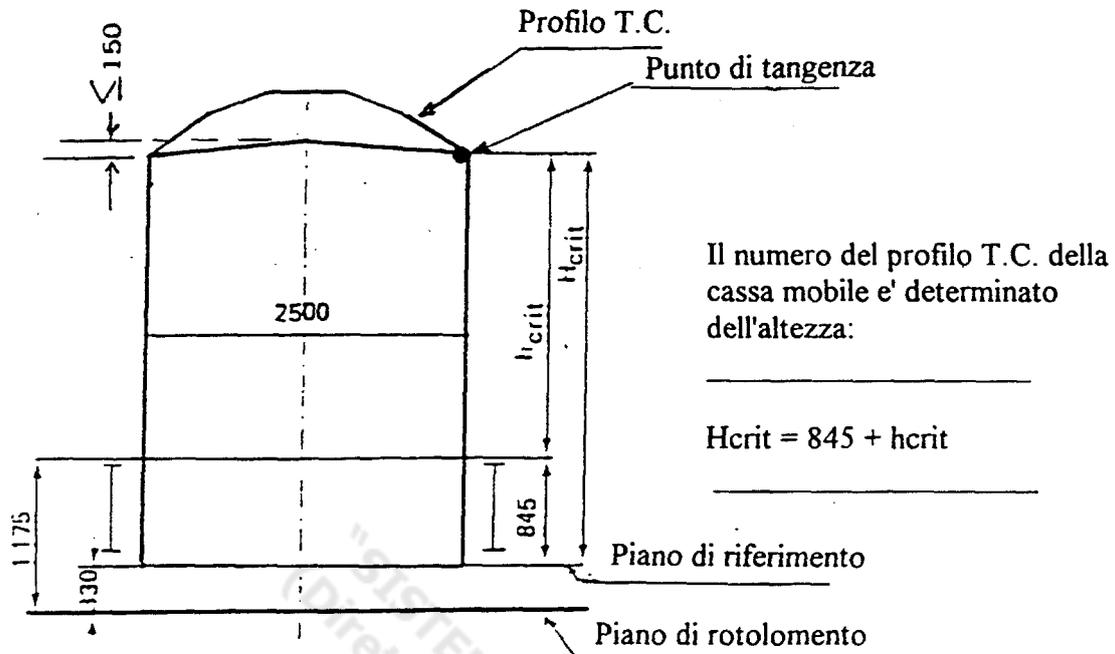
La codifica delle unita' di carico del traffico combinato si effettua secondo la seguente procedura (1):

- si considerano: **le casse mobili** caricate sui carri Poche tipo 1a, i **semirimorchi** caricati sui carri Poche tipo 1a e sui carri Wippen;
- l'aggetto massimo delle unita' di carico non deve essere superiore a **2 m** rispetto al perno dei carrelli e l'altezza massima del complesso unita' di carico-carro viene calcolata non tenendo conto degli abbassamenti delle molle per effetto del carico ed eventuali deformazioni.
- si individua il profilo appartenente alla serie dei profili T.C. corrispondente alla larghezza dell'unita' di carico e tangente al contorno della cassa mobile o del semirimorchio
- si attribuisce all'unita' di carico il codice di compatibilita' "**C**" (per le casse mobili) "**P**" o "**W**" (per i semirimorchi caricati sui carri Poche o Wippen) abbinandolo al numero che identifica il profilo tangente.

---

(1) - Tenere presente che la codifica delle unita' di carico viene effettuata dalle singole Reti o da Enti autorizzati, osservando specifiche norme UIC

Si riportano di seguito alcuni esempi di codifica:



Come evidenziato nelle figg. precedenti l'altezza allo spigolo assegnato nella codifica, alle unita' del trasporto combinato, in alcuni casi non corrisponde a quella d'angolo delle stesse, in quanto il punto di tangenza si trova lungo la parte superiore del profilo medesimo.

- La determinazione dell'altezza **h<sub>crit</sub>** viene effettuata traslando il punto critico "I", lungo il **profilo T.C. tangente**, fino sulla verticale laterale dello stesso.

Poiche' la codifica delle **casse mobili** viene effettuata considerando le stesse caricate sui carri **POCHE** che hanno il relativo piano di carico ad una altezza dal filo delle rotaie di **1175 mm**, anziche' di **330 mm** come il piano di riferimento (piano di carico dei **semirimorchi**), ne consegue che l'altezza del profilo da assegnare alla **cassa mobile** corrispondera' alla differenza delle suddette due altezze (1175 - 330) = 845 piu' l'altezza reale della stessa cassa mobile.

Per quanto concerne la **codifica dei semirimorchi** si precisa che viene effettuata misurando gli stessi, nella posizione di carico sui carri e nella **condizione piu' sfavorevole** per il profilo limite (unita' vuote, massima estensione delle centine).

### 2.2.1 - Numero tecnico delle casse mobili

Sulle fiancate delle casse mobili codificate deve essere apposta una targa di codifica (punto 1.2.1.2) nella quale e' indicato, fra l'altro, la lettera "C" e il numero del profilo tangente (es. C 22, C 30, C 342 ecc.):

- la lettera "C" (codice di compatibilita') indica che l'unita' di carico, per essere oggetto di trasporto codificato, deve essere caricata su carri marcati con il contrassegno  (codice di compatibilita' del carro);
- il numero di profilo posto di seguito alla lettera "C" da **00 a 80**, oppure da **330 a 410** (rispettivamente per le casse mobili larghe fino a **2500 mm** od oltre **2500 mm** fino ad un massimo di **2600 mm**), indica che l'unita' di carico caricata su un carro marcato  puo' circolare liberamente su linee con codifica uguale o superiore.

### 2.2.2 - Numero tecnico dei semirimorchi

Sulle fiancate dei semirimorchi codificati deve essere apposta una targa di codifica (punto 1.2.2.2) nella quale e' indicato, fra l'altro, la lettera "P" o "W" per i semirimorchi caricabili rispettivamente sui carri Poche o Wippen e il numero del relativo profilo tangente ( es. P 22 W 14, P 341 W 333 ecc.) :

- le lettere "P" e "W", "codice di compatibilita' indicano che l'unita' di carico, per essere oggetto di trasporto codificato deve essere caricata su carri marcati con le stesse lettere  o  (codice di compatibilita' del carro);
- il numero di profilo posto di seguito alla lettera "P" da **00 a 80**, oppure da **330 a 410** (rispettivamente per i semirimorchi larghi fino a **2500 mm** od oltre **2500 mm** fino ad un massimo di **2600 mm**), indica che l'unita' di carico caricata su un carro marcato  o  puo' circolare liberamente su linee con codifica uguale o superiore.

