

FERROVIE DEL NORD BARESE



FERROTRAMVIARIA SpA

ISTRUZIONE

PER I SERVIZI DI VIGILANZA LINEA
ARMAMENTO E SEDE

Edizione 2005

**Registrazione degli Ordini di Servizio
che hanno modificato la presente Istruzione**

1	Ordine di Servizio N. del
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

INDICE

Art. 1	Generalità	pag. 3
Art. 2	Mezzi di segnalamento	pag. 3
Art. 3	Presenziamento dei treni	pag. 3
Art. 4	Visite ordinarie	pag. 4
Art. 5	Controllo visite	pag. 5
Art. 6	Visite ordinarie	pag. 5
Art. 7	Vigilanza continua di tratti di linea o di punti singoli	pag. 5
Art. 8	Modalità delle visite	pag. 6
Art. 9	Frequenza delle visite	pag. 7
Art.10	Visite alle gallerie, ponti ed opere d'arte	pag. 8

Art. 1

GENERALITA'

Il personale incaricato a svolgere mansioni di vigilanza, in possesso di conoscenza di base degli impianti ferroviari, deve essere appositamente formato con le nozioni generali relative all'esercizio ferroviario e rispettare gli obblighi, le precauzioni e gli adempimenti contenuti nella Parte I delle Istruzioni per la Protezione dei Cantieri nonché quanto disposto nella presente Normativa.

Tale personale potrà essere impiegato per:

- a) visite ordinarie programmate alle tratte o località delle linee ferroviarie delle Ferrovie del Nord Barese;
- b) visite straordinarie in caso di intemperie ed altri eventi straordinari con sorveglianza di tratti particolarmente esposti;
- c) vigilanza continua di punti singolari soggetti a particolari situazioni di pericolo.

Art. 2

MEZZI DI SEGNALAMENTO

Durante le visite gli agenti devono portare con sé i necessari mezzi di segnalamento (bandiere e, per le visite su linee attrezzate con blocco automatico, i dispositivi portatili per l'occupazione del binario).

Gli agenti stessi possono essere anche forniti di mezzi di comunicazione portatili (es. telefoni cellulari GSM della rete mobile aziendale).

Art. 3

PRESENZIAMENTO DEI TRENI

Durante la visita gli agenti, oltre alle incombenze di cui ai successivi articoli, devono presenziare il transito dei treni in conformità a quanto stabilito dal Regolamento sui Segnali provvedendo a:

- a) osservare i segnali annessi ai treni o che fossero fatti dal personale di scorta ai treni stessi e provvedere di conseguenza;
- b) ripetere al macchinista eventuali segnali di fermata fatti dal personale del treno, attenendosi in caso di spezzamento, alle norme dell'art. 3 comma 8 della Istruzione per la Protezione dei Cantieri;
- c) fare attenzione a tutto ciò che potrebbe compromettere la sicurezza della circolazione, come svio, distacco di parti meccaniche, incendio di veicoli, porte di veicoli aperte, spostamenti di carichi visibile dall'esterno, mancanza in coda o in testa del treno dei prescritti segnali, riscaldi di boccole, ecc.;
- d) fare le conseguenti segnalazioni conformemente alle prescrizioni del Regolamento sui segnali e provvedere per le occorrenti comunicazioni che si rendessero necessarie servendosi del più vicino posto telefonico o, nei casi e con le modalità previste dall'art. 4 comma 4 della Istruzione per la Protezione dei Cantieri, del telefono portatile GSM della rete mobile aziendale.

Art. 4**VISITE ORDINARIE**

In base al programma per la vigilanza ordinaria delle linee predisposto dalla Direzione di Esercizio, gli agenti incaricati delle visite ordinarie debbono controllare, con le modalità di cui al successivo art. 8, il tratto di linea programmato, compresi i binari di circolazione delle stazioni e degli apparecchi in essi inseriti, fermandosi, quando occorra, per effettuare ispezioni e controlli che fossero ordinati o si rendessero necessari.

Sulle linee a doppio binario si effettuano visite separate per ciascun binario.

Nel corso delle suddette visite gli agenti devono fare attenzione a tutto ciò che può influire sulla regolarità e sicurezza della circolazione dei treni e sul mantenimento dell'integrità della linea o delle sue dipendenze.

