



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)

ANSFISA
Direzione Generale per la Sicurezza delle
Ferrovie

Via Nomentana, 2

00161 Roma

PEC: norme@pec.ansf.gov.it

ansfisa@pec.ansf.gov.it

Imprese Appaltatrici autorizzate ad operare
sulla rete LFI, tra cui:

scala@pec.scalaspa.com

sice@pec.it

info@pec.elettri-fer.it

olianti.srl@pec.it

thalesitalia@pec.centroin.it

alstomferroviaria.pec@actaliscertymail.it

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

Via Guido Monaco, 37

52100 Arezzo

PEC: 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

Oggetto: Trasmissione della Disposizione di Esercizio LFI n. 06 del 13/05/2021.

La società scrivente in qualità di Gestore Infrastruttura della linea ferroviaria regionale non isolata Arezzo–Stia e Arezzo – Sinalunga trasmette, unita alla presente, la Disposizione di Esercizio LFI n. 06-2021 del 13/05/2021 recante:

“Procedura d’interfaccia. Principi e modalità generali per l’esecuzione delle attività manutentive a cura del personale MI sulla rete LFI.”

che entrerà in vigore alle ore 00:01 del giorno 11/06/2021. Tale Disposizione è disponibile anche all’indirizzo: <http://www.lfi.it>

Distinti Saluti

Il Direttore LFI
Ing. Mario Banelli

 La Ferroviaria Italiana S.p.A.	Disposizione di Esercizio LFI	06/2021 del 13/05/2021
Oggetto: Procedura d'interfaccia. Principi e modalità generali per l'esecuzione delle attività manutentive a cura del personale MI sulla rete LFI.		
In vigore dal: 11/06/2021		

OGGETTO: Procedura d'interfaccia. Principi e modalità generali per l'esecuzione delle attività manutentive a cura del personale MI sulla rete LFI.

Ambito di applicazione:	Linee gestite da LFI Arezzo – Stia e Arezzo – Sinalunga
Riferimenti:	RCF punti 4.32 e 4.33. Nota ANSF n. 9956 del 26/09/2016 punto 10 e conseguente OdS LFI n. 4392 del 28/09/2016 (viene abrogato dalla presente) OdS LFI n. 3128 del 12/01/2004 (Istruzione Protezione Cantieri LFI) DE LFI n. 3/2019, DE LFI n. 07/2020 e n. 01/2021 (Istruzione Circolazione Mezzi d'Opera) Fascicolo Linee LFI Parte Generale, Sezione 25
Note	---

Articolo 1

(Finalità e campo di applicazione)

1. Nelle more del completamento dell'aggiornamento del Quadro Normativo di LFI e dell'entrata in vigore dei relativi testi regolamentari, scopo della presente disposizione di esercizio è disciplinare, richiamandoli, principi e modalità di carattere generale per l'esecuzione delle attività manutentive eseguite dal personale di manutenzione infrastruttura (MI) sulla rete LFI.
2. Il campo di applicazione della presente disposizione di esercizio è costituito dall'Infrastruttura Ferroviaria Regionale gestita da LFI, linee Arezzo – Stia ed Arezzo – Sinalunga.

Articolo 2


(Lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria)

1. In ottemperanza a quanto disposto da ANSF con la nota n. 9956/16-punto 10 citata a riferimento, la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di sicurezza sarà effettuata dopo aver accertato che sia interrotta la circolazione su tutti i binari i cui enti potrebbero essere erroneamente manomessi nel corso delle lavorazioni.

Gli agenti IS opereranno in regime di interruzione/intervallo di orario nei modi in uso. Allo scopo si richiama tutto il personale all'osservanza anche della sezione n. 25 del Fascicolo Linee LFI Parte Generale vigente.

Per quanto sopra, si precisa che tutte le attività di carattere ordinario che non rientrano nella suddetta fattispecie (come ad es. l'accesso alle sale relè per consultazione schemi o verifica dello stato dei relè stessi o di altre apparecchiature) non necessitano di interruzione della circolazione da richiedere al DCO LFI nei modi previsti (v. Sez. 25 FL-PG già sopra richiamata).

Si precisa altresì che, ai sensi dell'art. 1 dell'Istruzione Protezione Cantieri LFI adottata con ODS LFI n. 3128/04, devono essere eseguiti in regime di interruzione i lavori che comportano almeno una delle soggezioni ivi indicate, quindi: lavori svolti a meno di 1,50

 <p>La Ferroviaria Italiana S.p.A.</p>	Disposizione di Esercizio LFI	06/2021 del 13/05/2021
Oggetto: Procedura d'interfaccia. Principi e modalità generali per l'esecuzione delle attività manutentive a cura del personale MI sulla rete LFI.		
In vigore dal: 11/06/2021		

metri dalla più vicina rotaia e/o interferenza tra attrezzature utilizzate e sagoma di libero transito e/o indebolimento e discontinuità della via.