## 2.3 - MARCATURA DEI CARRI SPECIALIZZATI PER IL TRASPORTO COMBINATO CODIFICATO

Per la effettuazione dei trasporti combinati codificati devono essere utilizzati carri specializzati, sono identificabili da un contrassegno chiamato "**codice di compatibilità del carro**".

### 2.3.1 - Carri specializzati per il trasporto di semirimorchi.

I carri specializzati per il trasporto di semirimorchi devono essere muniti di uno dei seguenti contrassegni (1):



:- veicoli aventi **le stesse** caratteristiche del carro POCHE di **tipo 1a** unificato nelle norme UIC fiche 571.4;

|           |     |   |
|-----------|-----|---|
|           |     | △ |
| SNCY - FS | - 3 |   |
| GBB - DB  | 0   |   |

:- veicoli aventi le caratteristiche **meno favorevoli** del carro POCHE **tipo 1a** unificato (2)



:- quando si tratta di carri WIPPEN.

### 2.3.2 - I carri specializzati per il trasporto di casse mobili

I carri specializzati per il trasporto di casse mobili devono essere muniti di uno dei seguenti contrassegni (1)



:- veicoli aventi **le stesse** caratteristiche del carro POCHE" **tipo 1a** unificato, oppure caratteristiche più favorevoli;

|           |     |   |
|-----------|-----|---|
|           |     | △ |
| SNCY - FS | - 3 |   |
| GBB - DB  | 0   |   |

:- veicoli aventi le caratteristiche **meno favorevoli** del carro POCHE **tipo 1a** unificato (2)

|           |    |   |
|-----------|----|---|
|           |    | △ |
| SNCY - FS | 0  |   |
| GBB - DB  | +3 |   |

:- veicoli aventi le caratteristiche **più favorevoli** del carro POCHE **tipo 1a** unificato (2).

(1) - I numeri indicati nei contrassegni sono a puro titolo di esempio.

(2) - Su questi contrassegni sono indicate, oltre al codice di compatibilità del carro:

- le Reti che accettano questi carri carichi di semirimorchi come trasporti codificati;
- una "cifra", riferita a ciascuna Rete, che consente di stabilire, per i singoli carri, il massimo numero tecnico del semirimorchio ammesso in relazione al numero di codifica delle linee da percorrere (vedi successivo punto 2.4).

## 2.4 - CODIFICA DELLE LINEE

La codifica delle linee viene effettuata dagli Uffici competenti di ciascuna Rete, secondo le proprie regole e sulla base dei profili T.C.

In relazione al profilo limite degli ostacoli effettivo, della linea presa in considerazione, viene stabilito quali profili del trasporto codificato, riferiti sia ai carri POCHE che ai WIPPEN, possono iscriversi sulla stessa senza interferenze, tenendo conto delle caratteristiche dei carri utilizzati e delle tolleranze di centraggio.

Le linee sono codificate sia per i profili larghi 2500 mm sia per quelli larghi 2600 mm.

La codifica delle linee e' costituita da una lettera "P", "C" o "W" e da un numero variabile da 00 a 80 oppure da 330 a 410, rispettivamente per le unita' aventi una larghezza fino a 2500 mm e per unita' aventi una larghezza oltre 2500 mm fino a 2600 mm.

La codifica assegnata ad una linea indica il massimo profilo TC che puo' avere un trasporto, in funzione della larghezza dello stesso (2500 o 2600 mm) e del tipo di carro utilizzato, per circolare su quella linea come trasporto normale.

Ad esempio su di una linea classificata P/C 22 - C 341 e W 14 possono circolare come trasporti normali, tutti i trasporti il cui numero di codifica non sia superiore a:

- P 22 oppure P 341 se effettuati con carri POCHE unificati  ;
- C 22 oppure C 341 se effettuati con carri POCHE od altri carri marcati  ;
- W 14 oppure W 333 se effettuati con carri WIPPEN  ;.

Le Reti aderenti al RIV hanno codificato le linee maggiormente utilizzate per il trasporto combinato.

### 2.4.1 - Circolazione su linee della Rete FS codificate:

- la Tav.2/F indica le linee con codifica "P/C" a due cifre per il trasporto di casse mobili e semirimorchi aventi una larghezza massima 2500 mm;
- la Tav 2/G indica le linee con codifica "P/C" oppure "C" a tre cifre per il trasporto di casse mobili e semirimorchi aventi una larghezza oltre 2500 mm fino ad un massimo di 2600 mm;

#### **2.4.2 - Circolazione su linee delle Reti Europee codificate:**

I trasporti combinati codificati possono essere inoltrati, **come trasporti normali**, verso le Reti estere rispettando la codifica massima prevista per le linee interessanti i transiti FS (escluso Villa Op.), in quanto la codifica delle linee estere corrispondenti e' uguale o superiore alla codifica delle linee FS.

**Al transito di Villa Op. -per il momento- non sono accettati trasporti combinati codificati causa mancanza di codifica delle linee SZ.**

#### **2.4.3 - Circolazione dei trasporti combinati codificati sulle linee non codificate.**

L'inoltro dei trasporti combinati su linee codificate e' effettuato nel rispetto:

- del profilo limite di carico ammesso dalle Reti;
- delle Tavv. 5.4 e 5.5 dell'Allegato II al RIV -Tomo 1-;
- di apposite autorizzazioni T.E.S.

“SISTEMA DI RIFERIMENTO”  
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

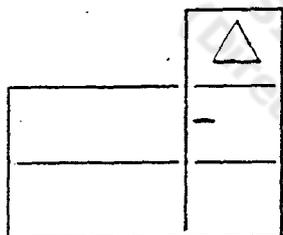
## 2.5 - COMPATIBILITA' DEL SISTEMA UNITA' DI CARICO-CARRO CON L'INFRASTRUTTURA

La codifica dei trasporti combinati deve essere accertata dal personale dell'esercizio addetto all'accettazione degli stessi.

### 2.5.1 - Numero del profilo dei trasporti

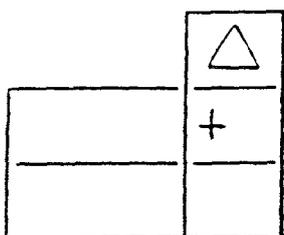
Nel caso di utilizzazione di carri individuati dal codice  $\triangle P$  -  $\triangle W$  per i semirimorchi e  $\triangle C$  per le casse mobili, il personale dell'esercizio deve controllare che l'unita' di carico siano dotate delle prescritte targhe di codifica e che il numero del profilo indicatovi sia uguale o inferiore al numero di codifica delle linee che costituiscono l'itinerario del trasporto.