In particolare devono:

- a) controllare lo stato del binario per rilevare difetti che si siano manifestati e che possono essere pregiudizievoli alla regolare marcia dei veicoli; una particolare attenzione deve essere rivolta all'accertamento di eventuali rotture di rotaia nel qual caso dovranno essere presi d'iniziativa tutti i provvedimenti previsti dalla vigente normativa;
- b) osservare lo stato del corpo stradale, delle opere d'arte, delle recinzioni nonché lo sviluppo della vegetazione per rilevare eventuali anomalie;
- c) verificare l'integrità delle barriere dei passaggi a livello manovrati a distanza e delle relative trasmissioni, dei segnali esposti per rallentamenti, per la protezione dei cantieri di lavoro, ecc.;
- d) osservare gli effetti dell'azione delle acque in corrispondenza dei manufatti ferroviari e delle difese della ferrovia nei punti particolarmente esposti o più notoriamente soggetti a danni;
- e) osservare i tratti soggetti a movimenti franosi, a cedimenti o simili interessanti la sede ferroviaria e le sue opere;
- f) osservare la linea di contatto avvertendo gli Impianti Elettrici qualora vengano rilevati cedimenti di sostegni, rilassamento o spezzamento di fili, rotture di isolatori, produzione di fiamme o crepitii sugli isolatori od altre anomalie;
- g) rilevare eventuali infrazioni alle leggi ed al Regolamento di Polizia Ferroviaria (D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753), sia per quanto concerne la proprietà ferroviaria (costruzioni abusive a distanza ridotta dal binario, alterazioni del corpo stradale, scavi o siepi o alberi o depositi di materiale a distanza illegale dalla sede ferroviaria, rami che si protendono oltre il ciglio della sede stradale, ecc.), sia per quanto concerne la sicurezza della circolazione (attraversamenti abusivi, circolazione di estranei nella sede ferroviaria, pascoli di bestiame incustodito in vicinanza della ferrovia, aperture di varchi abusivi nelle recinzioni, ecc.) accertando tutti gli elementi necessari per elevare, se del caso, verbale di contravvenzione o denuncia di reato secondo le norme vigenti.

In ogni caso quando gli agenti, nel corso delle visite, rilevassero danni o anomalie che costituiscono immediato pericolo per la circolazione, debbono provvedere all'arresto dei treni, informandone le stazioni limitrofe per le incombenze di competenza.

Per ogni altra anomalia che richieda provvedimenti urgenti ma non sia d'ostacolo alla circolazione dei treni, gli agenti stessi, indipendentemente dagli interventi diretti e di iniziativa, debbono avvertire il superiore diretto, fornendo tutte le informazioni del caso.

Inoltre, quando la visita si effettua in regime di interruzione, gli agenti debbono eliminare eventuali piccoli difetti all'armamento (serraggio chiavarde lente, ecc.) ed effettuare, se necessario, la pulizia tra le rotaie e la controrotaia dei passaggi a livello.

Art. 5**CONTROLLO VISITE**

L'esito della visita sarà verbalizzato sull'apposito mod. L. 5 dove dovrà essere apposto il visto di controllo da richiedersi alle stazioni, agli addetti ai posti di custodia dei passaggi a livello e agli Operatori Tecnici del Servizio Lavori o I.E. eventualmente incontrati.

Il mod. L. 5 deve essere consegnato nello stesso giorno all'Operatore Tecnico competente, il quale, dopo aver apposto le proprie determinazioni ed osservazioni, lo invierà al proprio Capo Impianto.

Art. 6**VISITE STRAORDINARIE**

Le visite straordinarie vengono effettuate per accertare lo stato della linea al verificarsi di eventi straordinari che possono compromettere l'integrità della linea stessa o arrecare comunque turbamento alla circolazione dei treni (gravi perturbazioni atmosferiche, venti eccezionali, piogge intense, alluvioni, inondazioni, ecc.) oppure per saltuarie e diverse necessità di controllo preventivo (stabilità del binario al verificarsi di intensi calori estivi, movimenti franosi, dissesti prodotti dal passaggio di rotabili sviati, segnalazioni di anomalie, ecc.).

