

Direzione Tecnica  
CESIFER

**MINISTERO DEI TRASPORTI**

Dipartimento per i trasporti terrestri

Direzione Generale del Trasporto Ferroviario

Via Caracci, 36 00157 Roma

**IMPRESE FERROVIARIE**

(secondo indirizzo) Loro Sedi

**COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO**

S.M. Uff. Movimenti e Trasporti

V.le Castro Pretorio, 123 00185 Roma

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**

Sig. Amministratore Delegato Sede

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**

(secondo indirizzo) Loro Sedi

**OGGETTO: Applicazione della Disposizione n° 20 del 09/05/2007.**

Allo scopo di consentire l'applicazione delle norme relative alla disposizione in oggetto, si forniscono le seguenti informazioni e/o chiarimenti, richiesti da alcune Imprese Ferroviarie, circa le motivazioni per le quali sono state introdotte le nuove modalità nella composizione dei treni aventi massa rimorchiata superiore a 1200 t.

Come si evince dal testo del nuovo art. 75 comma 2 PGOS, per migliorare la dinamica di marcia, in composizione a treni merci aventi frenatura tipo viaggiatori (P) e massa rimorchiata superiore a 1200 t non sono ammessi rotabili muniti di freno continuo tipo merci attivo oltre alle locomotive attive in testa al treno ed ai primi cinque rotabili ubicati dopo la/e stessa/e.

Il primo dei suddetti cinque rotabili (dopo la/e locomotiva/e attiva/e di testa) è ammesso che sia una locomotiva inattiva in una delle seguenti condizioni:

- la locomotiva non sia dotata di freno tipo viaggiatori (Tabella C - Quadro 3° - art. 81 PGOS o Normativa Particolare di Circolazione);
- la locomotiva abbia il freno continuo isolato per applicazione delle Norme Particolari di Circolazione;
- la locomotiva abbia il freno isolato in caso di avaria dello stesso.

Nel caso in cui la massa frenata di tipo merci di tali rotabili superi il 20% della massa frenata complessiva del treno, non devono applicarsi le norme della frenatura continua mista, la cui applicazione è limitata ai treni merci con massa rimorchiata fino a 1200 t. In tal modo è possibile mantenere l'impiego della Tabella B art. 81 PGOS utilizzata dai treni merci serviti da freno continuo tipo viaggiatori, evitando le riduzioni di velocità che si determinerebbero utilizzando la frenatura tipo merci.

Via Luigi Alamanni, 4 - 50123 Firenze

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. 138/2003

Sede Sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Capitale Sociale: € 2.000.000.000,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 - P. IVA 01068081000 - R.I. A. 735300



Il suddetto comma 2 prevede inoltre una riduzione del 25% da applicare alla massa frenata realizzata dai veicoli con frenatura tipo merci attiva. La suddetta riduzione del 25% della massa frenata si applica solo ai veicoli rimorchiati e non alle locomotive, la cui massa frenata deve essere computata al 100%.

Per i treni merci serviti da frenatura continua tipo viaggiatori con massa rimorchiata pari o inferiore a 1200 t, nel caso di richiesta soccorso, l'eventuale superamento del limite di 1200 t di massa rimorchiata, dovuto alla locomotiva guasta, non rende necessario l'inversione dei dispositivi da viaggiatori a merci dei primi cinque rotabili.

Si chiarisce che la frase "*muniti di freno continuo tipo merci*", riportata al comma 2 dell'art. 75 PGOS non può che essere intesa come "*muniti di freno continuo tipo merci in azione*", in quanto se lo stesso tipo di freno non fosse in *azione* il relativo veicolo non avrebbe "*massa frenata*" computabile ai fini dello stesso comma; pertanto nelle località di origine e nelle località dove viene modificata la composizione del treno (ad eccezione delle attività di cambio trazione) dovranno essere inseriti in testa al convoglio cinque rotabili dopo la/e locomotiva/e attive con freno tipo merci in *azione ed efficiente*.

Se durante il percorso si rendesse necessario provvedere all'isolamento dall'azione frenante di uno dei cinque rotabili è ammesso proseguire nel rispetto della normativa vigente, senza la necessità di attivare il regime di frenatura merci (G) al veicolo successivo ai primi cinque. Tale condizione è valida anche per i treni provenienti dalle reti estere con uno dei cinque rotabili isolati dall'azione frenate.

Nel caso in cui siano presenti in composizione a treni merci serviti da frenatura continua tipo viaggiatori con massa rimorchiata superiore a 1200 t carri multipli composti da due semicarri, ciascuno di tali carri, ai fini del computo dei primi cinque rotabili che devono essere muniti di freno continuo tipo merci, deve essere considerato pari a due rotabili. Qualora il quinto rotabile da porre in frenatura tipo merci sia il semicarro anteriore di uno di tali carri multipli si deve porre in frenatura tipo merci anche il semicarro posteriore, considerando in questo caso esteso a sei il numero dei rotabili da porre in posizione di frenatura tipo merci.

Infine resta inteso che le condizioni di frenatura stabilite per i treni aventi massa superiore ad 800 t e/o 1200 t dal già citato comma 2 dell'art. 75 PGOS, non si applicano ai treni AFA, composti con carri -MODALHOR- ed ai treni formati da carri ultrabassi -Rola- circolanti con norme specifiche di composizione, disciplinate a parte e comuni ad altre reti.

Il presente provvedimento annulla e sostituisce la nota pari oggetto RFI/DCT/CSI 04702/07 del 05-07-2007.

Distinti Saluti

Francesco Favo