Nel caso del trasporto di unita' di carico del traffico combinato, su carri aventi caratteristiche **meno favorevoli** dei carri **Poche tipo 1a** ed individuati dal contrassegno



Il personale dell'esercizio deve controllare che il numero del profilo della unita' di carico **sia uguale od inferiore**, al numero di codifica della linea **diminuito** del numero indicato nella marcatura del carro a fianco della Rete interessata.

Nel caso del trasporto di unita' di carico del traffico combinato, su carri aventi caratteristiche **piu' favorevoli** dei carri **Poche tipo 1a** ed individuati dai contrassegno



Il personale dell'esercizio deve controllare che il numero del profilo della unita' di carico **non sia superiore**, al numero di codifica della linea **aumentato** del numero indicato nella marcatura del carro a fianco della Rete interessata.

## 2.6 - ACCETTAZIONE TECNICA E CIRCOLAZIONE DEI TRASPORTI COMBINATI CODIFICATI (Tavola 2/E)

Come già detto al punto 2 un trasporto combinato è definito codificato quando si è in presenza di:

- **unità intermodali codificate (punto 2.2 )**(1);
- **carri specializzati (punto 2.3)**;
- **linee codificate (punto 2.5) (2).**

I carri autorizzati al trasporto combinato codificato, come detto in precedenza, possono avere:

- **le stesse caratteristiche** dei carri POCHE tipo 1a: l'inoltro dei trasporti avviene confrontando il numero di codifica del trasporto con quello di codifica della linea;
- **le caratteristiche più o meno favorevoli** dei carri POCHE tipo 1a: l'inoltro dei trasporti avviene sempre confrontando il numero di codifica del trasporto con quello di codifica della linea diminuito od aumentato della cifra indicata nel contrassegno.

Pertanto in presenza di trasporti combinati la cui codifica è:

- **uguale o inferiore** alla codifica della linea da percorrere: l'inoltro avviene come trasporto normale;
- **superiore** alla codifica della linea da percorrere: l'inoltro avviene come trasporto eccezionale regolamentato da apposita TES.

Durante il percorso dalla stazione di origine a quella di destinazione, un trasporto può trovarsi nelle condizioni di essere:

- **normale** quando percorre linee con codifica uguale o maggiore alla codifica del trasporto;
- **eccezionale** quando percorre linee con codifica inferiore alla codifica del trasporto.

---

(1)- Nel caso venga presentato al trasporto una unità di carico **mancante di codifica** la stessa potrà essere **accettata** e fatta oggetto di trasporto codificato a condizione che il mittente sia in grado di:

- applicare una targa di codifica provvisoria, in caratteri indelebili su carta idrofuga o plastificata;
- fare annotazione sulla lettera di vettura dell'esistenza della suddetta targa nonché di quanto in essa indicato affinché in caso di smarrimento possa rimanere traccia.

(2)- Qualora il trasporto interessi tratte di **linee non codificate** lo stesso dovrà essere considerato per quella tratta **normale** od **eccezionale** rispetto del profilo limite di carico delle medesima

Esempi:

## CASSE MOBILI

Il trasporto di una cassa mobile viene ritenuto normale quando effettuato su un carro portante la seguente marcatura e rispettante le seguenti condizioni:



1)- deve essere accettato con il numero di profilo uguale od inferiore alla codifica della linea.

-es. sulle linee con codifica C 22 o C 341 possono circolare trasporti con numero del profilo uguale od inferiore a C 22 o C 341

|           |     |  |
|-----------|-----|--|
|           |     |  |
| SNCF - FS | - 3 |  |
| OBB - DB  | 0   |  |

2)- deve essere accettato sulle linee delle Reti SNCF e FS con il numero di profilo inferiore di tre unita' rispetto al numero di codifica delle linee da percorrere:

- es. sulle linee con codifica C 45 o C 364 possono essere trasportati (45-3=42) C 42, (364-3=361) C 361;

deve essere accettato sulle linee delle Reti OBB e DB con il numero di profilo uguale od inferiore al numero di codifica delle linee da percorrere:

- es. sulle linee codificate C 45 o C 364 possono essere trasportati (45-0=45) C 45, (364-0=364) C 364;

|           |    |  |
|-----------|----|--|
|           |    |  |
| SNCF - FS | 0  |  |
| OBB - DB  | -3 |  |

3)- deve essere accettato sulle linee delle Reti SNCF e FS con il numero di profilo uguale od inferiore al numero di codifica delle linee da percorrere:

- es. sulle linee codificate C 45 o C 364 possono essere trasportati (45-0=45) C 45, (364-0=364) C 364;

deve essere accettato sulle linee delle Reti OBB e DB con il numero di profilo al massimo superiore di tre unita' al numero di codifica delle linee da percorrere:

- es. sulle linee codificate C 45 o C 364 possono essere trasportati (45+3=48) C 48, (364+3=367) C 367;

## SEMIRIMORCHI

Il trasporto di un semirimorchio viene ritenuto normale quando effettuato su un carro portante la seguente marcatura e rispettante le seguenti condizioni:



1)- deve essere accettato con il numero di profilo uguale od inferiore alla codifica della linea.

-es. sulle linee con codifica P 22 , P 341 o W 11 possono circolare trasporti con numero del profilo uguale od inferiore a P 22, P 341 o W 11.

