



**LA FERROVIARIA ITALIANA S.p.A**

Via Guido Monaco, 37 52100 AREZZO

Capitale sociale: € 3.163.752,00 int.versato

Direzione generale e Uffici: Tel.0575 39881-Fax.0575 28414

Ufficio Registro Imprese Trib. Arezzo 168 r.s. – C.C.I.A.A. Arezzo 8700

C.F. e P.IVA 00092220516

lfi@certificazioneposta.it



La Ferroviaria Italiana

A: **Personale LFI dell'Esercizio Ferroviario**  
(Sede Servizio)

**Imprese Ferroviarie in possesso di  
Certificato di Sicurezza sulle linee gestite da  
LFI S.p.A.**

**Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.**

Via Guido Monaco, 37

52100 Arezzo

PEC: [trasportoferroviariotoscano@certificazioneposta.it](mailto:trasportoferroviariotoscano@certificazioneposta.it)

**Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

**Direzione Tecnica - Normativa Circolabilità  
ed analisi di Rischio di Sistema**

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 ROMA

PEC: [rft-dtc-ncr@pec.rfi.it](mailto:rft-dtc-ncr@pec.rfi.it)

**Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle  
Ferrovie**

Via Alamanni, 2

50123 Firenze

PEC: [norme@pec.ansf.gov.it](mailto:norme@pec.ansf.gov.it)

**Oggetto: Trasmissione della Disposizione di Esercizio LFI n. 10-2020 del 10/09/2020**

La società scrivente in qualità di Gestore Infrastruttura della linea ferroviaria regionale non isolata Arezzo–Stia trasmette, unita alla presente, la Disposizione di Esercizio LFI n. 10-2020 del 10/09/2020 recante:

*“Procedura d’interfaccia. Variazioni alle modalità di esercizio sulle linee gestite da LFI S.p.a.”*

che entrerà in vigore il giorno 02/11/2020.

Tale Disposizione di Esercizio abroga la Disposizione di Esercizio LFI n. 05/2019 del 31/05/2019, costituisce norma d’interfaccia per le Imprese Ferroviarie e per il Gestore dell’IFN, i quali restano incaricati di recepirla all’interno della propria organizzazione rispettandone il contenuto e di portarla a conoscenza del personale interessato.

Distinti Saluti

Il Direttore LFI

Ing. Mario Banelli

(Firmato digitalmente)

Allegati: c.s.

----- Ns. Rif. Protoc. AR 01541-10/09/2020-U LFI 10/09/2020 -----

 La Ferroviaria Italiana S.p.A.	<b>Disposizione di Esercizio LFI</b>	<b>10/2020</b>
	Oggetto: Procedura d'interfaccia. Variazioni alle modalità di esercizio sulle linee gestite da LFI S.p.a.	del 10/09/2020

<b>OGGETTO:</b>	<b>Procedura d'interfaccia. Variazioni alle modalità di esercizio sulle linee gestite da LFI S.p.a.</b>
-----------------	---

<b>Ambito di applicazione:</b>	Linee Arezzo – Stia ed Arezzo – Sinalunga
<b>Riferimenti:</b>	Nota ANSF prot. 9937 del 20/05/201; nota ANSF n. 8843 del 10/06/2020; Nota ANSF n. 8255 del 28/05/2020; DE LFI N. 06/2020; DE LFI 09/2020; PE LFI 05/2020; DE LFI 08/2020
<b>Note</b>	p.m.

### **Articolo 1**

(Finalità e campo di applicazione)

1. La presente Disposizione ha lo scopo di definire nuovi provvedimenti per l'esercizio ferroviario in relazione alla nota ANSF prot. 0009937 del 20/05/2019 con la quale l'Agenzia ha rilasciato l'Autorizzazione di Sicurezza a LFI S.p.A., tenuto conto anche della successiva nota ANSF prot. n. 0008843 del 10/06/2020 e valutata la necessità di modificare l'art. 53bis RS RFI in uso adottando, fin da subito, il contenuto dello stesso articolo 53bis previsto dal nuovo RS LFI emanato con DE LFI n. 06/2020 ed in analogia ai provvedimenti intrapresi e già in essere a seguito del recepimento della Raccomandazione ministeriale (DiGIFeMa) IT-6242-01 prot. 1851 del 22/05/20 e conseguente nota ANSF n. 8255 del 28/05/2020, avvenuto con DE LFI n. 09/2020. Viene inoltre recepita al successivo art. 6 la modifica impiantistica descritta nella PE LFI n. 05/2020.
2. La presente Disposizione si applica all'Infrastruttura Ferroviaria Regionale gestita da LFI, Linee Arezzo – Stia ed Arezzo – Sinalunga.

