



Rete Ferroviaria Italiana  
17/07/2002

RFI-DTC/  
A0011/P/2002/0000165

Direzione Tecnica  
il Direttore

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
**Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici**

**Direzione Generale del Trasporto Ferroviario**  
Via Caraci, 36 00157 Roma

**IMPRESE FERROVIARIE** Loro sedi  
(secondo indirizzo)

**ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO**  
**Rep. Coordinamento e Supporti Generali**  
**Off. Movimenti e Trasporti**  
V.le Castro Pretorio, 123 00185 Roma

**RETE FERROVIARIA ITALIANA** Roma  
Sig. Amministratore Delegato

**RETE FERROVIARIA ITALIANA** Loro sedi  
(secondo indirizzo)

**OGGETTO:** Trasmissione della disposizione: "Modifiche all'Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico".

Con l'entrata in vigore del D.P.R. 146 - Artt. 7 e 11 - viene stabilito l'obbligo, da parte delle Imprese Ferroviarie, che espletano sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone, di osservanza delle disposizioni e prescrizioni emesse dal gestore dell'Infrastruttura in materia di requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle Imprese stesse.

In conformità a quanto sopra, si trasmette la disposizione in oggetto che entrerà in vigore alle ore 00.00 del 30° giorno successivo alla data di emanazione della Disposizione stessa.

Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.

Michele Elia

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. Euro 20.538.109.942  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. n. 04585570581

Direzione Tecnica  
il Direttore

**DISPOSIZIONE N° 23 del 11/7/2002 "Modifiche all'Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico"**

### 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 D.L. 11 luglio 1992, n. 333, convertito nella legge 8 agosto 1992, n. 359 recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica";

Visto il D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";

Visto il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità d'infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura";

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 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;

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

Visto il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277 (quest'ultimo modificato dall'art. 7 comma 1 del D.P.R. 16 marzo 1999 n. 146) emanato dal Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero dei Trasporti e della Navigazione;

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 riconferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

Vista la relazione dei Responsabili delle Strutture Operative Centrali Competenti della Rete Ferroviaria Italiana, RFI.DT.RST.CF.LT Prot. 419 del 27/06/02 con la quale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 96 del D.P.R. 753/1980 e agli artt. 7 e 11 del D.P.R. 146/1999, si propongono modifiche all'Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico;

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare le predette modifiche;

DELIBERA

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE  
COMPOSTA DI N° 5 Pagine

La presente disposizione è composta di n° 5 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. Euro 20.338.109.932  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. n. 01585570581





## Art. 1

All'articolo 7 dell'Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico sono apportate le seguenti modifiche:

**Il comma 1 e la relativa nota (1) in calce alla pagina sono così sostituiti:**

1 – Agli effetti della prova del freno continuo, di cui al successivo Art. 8:

— La località di origine di un treno è quella ove il treno viene inizialmente composto o dove il materiale già composto è in stazionamento o dove pur essendo stata effettuata una prova completa (tipo A) a mezzo installazione fissa (1) è trascorso un tempo superiore a 24 ore dalla sua esecuzione.

— Il materiale di un treno si considera in temporaneo stazionamento quando tutto il personale in servizio al treno stesso cambia senza possibilità di dirette consegne con il personale subentrante. Per computare il periodo di stazionamento, agli effetti del tipo di prova da eseguire alla ripresa del servizio, deve essere considerata l'ora reale di arrivo e l'ora effettiva di presentazione al treno del personale di condotta subentrante. Il guidatore che lascia la locomotiva in stazionamento normalmente agganciata al treno deve provvedere anche alla frenatura a fondo del treno a mezzo del freno continuo.

Le Imprese Ferroviarie con apposite disposizioni interne, devono garantire che il materiale di un treno posto in temporaneo stazionamento non subisca manipolazioni della condotta del freno, quando alla ripresa del servizio non sia prevista una prova completa (tipo A).

---

(1) Le norme d'uso delle installazioni fisse, utilizzate per le prove del freno alle colonne di materiale in sosta sui binari di taluni scali, devono essere disciplinate da disposizioni a parte.

**Il comma 5 è così modificato:**

5 – Le prescrizioni e i controlli aggiuntivi, di cui ai successivi Artt. 12 e 12 bis, dovranno essere eseguiti prima della partenza nei seguenti casi:

— almeno una volta ogni 24 ore nelle località stabilite dalle Imprese Ferroviarie interessate, in occasione della prova di tipo A;

— nelle località ove il treno viene manovrato con l'aggiunta, in punti diversi non facilmente individuabili, di veicoli non controllati;

— nelle località intermedie del percorso, ai soli veicoli non giunti con treni viaggiatori coincidenti o non preventivamente controllati.

Le Imprese Ferroviarie possono autorizzare l'esecuzione dei controlli aggiuntivi di cui all'Art. 12 bis ogni 48 ore, quando il personale di scorta sia stato incaricato di effettuare almeno un controllo durante la corsa, teso a rilevare l'eventuale inefficienza dei dispositivi antislittante (accensione lampada spia, ecc.) e di darne avviso a termine corsa al personale addetto alla verifica.