|           |     |   |
|-----------|-----|---|
|           |     |  |
| SNCF - FS | - 3 |   |
| OBB - DB  | 0   |   |

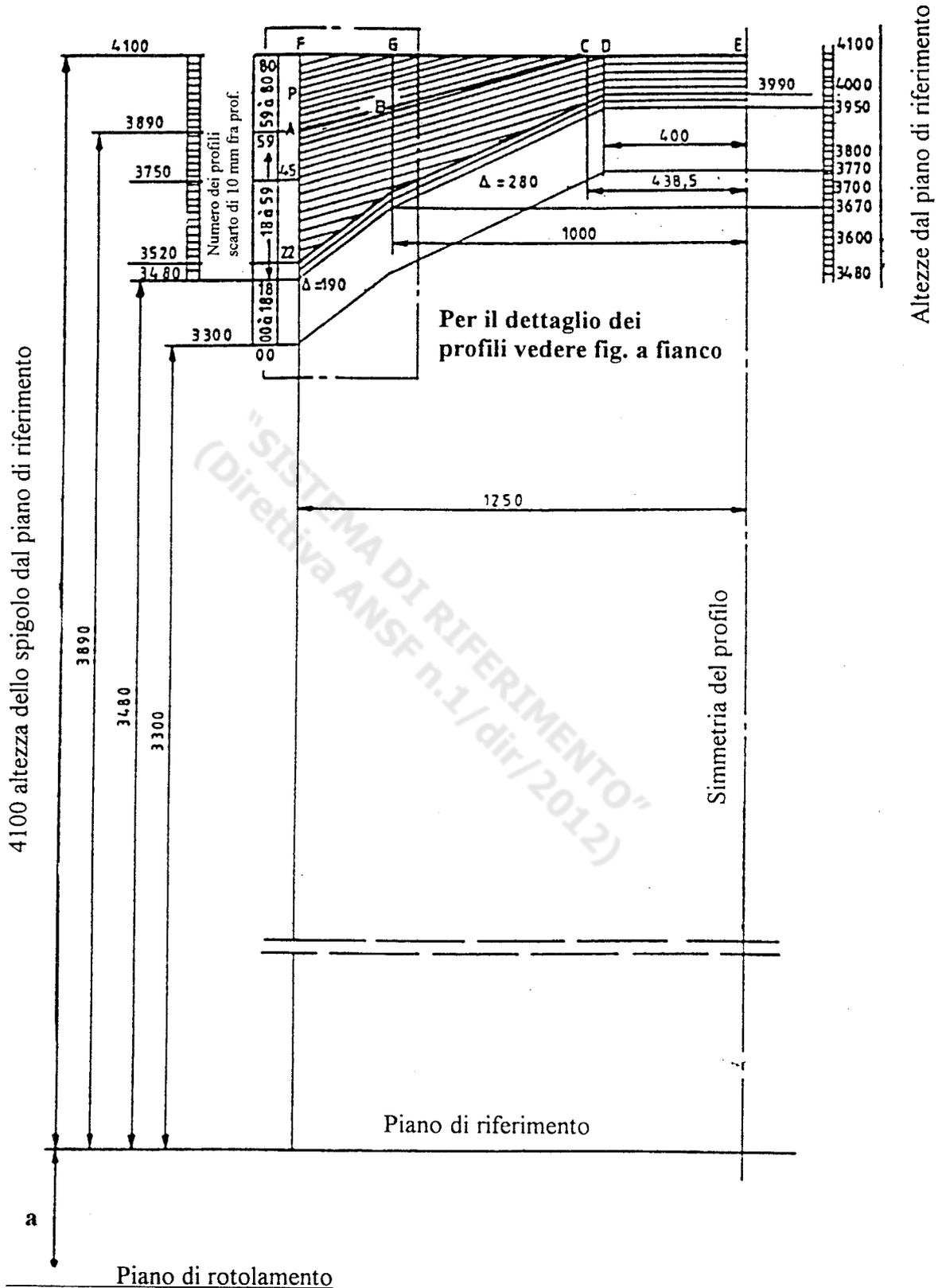
2)- deve essere accettato sulle linee delle Reti SNCF e FS con il numero di profilo inferiore di tre unita' rispetto al numero di codifica delle linee da percorrere:

- es. sulle linee codificate P 45 o P 364 possono essere trasportati (45-3=42) P 42, (364-3=361) P 361;

deve essere accettato sulle linee delle Reti OBB e DB con il numero di profilo uguale al numero di codifica delle linee da percorrere:

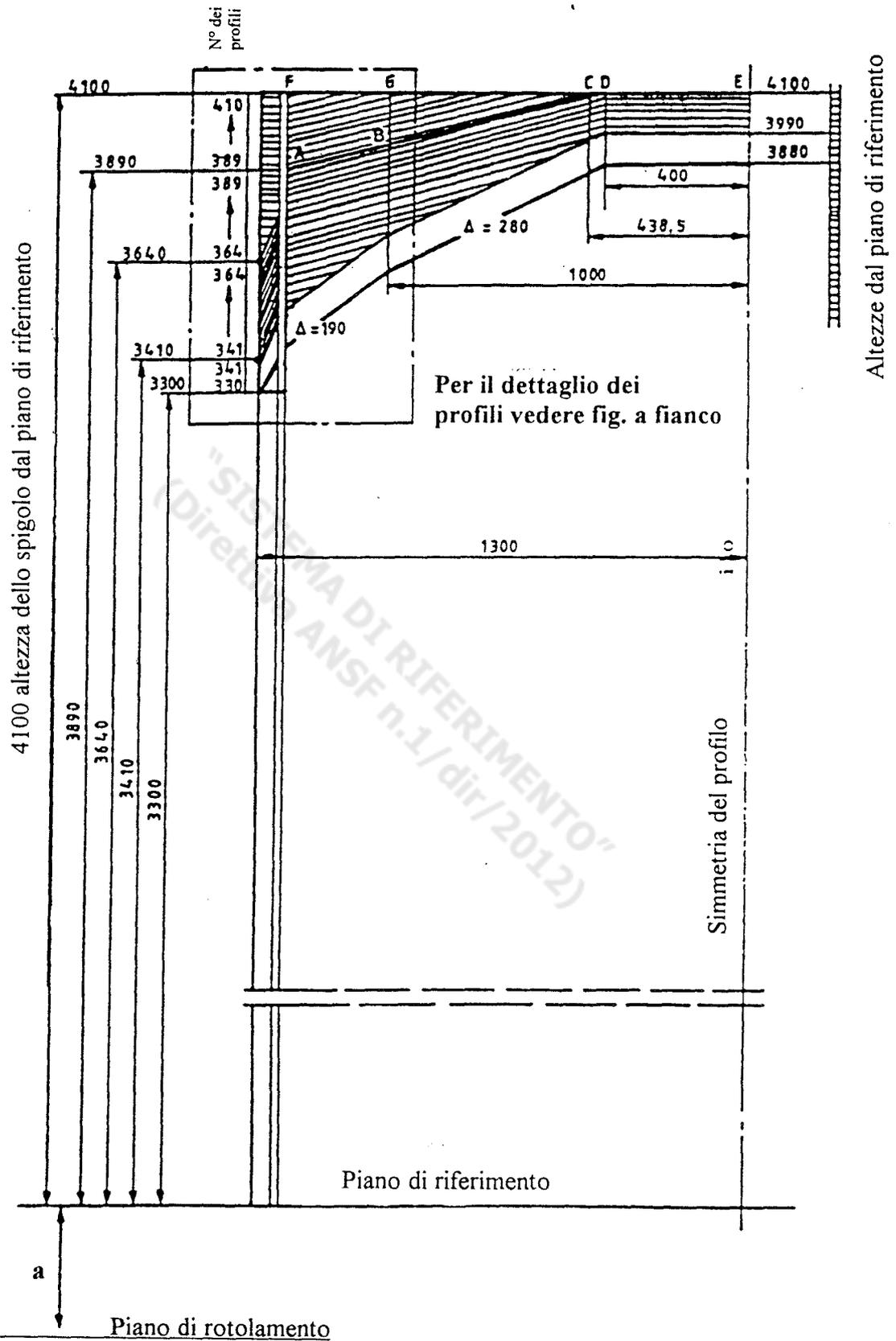
- es. sulle linee codificate P 45 o P 364 possono essere trasportati (45-0=45) P 45, (364-0=364) P 364;