Tali visite sono disposte dal capo Impianto Manutenimento Linea quando se ne manifesti il bisogno, oppure possono essere attuate d'iniziativa.

A tali effetti sono da considerare punti singolari della linea:

- a) le opere d'arte (ponti, ecc.) o comunque le località più soggette ad inondazioni;
- b) le scarpate delle trincee e dei rilevati ove si temono smottamenti;
- c) le zone di terreno che possono scoscendere, indebolirsi od avvallarsi;
- d) le tratte di sede ferroviaria e sue adiacenze soggette di recente ad escavazioni o corrosioni;
- f) i tratti di binario particolarmente soggetti a deformazioni durante i calori estivi.

Art. 7**VIGILANZA CONTINUA DI TRATTI DI LINEA O DI PUNTI SINGOLARI**

In situazioni di particolari condizioni di pericolo può essere disposta dalla Direzione di Esercizio o del Capo Impianto Manutenimento Linea la vigilanza continua di tratti o di punti singolari della linea.

Il personale addetto alla vigilanza deve sorvegliare il tratto assegnatogli e visitare il tratto stesso prima del passaggio di ciascun treno per rilevare l'esistenza di eventuali situazioni di pericolo. Rilevando un qualsiasi ingombro non rimovibile o comunque una situazione di pericolo per i treni, il personale di vigilanza è tenuto a provvedere immediatamente all'arresto dei treni con le modalità stabilite dal Regolamento sui Segnali, a meno che, in relazione alla circolazione di fatto, non possa provvedervi più tempestivamente dandone incarico telefonicamente, premettendo la comunicazione di allarme, ad un altro posto ubicato dal lato del treno atteso.

Il presenziamento di ciascun tratto sarà fatto di preferenza nel punto estremo del tratto visitato posto dalla parte dalla quale il treno stesso proviene, osservando le norme di cui al precedente art. 3.

Il presenziamento viene regolato da apposito orario stabilito dal Capo Impianto Mantenimento Linea; il personale non può assentarsi senza regolare permesso e senza essere stato sostituito.

Art. 8

MODALITA' DELLE VISITE

8.1 Le visite ordinarie e straordinarie si effettuano a piedi oppure con carrello. Si intende per "carrello" anche l'autoscala o qualunque altro mezzo motorizzato su rotaia idoneo allo scopo.

Quando le cautele disposte con la presente Istruzione determinano soggezioni all'esercizio, i giorni e l'orario in cui effettuare le visite dovranno essere programmati, secondo le direttive emanate dalla Direzione di Esercizio, in modo che le visite ricadano nei momenti di minor traffico.

8.2 Le visite con carrello dovranno essere di norma effettuate in interruzioni programmate o in interruzione di servizio per necessità tecniche e con le seguenti modalità:

- a) sul carrello prenderanno posto il conducente e l'addetto, o gli addetti alla visita quando risulti opportuno il controllo contemporaneo di impianti che richiedono professionalità diverse (es. visita al binario e alla linea T.E.),
- b) quando la durata dell'interruzione non è sufficiente a percorrere la tratta alla velocità idonea per un accurato controllo, la tratta stessa sarà suddivisa in parti da visitare in giorni diversi, salvo che non risulti più opportuno procedere come indicato al successivo punto 8.5;
- c) per l'impiego in galleria il carrello dovrà essere attrezzato con impianto di illuminazione a fari orientabili, in aggiunta alle normali lampade portatili in dotazione al personale a bordo del carrello;
- d) quando la visita si effettua dall'interno di un carrello non deve essere imposta nessuna limitazione alla circolazione o alla velocità dei treni sul binario attiguo, né all'aperto, né in galleria;
- e) premesso che la visita ha essenzialmente scopo ispettivo, quando eccezionalmente durante la visita si rilevasse la necessità di uscire dal carrello per effettuare interventi non convenientemente rinviabili, dovranno essere adottate, se del caso, le precauzioni previste dalla Istruzione per la Protezione dei Cantieri di Lavoro.

In ogni caso è vietato uscire dal carrello lato intervista.