Altre situazioni particolari come ad es. l'utilizzo di mezzi d'opera o altre attrezzature fuori dal binario e a distanza maggiore di 1.5 metri dalla più vicina rotaia, ma in posizioni potenzialmente pericolose per l'esercizio ferroviario, dovranno essere valutate di volta in volta dalle figure interne e/o esterne incaricate dell'organizzazione del cantiere di lavoro, allo scopo di stabilire la necessità o meno di interruzione della circolazione.

Quanto sopra è da intendersi applicabile a tutti i servizi manutentivi di LFI, compreso il Servizio Lavori.

2. Per quanto sopra, nelle more dell'aggiornamento del quadro normativo di LFI e, in particolare, dell'adozione della nuova Istruzione per il Servizio dei Deviatori, nessun lavoro agli apparati di sicurezza e segnalamento può essere richiesto ed eseguito dal personale IS LFI in regime di M.45.
3. Ai sensi del punto 4.33 RCF, la ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario precedentemente interrotto, deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza, da parte del titolare dell'interruzione, della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e dal ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.
4. Si richiama il fatto che qualora, eccezionalmente, per motivi di forza maggiore, il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, il titolare deve darne tempestivo avviso con fonogramma registrato al DCO LFI, precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione. In tale evenienza il DCO LFI si attiverà con i referenti dell'impresa ferroviaria per il seguito di competenza ai fini della gestione della circolazione.

Articolo 3


(Protezione Cantieri)

1. Ai fini della sicurezza di esercizio e della sicurezza sul lavoro, nelle more dell'adozione della nuova Istruzione Protezione Cantieri e tenuto conto dell'attuale organizzazione, la protezione su avvistamento, contemplata dall'Istruzione Protezione Cantieri Ediz. LFI 2004 vigente, non deve essere applicata.
2. Quindi, anche nel caso di cantieri con macchine leggere e scomponibili, deragliabili sul posto (art. 2 lettera C della IPC LFI 2004) ovvero di squadre di lavoro ed agenti isolati operanti esclusivamente con mezzi manuali (art. 2 lettera D della IPC LFI 2004), deve essere interrotta la circolazione sui binari interessati interfacciandosi, nei modi d'uso, con il DCO LFI.

Articolo 4

(Circolazione Mezzi d'Opera)

1. Come stabilito dalla Disposizione di Esercizio LFI n. 3/2019 del 20/03/19, si ricorda che la circolazione dei mezzi d'opera deve avvenire esclusivamente in regime d'interruzione e che la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni anche i binari adiacenti.

 <p>La Ferroviaria Italiana S.p.A.</p>	<h2>Disposizione di Esercizio LFI</h2>	<h2>06/2021</h2> <p>del 13/05/2021</p>
<p>Oggetto: Procedura d'interfaccia. Principi e modalità generali per l'esecuzione delle attività manutentive a cura del personale MI sulla rete LFI.</p>		
<p>In vigore dal: 11/06/2021</p>		

2. Nelle more dell'entrata in vigore dell'Istruzione Circolazione Mezzi d'Opera Ediz. LFI, si applicano i seguenti principi (estratti da detta Istruzione, fatte salve le precisazioni indicate in carattere blu):