PROFILI "T.C". CON LARGHEZZA MASSIMA 2500 MM



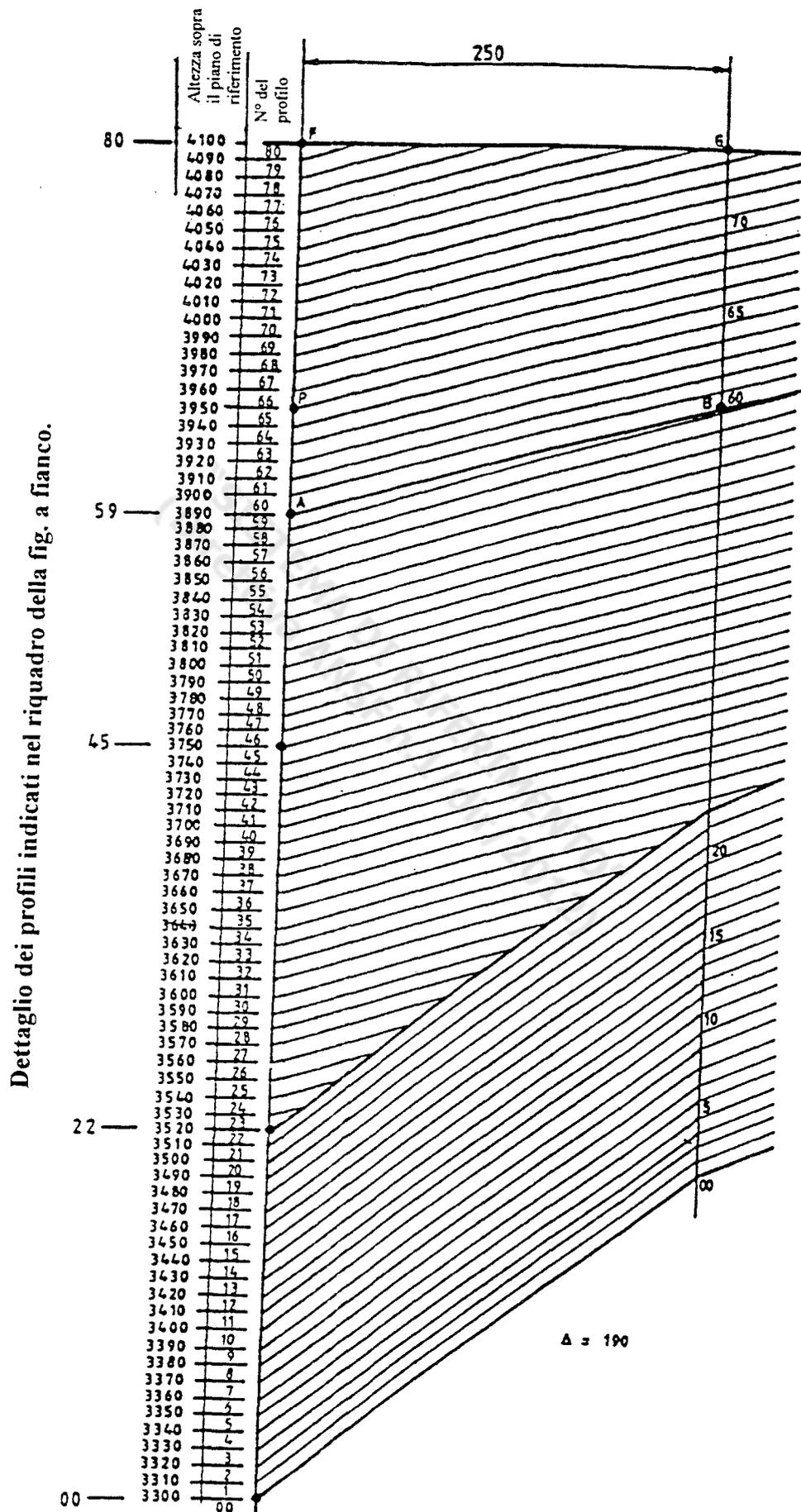
- a: Per il carro "POCHE" unificato = 330 mm
- Per il carro "Wippen" = 410 mm