### **Articolo 2**

(Velocità massima dei convogli e circolazione treni)

1. La Velocità massima dei treni in servizio viaggiatori sulle linee Arezzo – Stia ed Arezzo – Sinalunga è limitata a 70 km/h.
2. La velocità massima dei treni in servizio merci o isolati per trasferimento sulle linee Arezzo - P. Stia ed Arezzo - Sinalunga è limitata a 50 km/h.
3. Compatibilmente con la situazione in atto deve essere evitato di arrestare i treni sui viadotti, in galleria o nei tratti neutri della linea di trazione elettrica.

### **Articolo 3**

(Presenza secondo Agente in cabina di guida)

1. In cabina di guida, già dall'atto della partenza, dovrà essere sempre presente un secondo agente abilitato ai segnali ed all'arresto del convoglio in caso di emergenza, nella figura del capotreno in turno, qualora non siano disponibili altri agenti abilitati di scorta. Tale agente ha l'obbligo di ripetere a voce alta al macchinista l'aspetto dei segnali, compresi quelli di protezione propria dei PL e dei segnali di rallentamento. Non è ammessa la circolazione di treni con un solo agente.

### **Articolo 4**

(Efficienza del sistema frenante dei Convogli)

1. Il freno continuo automatico deve essere in funzione su tutti i treni. Non è ammessa l'immissione in esercizio di convogli con prestazioni di frenatura degradate.

 La Ferroviaria Italiana S.p.A.	<b>Disposizione di Esercizio LFI</b>	<b>10/2020</b>
	Oggetto: Procedura d'interfaccia. Variazioni alle modalità di esercizio sulle linee gestite da LFI S.p.a.	del 10/09/2020

2. Le imprese ferroviarie devono garantire, secondo apposite procedure, in qualunque circostanza di esercizio l'immobilizzazione in linea dei treni, attraverso l'utilizzo del freno continuo, del freno di stazionamento o di dispositivi di ausilio dell'immobilizzazione (staffe, ecc.).

**Articolo 5**  
(Monitoraggio)

1. Nel rispetto delle medesime scadenze di trasmissione ad ANSF dei Report Trimestrali, le Imprese Ferroviarie circolanti sulla rete LFI dovranno trasmettere a questo Gestore una nota scritta che attesti il rispetto o meno dei contenuti della presente Disposizione, evidenziando gli eventuali scostamenti riscontrati nell'ambito della propria attività di monitoraggio.

**Articolo 6**  
(Gestione deviatoi non centralizzati)

1. In corrispondenza dei seguenti deviatoi non centralizzati:

km	linea	Località	Lato
6+711	Arezzo - Sinalunga	S. Giuliano	Arezzo
6+967	Arezzo - Sinalunga	S. Giuliano	Sinalunga

restano attivi, fino a nuova Disposizione, i rallentamenti alla velocità di 30 km/h. Detti deviatoi resteranno immobilizzati con i dispositivi previsti all'art. 8 NSD Ediz. RFI adottato, nel rispetto di quanto stabilito dalla Disposizione Esercizio LFI n. 8 del 25/08/2020.

2. Il Personale LFI di Manutenzione continuerà ad effettuare le manutenzioni previste sui dispositivi sopra elencati con le modalità stabilite dalla sopracitata DE LFI n. 08/2020, ma con le frequenze raddoppiate rispetto a quelle previste ai punti 2.6 e 2.7 della medesima Disposizione.

**Articolo 7**  
(Inibizione movimenti contemporanei stazione di Subbiano)

1. La circolazione interna nella stazione di Subbiano continuerà ad essere regolata dal DCO in modo da evitare arrivi in contemporanea dei treni ma secondo quanto di seguito prescritto.
2. Allo scopo il DCO dovrà, in primis, disporre la stazione in modalità "manuale" ovvero, in secundis, inibire l'automatismo in ingresso ai treni e dopo aver rilevato, dalle teleindicazioni, l'avvenuto arrivo del primo treno in Subbiano e l'assenza di itinerari in atto, operare un doppio ricontrollo per verificare la libertà dei circuiti di binario a valle del segnale di partenza afferente al binario di arrivo del treno e se positivo o da ritenersi tale (rif. Ordine di Servizio n. 3787 del 19/05/2009) comandare l'itinerario d'ingresso del treno incrociante.
3. Nell'eventualità in cui la suddetta procedura non dovesse andare a buon fine il DCO si procurerà il giunto del primo treno prima di comandare l'ingresso del treno incrociante.

**Articolo 8**  
(Manovre)

1. Vengono recepiti i principi contenuti nel RCF ANSF p. 19.03-19.07-19.08-19.10-19.11-19.12-19.13-19.16-19.17 e, di conseguenza, emanate le norme generali per l'esecuzione delle manovre riportandole in specifica sezione dei Fascicoli Linea (445 linea Arezzo-Sinalunga e 446 linea Arezzo-Stia) alla quale il personale interessato dovrà fare riferimento.