## Art.2

All'articolo 8 dell'Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico sono apportate le seguenti modifiche:

**Al comma 2 "Prova completa (o di tipo A)", sostituire il secondo alinea con il seguente nuovo alinea:**

— almeno una volta ogni 24 ore, nelle località stabilite dalle Imprese Ferroviarie interessate, per i treni navetta e per i materiali in servizio continuativo senza variazioni di composizione;

**Al comma 2 "Prova completa (o di tipo A)", aggiungere dopo il terzo alinea il seguente nuovo alinea:**

— nelle località ove il materiale di un treno viene posto temporaneamente in stazionamento per un periodo superiore alle due ore.

**Al comma 2 "Prova di ricongiunzione (o di tipo C) (2)", aggiungere dopo il quarto alinea il seguente nuovo alinea:**

— nelle località, individuate dalle Imprese Ferroviarie, ove a mezzo di installazione fissa, era stata eseguita al materiale del treno una prova completa (tipo A), in un periodo precedente non superiore a 4 ore, a condizione che:

- il comando del freno tramite installazione fissa sia avvenuto dalla testata dalla quale verrà eseguita la prova di tipo C, dopo l'unione della locomotiva utilizzata per l'effettuazione del treno;

- siano vietate, con prescrizione interna alla località, le operazioni di manovra (unione e distacco di veicoli) sui binari muniti di installazione fissa per prova freno, fatte salve le operazioni strettamente necessarie al posizionamento del materiale da provare ed all'unione della locomotiva atto partenza;

- l'Impresa Ferroviaria emani le necessarie prescrizioni di dettaglio (interne alla località di servizio) al fine di rendere edotto tutto il personale interessato:

- del numero di identificazione dei binari muniti di installazione fissa per prova freno;
- della necessità di avvisare tempestivamente il personale addetto alla verifica, ogni qual volta siano effettuate manipolazioni non previste della condotta generale del freno sui materiali in sosta nei binari muniti di installazione fissa per prova freno;
- dell'obbligo da parte del personale addetto alla verifica che dirige la prova, di dare avviso verbale al personale di condotta del tipo di prova eseguito.





**Al comma 2 “Prova di continuità (o di tipo D)”, sostituire il secondo alinea con il seguente:**

— nelle località, individuate dalle Imprese Ferroviarie, ove a mezzo installazione fissa era stata eseguita al materiale del treno una prova completa in un periodo precedente non superiore a 24 ore, quando non sono rispettate le condizioni per eseguire la prova di tipo C;

**Al comma 2 “Prova di continuità (o di tipo D)”, aggiungere dopo il quarto alinea il seguente nuovo alinea:**

— nelle località ove il materiale di un treno viene posto temporaneamente in stazionamento per un periodo non superiore a due ore purché:

- il materiale del treno non abbia subito manovre o manomissioni della condotta generale;
- l'agente che dirige la prova del freno accerti sui documenti di scorta l'esistenza delle condizioni anzidette (assenza di variazioni alla composizione del treno, ecc.);

### Art.3

**All'articolo 9 dell'Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico sono apportate le seguenti modifiche:**

**Il comma 1 è così modificato:**

1 – La prova del freno è diretta dal personale addetto alla verifica o dal capotreno, che la esegue col concorso del guidatore.

La prova del freno deve essere eseguita d'iniziativa o su precise disposizioni emanate dalle Imprese Ferroviarie, in ogni caso nel rispetto di quanto disposto dalla presente Istruzione.

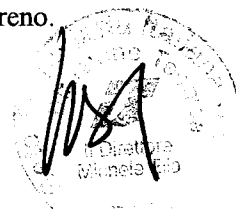
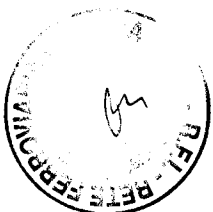
Le Imprese Ferroviarie possono disporre che, nei treni senza capotreno, la prova del freno sia eseguita dal personale di condotta nelle località ove in testa al treno sono state manovrate locomotive (tolte, aggiunte, sostituite o momentaneamente staccate). In tal caso agli accertamenti previsti provvederà il secondo agente di condotta.

### Art.4

**All'articolo 15 dell'Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico è apportata la seguente modifica:**

**L'ultimo alinea del comma 2 è così sostituito:**

— sui mezzi leggeri provvisti di dispositivo automatico antislittante devono inoltre essere eseguiti i controlli prescritti all'Art. 12 bis. Per determinati treni, composti da materiale ETR individuati dalle Imprese Ferroviarie, dotati di dispositivi antislittante ridonati con relativa segnalazione di guasto sul banco di manovra, i suddetti controlli possono essere eseguiti a cura degli Impianti della Manutenzione almeno una volta ogni 48 ore, durante le operazioni di preparazione del mezzo per la consegna all'esercizio anziché in occasione della prova freno.





Art.5

L'allegato II "quadri riassuntivi" dell'Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico e la relativa nota a piè di pagina al termine dell'articolo 23 sono soppressi.

Art.6

Il contenuto della circolare ES.C/P.06/217.0 del 07/01/1993 è abrogato.

Michele ELIA