- a. I mezzi d'opera possono circolare, isolati o congiunti, in regime di interruzione per trasferimento da una località di servizio ad un'altra anche non contigua, o per l'esecuzione di lavori di costruzione e manutenzione dell'infrastruttura;
- b. Nei mezzi d'opera congiunti deve essere attivata la frenatura continua automatica.
- c. I mezzi d'opera devono portare le segnalazioni di testa e di coda complete ed efficienti.
- d. I mezzi automotori devono essere provvisti delle necessarie dotazioni di bordo per il segnalamento e la sicurezza elencati nella carta di circolazione del mezzo.
- e. Le richieste di conferma d'interruzione o d'intervallo d'orario devono essere rivolte sempre al DCO, dal titolare dell'interruzione. L'interruzione di un binario di linea si intende sempre delimitata dai segnali di protezione delle stazioni che delimitano il binario interrotto, salvo specifica richiesta e concessione di ulteriori tratti di binario oltre i suddetti segnali;
- f. Nel caso d'interruzione di un binario di stazione, il titolare dell'interruzione dovrà, prima di utilizzarla, applicare d'iniziativa il dispositivo di occupazione dei circuiti di binario al fine di assicurare l'occupazione del binario per tutta la durata dell'interruzione dandone, d'iniziativa, avviso verbale al DCO;
- g. Sui binari interrotti i mezzi d'opera circolano senza l'intervento del DM/DCO;
- h. Il titolare dell'interruzione deve dare il nulla osta alla ripresa della circolazione al DCO solo dopo aver accertato che tutti i mezzi d'opera in circolazione siano stati regolarmente ricoverati, che non siano rimasti veicoli, attrezzature o materiali nella zona in cui hanno operato i mezzi d'opera e che attrezzature o materiali eventualmente lasciati in linea siano, in ogni caso, assicurati al di fuori del profilo limite degli ostacoli. Allo scopo si rapporterà con gli agenti di scorta, con i quali comunicherà nei modi d'uso (M.100b-IF).
- i. Possono circolare in regime d'interruzione, isolati o congiunti, i mezzi d'opera autorizzati dalla Direzione Tecnica con specifico provvedimento, purché in regola con le scadenze manutentive riportate nella carta di circolazione. La verifica è a cura dell'agente di scorta;
- j. I mezzi d'opera di proprietà delle Imprese Appaltatrici possono essere guidati da agenti dell'Impresa Appaltatrice stessa, in possesso della prevista abilitazione/qualificazione professionale, e devono essere scortati da agenti LFI;
- k. Nel caso di circolazione per trasferimento tra le due località di servizio che delimitano il tratto interrotto, deve circolare un solo mezzo isolato o un solo convoglio di mezzi congiunti;
- l. La circolazione per trasferimento deve avvenire con marcia a vista in modo da poter fermare prontamente il mezzo o convoglio nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno, senza mai superare la velocità di 30 Km/h. È ammesso elevare il predetto limite di velocità fino alla velocità massima di 60 km/h a condizione che:
 - i. La velocità massima del mezzo d'opera o dei singoli veicoli del convoglio lo permetta;
 - ii. Il tratto di linea da percorrere sia privo di passaggi a livello e di rallentamenti a velocità inferiore a 60 km/h.

L'agente addetto alla guida deve ridurre in ogni caso la velocità a 30 km/h nel tratto compreso tra il segnale di avviso e il segnale di protezione delle località di servizio. Se

Oggetto: Procedura d'interfaccia. Principi e modalità generali per l'esecuzione delle attività manutentive a cura del personale MI sulla rete LFI.

In vigore dal: 11/06/2021

i binari della località di servizio non sono stati interrotti, l'agente addetto alla guida deve arrestarsi al segnale di protezione per ricevere ordini dal DM/DCO.

In tutti i casi è fatto obbligo di rispettare i limiti di velocità inferiori eventualmente esistenti, in relazione alla linea, alle caratteristiche dei mezzi, al carico ed alla frenatura o comunque stabiliti dalla Direzione Tecnica LFI;

- m. Nell'avvicinarsi a un passaggio a livello (PL) il guidatore deve fischiare ripetutamente e procedere in modo da arrestare tempestivamente il mezzo d'opera qualora rilevi che il PL non risulti protetto lato strada o qualora rilevi la presenza di un ostacolo sul PL stesso. Nel caso in cui il PL sia protetto lato strada e non vi siano ostacoli, il PL potrà essere oltrepassato non superando comunque la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del mezzo d'opera;
- n. La movimentazione dei mezzi sui binari interrotti per lavori avviene secondo tre fasi:
 - i. Fase 1, Circolazione dei mezzi d'opera dalla località di servizio di partenza al cantiere di lavoro, che si concluderà una volta raggiunta il punto stabilito/la progressiva chilometrica di inizio cantiere;
 - ii. Fase 2, Operatività dei mezzi d'opera nel cantiere di lavoro che comprende, oltre alle funzioni strettamente legate all'esecuzione delle attività previste dai lavori di competenza, anche gli spostamenti tra i vari punti del cantiere.
 - iii. Fase 3, Circolazione dei mezzi d'opera dal cantiere di lavoro alla località di servizio di ricovero che si concluderà una volta raggiunta la località di servizio di ricovero inclusa nell'interruzione ovvero una volta raggiunto il segnale di protezione della medesima località non interrotta, al quale il mezzo d'opera si dovrà arrestare per ricevere istruzioni del DM/DCO.