PROFILI "T.C." - CON LARGHEZZA MASSIMA OLTRE 2500 MM FINO AD MAX DI 2600 MM



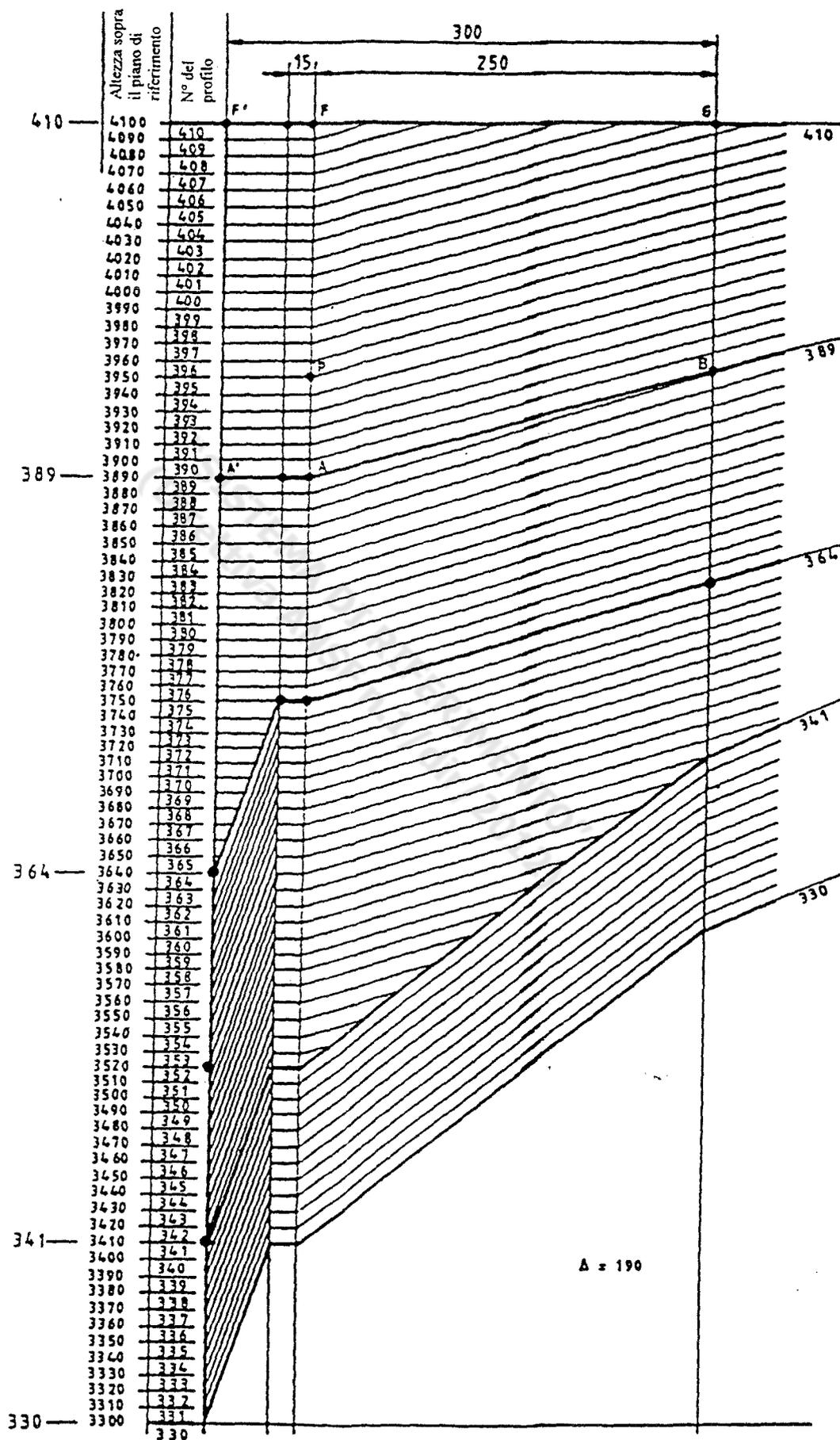
- a: Per il carro "POCHE" unificato = 330 mm
- Per il carro "Wippen" = 410 mm

# DETTAGLIO DEI PROFILI "TC" CON LARGHEZZA MASSIMA 2500 MM



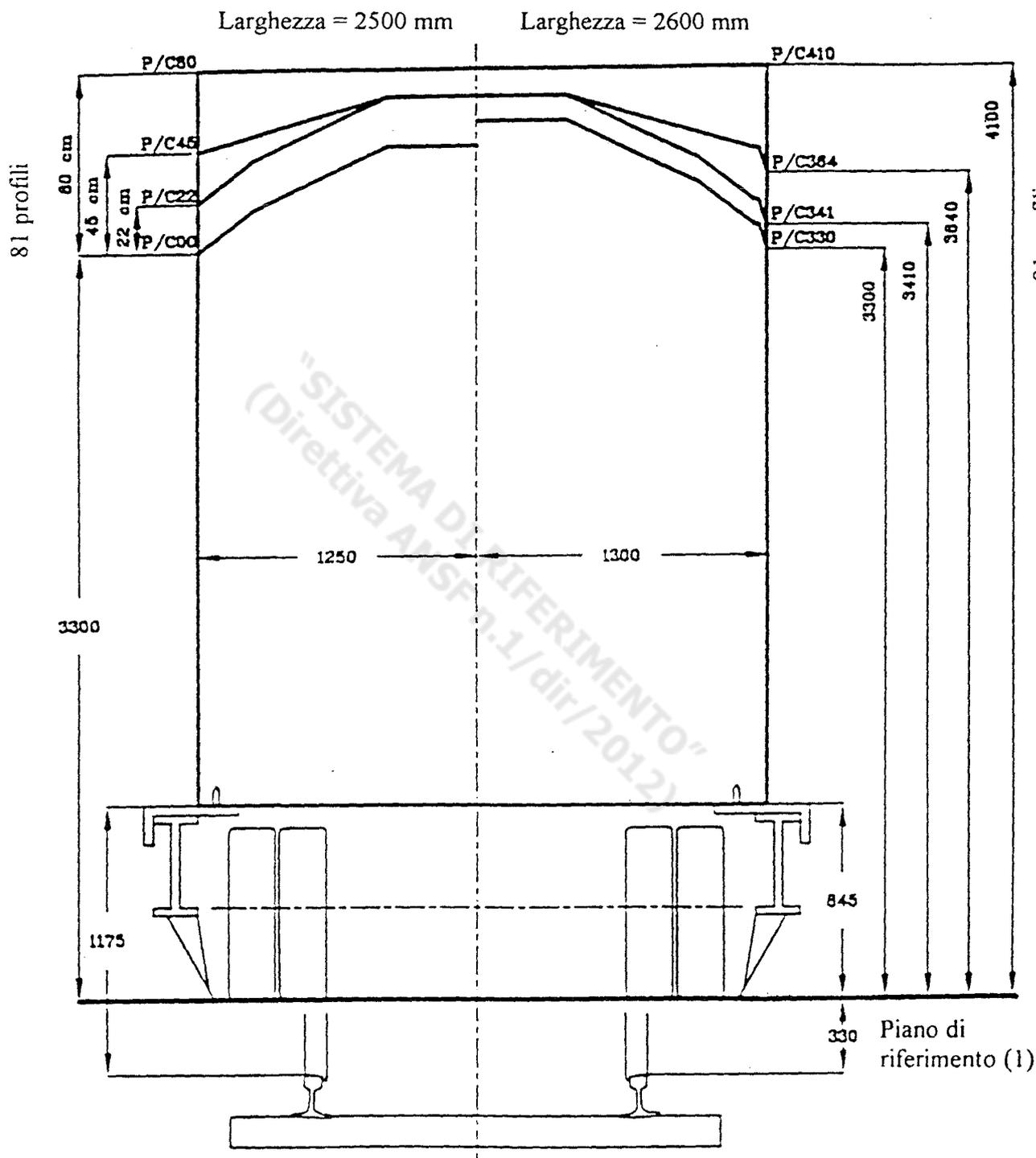
NUMERO DEI PROFILI "TC" CON LARGHEZZA MASSIMA OLTRE 2500 MM FINO AD UN MAX DI 2600 MM

Dettaglio dei profili indicati nel riquadro della fig. a fianco.