 La Ferroviaria Italiana S.p.A.	Disposizione di Esercizio LFI	10/2020
	Oggetto: Procedura d'interfaccia. Variazioni alle modalità di esercizio sulle linee gestite da LFI S.p.a.	del 10/09/2020

**Articolo 9**  
(Movimenti a via impedita)

1. In caso di partenza a via impedita il DCO dovrà prescrivere al treno sulle righe in bianco dell'M40Telec in uso di non superare la velocità massima di 50 Km/h fino alla successiva stazione.

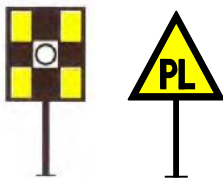
**Articolo 10**  
(art. 53bis RS)

1. L'art. 53bis del Regolamento Segnali in uso (Ediz. RFI al 31/12/2012 adottato) è modificato come segue:

Art.53bis

**PASSAGGI A LIVELLO CON E SENZA BARRIERE CON SEGNALI LUMINOSI LATO STRADA**

1. I passaggi a livello (PL) di linea con barriere (intere o semibarriere) e senza barriere sono azionati automaticamente dai treni, sono muniti lato strada di segnali luminosi costituiti da due luci rosse fisse (PL con barriere intere) o lampeggianti alternativamente (PL con semibarriere e PL senza barriere) accompagnate da un segnale acustico (ad uso dei pedoni) e sono protetti lato ferrovia con apposito segnale fisso detto "segnale di controllo", costituito da una vela rettangolare dipinta a scacchi gialli e neri, recante al centro un fanale che, quando è acceso, proietta in direzione del treno una luce bianca lampeggiante, sia di giorno che di notte, e deve essere collocato alla



minore distanza possibile dal PL compatibilmente con l'osservanza della condizione di visibilità dal segnale di attenzione.

Il segnale di controllo è sempre preceduto, a distanza di visibilità, da uno speciale segnale di attenzione, formato da una vela triangolare gialla con bordo nero, recante la scritta "PL" e posta a distanza di frenatura dal PL. Ambedue le vele sopra descritte devono avere superfici rifrangenti. Il segnale di attenzione è preceduto dalle tavole di orientamento di cui all'art. 65 comma 2.

In particolari condizioni locali della linea o per l'esistenza di più passaggi a livello può essere prevista l'applicazione, il più vicino possibile al passaggio a livello, di un segnale ripetitore. Il segnale ripetitore deve avere le stesse caratteristiche del segnale lampeggiante di controllo. La presenza del segnale ripetitore deve essere preannunciata dal segnale di attenzione con applicata una vela inferiore con fondo giallo e bordo nero. La parte gialla deve essere di materiale rifrangente.



2. I segnali di cui sopra possono anche proteggere più passaggi a livello (fino ad un massimo di tre) susseguentisi a distanza non superiore a quella di frenatura. In tali situazioni il segnale di protezione e quello di attenzione devono essere muniti di una vela inferiore aggiuntiva con l'indicazione, di tipo rifrangente, del numero dei passaggi a livello protetti.
3. I passaggi a livello di cui al comma 1, sono indicati in orario.
4. Il fanale del segnale di controllo descritto al precedente comma 1, normalmente spento, proietta verso i treni luce bianca lampeggiante quando sono entrati in funzione i segnali luminosi lato strada per i PL senza barriere ed è pervenuto anche il consenso di chiusura delle barriere per i PL dotati di barriere (intere o semibarriere).  
In caso di guasto al dispositivo di lampeggiamento il segnale di controllo, anziché rimanere spento, si potrebbe disporre a luce fissa.  
Qualora, all'approssimarsi del treno, detto segnale risulti **anormalmente spento o acceso a luce fissa**, l'agente di condotta deve procedere in corrispondenza dei PL interessati rispettando la seguente procedura:

 <p>La Ferroviaria Italiana S.p.A.</p>	<h2 style="text-align: center;">Disposizione di Esercizio LFI</h2>	<h2 style="text-align: center;">10/2020</h2>
	<p>Oggetto: Procedura d'interfaccia. Variazioni alle modalità di esercizio sulle linee gestite da LFI S.p.a.</p>	<p style="text-align: right;">del 10/09/2020</p>

- **PL di linea senza barriere:** nell'avvicinarsi a ciascun PL l'agente di condotta deve fischiare ripetutamente e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno in prossimità del ciglio strada, senza impegnare con la testa del treno la sede stradale ed in posizione tale da provocare l'occupazione del circuito di binario esistente in corrispondenza del PL stesso e, di conseguenza, l'attivazione dei segnali luminosi ed acustici lato strada quando integri ed efficienti.