Fasi 1 e 3

La velocità di circolazione nelle fasi 1 e 3 deve essere sempre limitata, in modo da poter garantire l'arresto sul tratto di visuale libera, appena se ne manifesti il bisogno, comunque senza mai superare la velocità di 30 km/h; è fatto obbligo in ogni caso di rispettare limiti di velocità inferiori eventualmente esistenti.

Fase 2 – cantiere di lavoro

Il cantiere di lavoro dovrà essere definito inequivocabilmente ed in particolare, nei casi di cantieri mobili, devono essere precisati gli enti e/o i punti caratteristici della linea che delimitano nel tempo il cantiere.

Le attività dei mezzi d'opera all'interno del cantiere di lavoro, comprese le funzioni strettamente legate all'esecuzione dei lavori e gli spostamenti tra i vari punti del cantiere, rientrano nell'organizzazione della protezione del cantiere.

I mezzi d'opera di proprietà delle Imprese Appaltatrici non sono soggetti a scorta a bordo da parte degli agenti LFI ed operano sotto l'esclusiva responsabilità dell'Impresa Appaltatrice e dell'agente addetto alla guida abilitato e operatore del singolo mezzo, nel rispetto dell'organizzazione della protezione del cantiere. Tuttavia, qualora nel tratto di lavoro vi sia un passaggio a livello non interrotto alla circolazione stradale e non presenziato, si dovrà provvedere **alla scorta del mezzo ed** alla protezione dell'attraversamento stesso da ambo i lati mediante appositi agenti LFI, uno per lato, oppure con un solo agente LFI supportato da uno o più cavalletti da apporre sul lato opposto a quello presenziato, **a meno che il mezzo garantisca l'occupazione dei circuiti di binario e, di conseguenza, la protezione del PL possa essere garantita dalla presenza ed efficienza dei supporti tecnologici disponibili in corrispondenza del PL stesso (circuiti di binario fonici).**

L'Impresa Appaltatrice dovrà fornire preventivamente, in sede di programmazione, alla Struttura Manutentiva LFI interessata i nominativi del personale adibito alla guida dei mezzi d'opera e la relativa certificazione circa il possesso dell'abilitazione alla guida, la conoscenza dei mezzi, l'attestazione della conoscenza delle informazioni riguardanti le caratteristiche del tratto di linea dove opererà il cantiere di lavoro.

Oggetto: Procedura d'interfaccia. Principi e modalità generali per l'esecuzione delle attività manutentive a cura del personale MI sulla rete LFI.

In vigore dal: 11/06/2021

E' vietato che mezzi d'opera non scortati operino al di fuori della tratta assegnata prevista dal programma del cantiere di lavoro;

- o. I dispositivi mobili dei mezzi d'opera quando non utilizzati in fase di lavoro, devono essere solidamente immobilizzati con blocchi meccanici nella loro configurazione di contenimento entro il profilo limite. La verifica è a cura dell'agente di scorta;
- p. Il carico del mezzo d'opera non deve superare il valore massimo ammesso per il mezzo, riportato nella Carta di Circolazione ed evidenziato sulle fiancate. Il materiale costituente il carico deve essere assicurato stabilmente e disposto sul mezzo d'opera in modo da essere equamente ripartito sul piano di carico. La verifica è a cura dell'agente di scorta.

Articolo 5 (M40 MdO)

1. Nelle more dell'entrata in vigore dell'Istruzione Circolazione Mezzi d'Opera Ediz. LFI, allo scopo di prendere confidenza con le nuove modalità operative tra agenti di scorta e guidatori (già utilizzate da tempo dalle Imprese Appaltatrici sulla rete nazionale gestita RFI), gli agenti MI sono autorizzati a ritirare (presso la Direzione Esercizio) ed utilizzare il modulo M.40 MdO per le comunicazioni prescrittive da impartire, come agente di scorta, al guidatore (interno o esterno che sia) ad esclusione, in questa fase, delle prescrizioni n. 3-4-5-6 e 8.

Articolo 6 (Pubblicazione)

2. La presente DE essendo d'interfaccia è soggetta a pubblicazione sul sito internet aziendale.

Articolo 7 (Allegati)

1. Per memoria.

Articolo 8 (Abrogazioni)

1. Con l'entrata in vigore della presente DE è abrogato l'Ordine di Servizio LFI n. 4392 del 28/09/2016 i cui contenuti sono già stati completamente recepiti.

Articolo 9 (Entrata in vigore)

1. La presente disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del giorno **11/06/2021**.

Articolo 10 (Distribuzione interna)

1. La presente DE è distribuita in formato elettronico a tutto il personale LFI dell'esercizio ferroviario tramite il sistema Railmobile in uso.

Il Direttore LFI

Ing. Mario Banelli