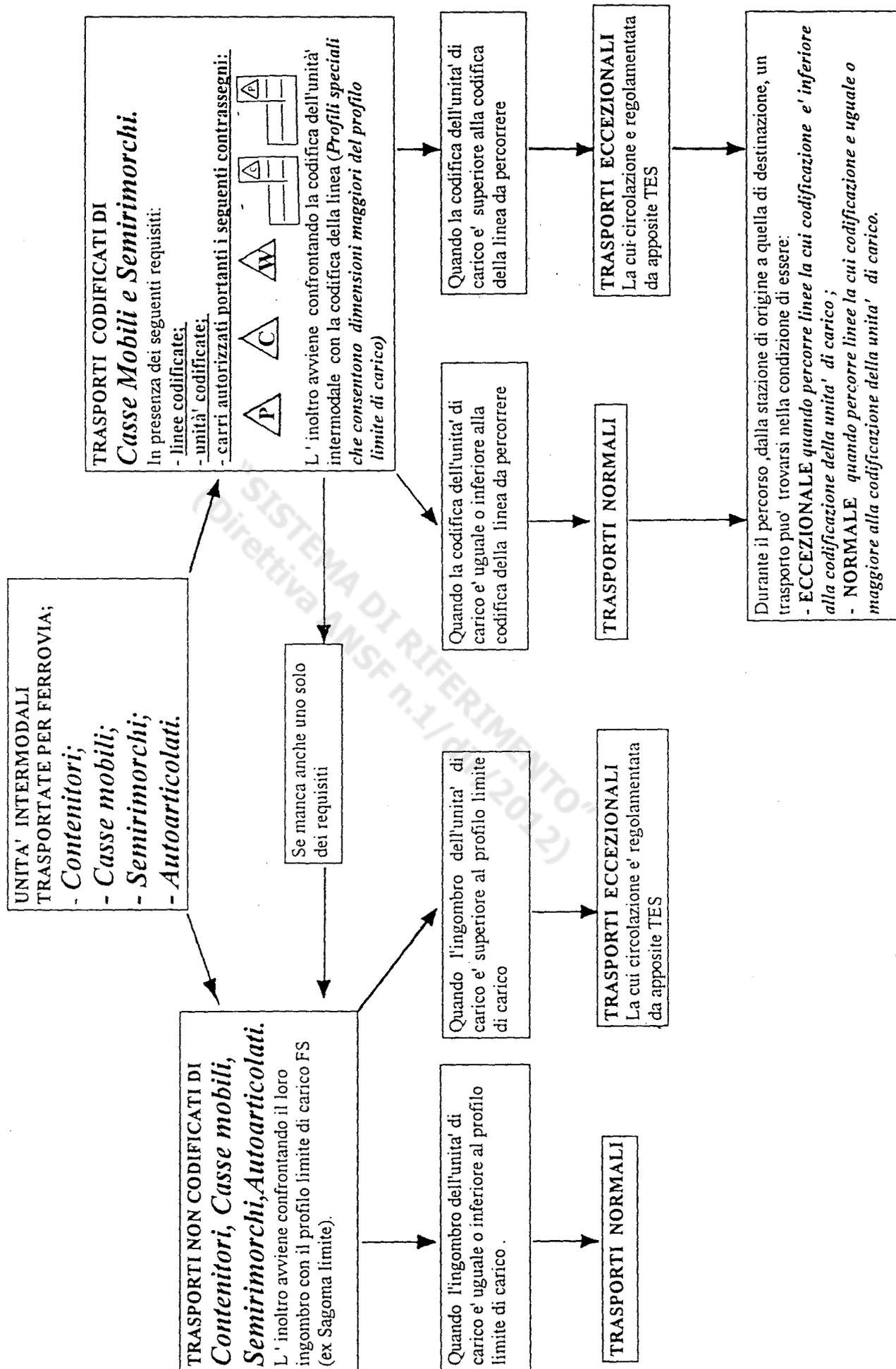


PRINCIPIO DI CODIFICA DI :  
 -UNA: CASSA MOBILE "C"  
 -UN SEMIRIMORCHIO "P".



(1) - Piano di riferimento = piani di carico del semirimorchio sul carro POCHE

## QUADRO SINOTTICO SULLA CIRCOLABILITA' DELLE UNITA' DI TRASPORTO



LINEE FS CODIFICATE PER IL TRAFFICO COMBINATO DELLE CASSE MOBILI E DEI SEMIRIMORCHI CON LARGHEZZA MASSIMA DI 2500 MM

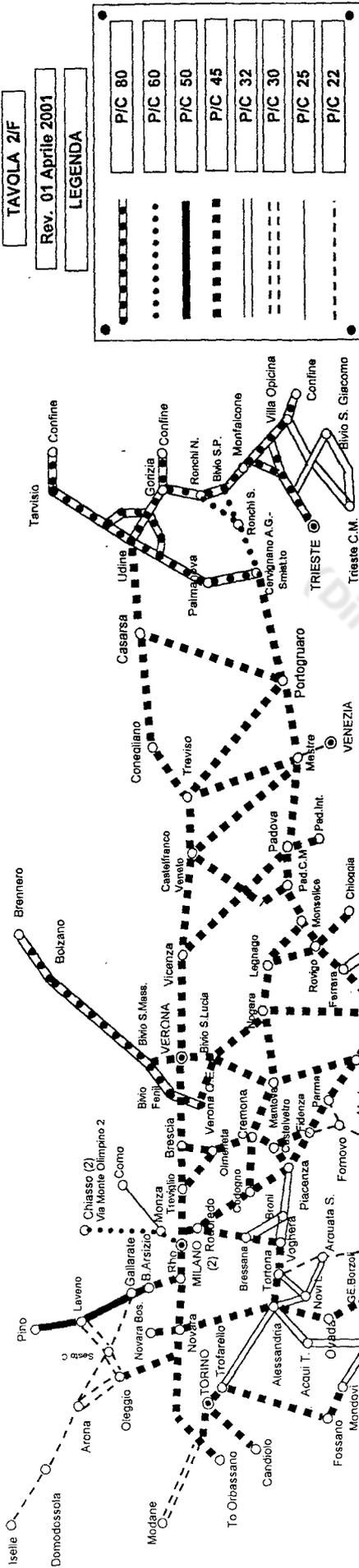


TAVOLA 2/F

Rev. 01 Aprile 2001

LEGENDA

|  |        |
|--|--------|
|  | P/C 80 |
|  | P/C 60 |
|  | P/C 50 |
|  | P/C 45 |
|  | P/C 32 |
|  | P/C 30 |
|  | P/C 25 |
|  | P/C 22 |

NB I trasporti interessanti le linee non facenti parte della presente cartina devono rispettare il profilo limite di carico FS (Al. II al RIV, Tomo 1, Tav. 17).