Nel caso in cui non vi siano ostacoli, accertato quindi che la sede stradale è sgombra, ed accertato che non stanno sopraggiungendo veicoli nella strada o che questi siano fermi a debita distanza dal binario, il PL potrà essere oltrepassato con marcia a vista non superando la velocità di 4 Km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio e fino a che la testa stessa non abbia superato la sede stradale, dopodiché il treno potrà riprendere la normale circolazione.

Ugualmente dovrà essere osservata la suddetta procedura in corrispondenza dei passaggi a livello interessati, in caso di fermata o riduzione di velocità al di sotto di 15 km/h<sup>1</sup> nel tratto compreso tra il segnale di controllo lato treno ed i passaggi a livello da esso protetti.

L'agente di condotta deve notificare il guasto del segnale di controllo<sup>2</sup> non oltre la successiva stazione anche se non di fermata al regolatore della circolazione del posto centrale (DCO), il quale avviserà tempestivamente l'agente della manutenzione e disporrà affinché a tutti i treni successivi sia prescritta, di regola da precedente stazione, la marcia a vista sul PL guasto; quando il DCO riceverà dall'agente della manutenzione la comunicazione registrata che il PL è regolarmente funzionante, provvederà a far cessare la prescrizione di marcia a vista e, se questa fosse già stata praticata ai treni, nei limiti del possibile, anche ad annullarla.

- **PL con barriere (intere o semibarriere):** nell'avvicinarsi a ciascun PL l'agente di condotta deve fischiare ripetutamente e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno in prossimità del ciglio strada, senza impegnare con la testa del treno la sede stradale ed in posizione tale da provocare l'occupazione del circuito di binario esistente in corrispondenza del PL stesso e, di conseguenza, la chiusura delle barriere quando integre ed efficienti.

Nel caso in cui non vi siano ostacoli, accertato quindi che la sede stradale è sgombra, ed accertato che il PL sia protetto a seguito della chiusura delle barriere, il PL potrà essere oltrepassato con marcia a vista non superando la velocità di 4 Km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio e fino a che la testa stessa non abbia superato la sede stradale, dopodiché il treno potrà riprendere la normale circolazione.

L'agente di condotta che rilevi la mancata od irregolare chiusura delle barriere del PL deve attendere che il regolatore della circolazione del posto centrale (DCO) invii sul posto personale del gestore infrastruttura o delle Forze dell'Ordine (Carabinieri, Polizia, Polizia Municipale ecc.) per garantire l'assenza di transiti lato strada.

Ugualmente dovrà essere osservata la suddetta procedura in corrispondenza dei passaggi a livello interessati, in caso di fermata o riduzione di velocità al di sotto di 15 km/h<sup>1</sup> nel tratto compreso tra il segnale di controllo lato treno ed i passaggi a livello da esso protetti.

L'agente di condotta deve notificare il guasto al regolatore della circolazione del posto centrale (DCO): se trattasi di guasto al segnale di controllo, procederà come sopra stabilito per il PL di linea senza barriere, mentre nel caso il guasto comporti la mancata o irregolare chiusura delle barriere l'agente di condotta notificherà il guasto subito dopo l'arresto del treno<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Per le linee aventi velocità massima di fiancata uguale od inferiore a 15 km/h detto limite deve essere ulteriormente abbassato inserendo opportuna disposizione nell'orario di servizio.

<sup>2</sup> Con la formula (M40): "Si da avviso al DCO ..... : 1) riscontrato guasto al segnale di controllo del PL Km ..... tra le stazioni di ..... e di ....."

<sup>3</sup> Con la formula (M40): "Si da avviso al DCO ..... : 1) riscontrato guasto alle barriere del PL Km ..... tra le stazioni di ..... e di ....."

 <p>La Ferroviaria Italiana S.p.A.</p>	<p>Disposizione di Esercizio LFI</p>	<p>10/2020</p>
	<p>Oggetto: Procedura d'interfaccia. Variazioni alle modalità di esercizio sulle linee gestite da LFI S.p.a.</p>	<p>del 10/09/2020</p>

**Articolo 11**

(Entrata in vigore ed avvisi)

1. La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore 00.01 del giorno **02/11/2020**.
2. I soggetti interessati restano incaricati di portare a conoscenza del proprio personale i contenuti della presente Disposizione di Esercizio.

**Articolo 12**

(Abrogazioni)

1. Con l'entrata in vigore della presente Disposizione di Esercizio LFI è abrogata la Disposizione di Esercizio 05/2019 del 31/05/2019.

**Articolo 13**

(Allegati)

1. p.m..

Distinti Saluti  
Il Direttore LFI  
Ing. Mario Banelli  
(firmato digitalmente)