La codifica dei binari di cintura, degli scali e dei bivi corrisponde alla codifica maggiore delle linee che vi si innestano (Unica eccezione Milano, che resta codificata P/C 45).

(1) Il 1° binario della stazione di Chivivani, utilizzato esclusivamente come binario di manovra, è interdetto al passaggio e operazioni di manovra per i trasporti che superano il profilo limite di carico FS.

(2) La Codifica P/C 60 è riferita alla tratta: Chiasso (via Monte Olimpino 2) - Monza - Milano Greco P. - Milano Lambrate - Milano S.m.to con divieto di inoltro sui binari sottostanti le selle di lancio di Milano S.m.to.

(3) La Codifica P/C 32 è riferita alla tratta: S.Lucido - Bivio Partitani - Bivio Settimo - Bivio S. Antonello-Siban.

2.25

DIVISIONE INFRASTRUTTURA  
DIREZIONE TECNICA - CESIFER-  
PROVE e VERIFICHE - TES

LINEE FS CODIFICATE PER IL TRAFFICO COMBINATO DELLE CASSE MOBILI E DEI SEMIRIMORCHI CON LARGHEZZA MASSIMA DI 2600 MM

TAVOLA 2IG  
Rev. 01 Aprile 2001

LEGENDA

|  |         |
|--|---------|
|  | P/C 410 |
|  | P/C 380 |
|  | P/C 364 |
|  | P/C 351 |
|  | P/C 349 |
|  | P/C 341 |

NB I trasporti interessanti le linee non facenti parte della presente cartina devono rispettare il profilo limite di carico FS (At. II al RIV, Tomo I, Tav. 17).

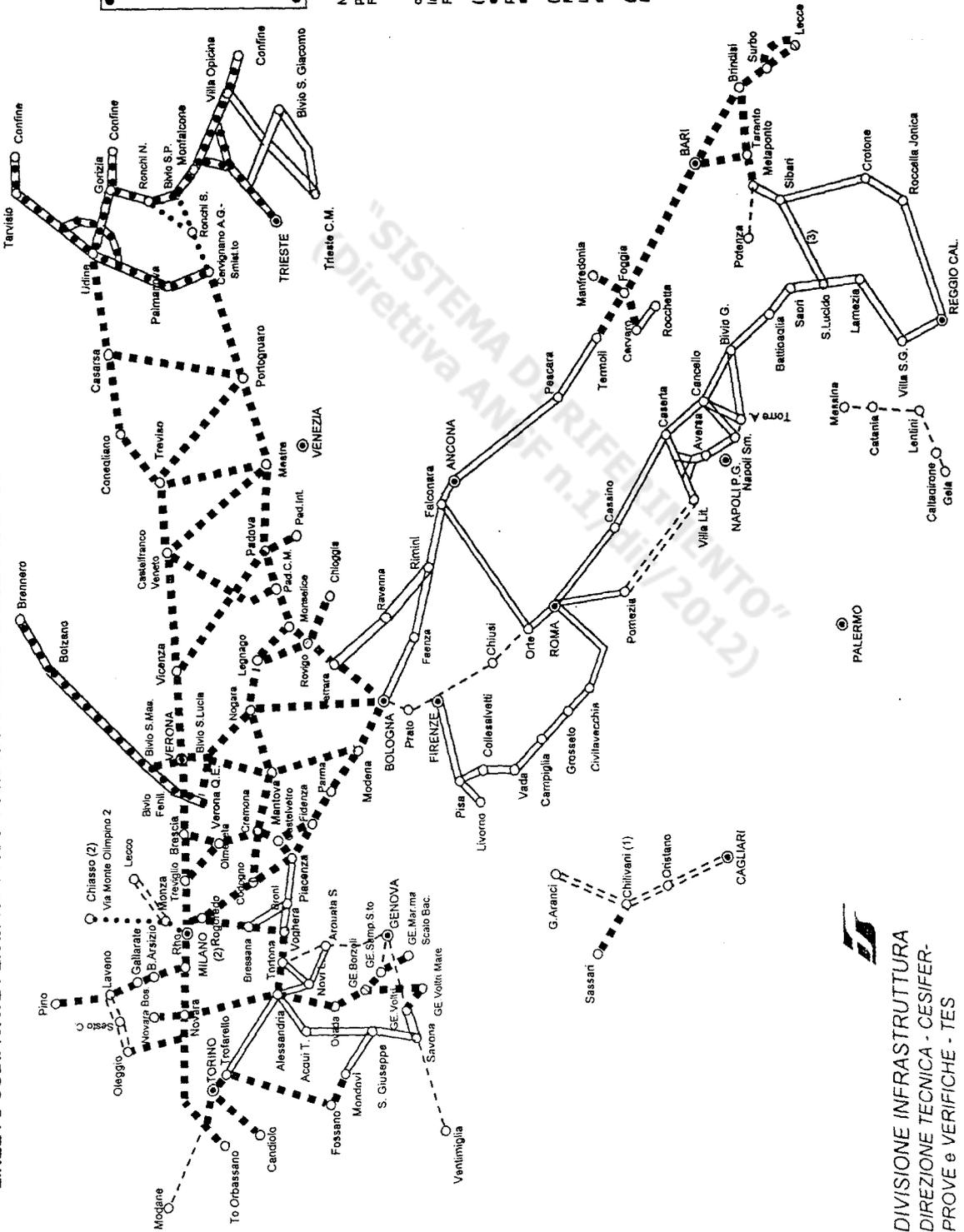
La codifica dei binari di cintura, degli scali e dei bivi corrisponde alla codifica migliore delle linee che vi si innestano (Unica eccezione Milano, che resta codificata P/C 364).

(1) Il 1° binario della stazione di Chivivani, utilizzato esclusivamente come binario di manovra, è interdetto al passaggio e operazioni di manovra per i trasporti che superano il profilo limite di carico FS.

(2) La Codifica P/C 380 è riferita alla tratta: Chiasso (via Monte Olimpino 2) - Monza - Milano Greco P. - Milano Lambrate - Milano Smlto con divieto di Inoltro sui binari sottostanti la salita di lancio di Milano Smlto.

(3) La Codifica P/C 351 è riferita alla tratta: S.Lucido - Bivio Pantani - Bivio Settimo - Bivio S. Antonello - Sibari.

2.27



DIVISIONE INFRASTRUTTURA  
DIREZIONE TECNICA - CESIFER-  
PROVE e VERIFICHE - TES