8.3 Le visite a piedi all'aperto dovranno di norma essere effettuate percorrendo la banchina o sentiero pedonale. Sulle linee a doppio binario, se sussistono le condizioni per il transito sulle banchine (o sentieri pedonali), si deve percorrere la banchina di destra, cioè camminare in senso opposto a quello di circolazione dei treni. Nei tratti sprovvisti di banchina o sentiero pedonale, le visite dovranno essere effettuate in regime di interruzione programmata o di servizio per necessità tecniche, con carrello, o eccezionalmente a piedi.

In condizioni di visibilità commisurate alla velocità della linea è consentito accedere al binario per eventuali controlli ravvicinati.

8.4 Le visite in galleria verranno effettuate di norma con il carrello.

Le visite a piedi in galleria verranno effettuate con le seguenti modalità:

- a) di norma, con regime di assenza di circolazione sul binario da visitare;
- b) percorrendo la banchina in presenza di circolazione sul binario soggetto a visita, purché la banchina sia normalmente percorribile e la galleria sia provvista di nicchie almeno ogni 50 metri, da entrambi i lati se a doppio binario.

Sulle linee a doppio binario, prima della visita, l'agente dovrà darne comunicazione scritta al D.M. interessato specificando il binario soggetto a visita, le località di servizio delimitanti la galleria, nel senso di marcia dell'agente, nonché le ore di inizio e di termine della visita in galleria.

Dopo aver sincronizzato il proprio orologio con quello del D.M. ed aver ricevuto conferma che non è in atto la circolazione a binario unico sul lato interessato dalla visita, l'agente si potrà immettere in galleria percorrendo la banchina di destra, cioè camminando in senso opposto a quello di circolazione dei treni.

Qualora durante l'orario comunicato sorgesse la necessità di inviare treni in senso di destra sul binario interessato, il D.M. prescriverà al solo primo treno istradato a destra, in aggiunta alle normali prescrizioni occorrenti, la riduzione di velocità a 60 km/h e l'emissione di fischi ripetuti nel tratto delimitato dalle località di servizio precedentemente comunicate dall'agente.

Tenuto conto che l'agente ha l'obbligo di effettuare la visita percorrendo la banchina o sentiero pedonale, la riduzione di velocità è prescritta unicamente per aumentare il tempo a disposizione dell'agente incaricato della visita per porsi in condizioni di maggior sicurezza.

Resta in ogni caso compito dell'agente stesso proteggersi dall'eventuale arrivo del treno sul binario di destra, non abbandonando la banchina.

Al sopraggiungere del primo treno sul binario di destra l'agente dovrà interrompere la visita e rientrare in sede.

Qualora la visita venga ultimata prima dell'ora stabilita, l'agente, se possibile, ne informerà il D.M. con dispaccio per l'anticipata cessazione della suddetta soggezione. Diversamente non occorre comunicazione poiché le cautele cessano automaticamente all'ora concordata per la fine della visita.

8.5 In assenza di idonei sentieri pedonali o banchine in galleria o in linee all'aperto, quando l'intensità della circolazione non consente interruzioni sufficienti ad eseguire la visita almeno su una ragionevole estesa, si potrà suddividere la tratta da ispezionare in brevi tronchi, ciascuno dei quali sarà percorso da un agente portato con carrello all'inizio del tratto assegnatogli.

Prima del termine dell'interruzione il carrello percorrerà il binario interrotto raccogliendo gli agenti che hanno effettuato la visita.

Art. 9

FREQUENZA DELLE VISITE

La periodicità delle visite viene, di norma, fissata dalla Direzione di Esercizio.

Maggiori frequenze di visita potranno essere stabilite dai Capi Impianto Manutenimento Linea e Impianti Elettrici in relazione ad oggettive situazioni particolari.

All'occorrenza andranno intensificate le visite straordinarie che, in quanto legate a situazioni localizzate e di breve durata, permettono di concentrare l'attività di vigilanza dove e quando la stessa risulti veramente utile.

La visita dei binari secondari e dei relativi apparecchi verrà effettuata in occasione dei normali interventi di manutenzione.

Art. 10

VISITE ALLE GALLERIE, PONTI ED OPERE D'ARTE

Le modalità delle visite alle gallerie, ai ponti ed alle altre opere d'arte del corpo stradale, sono regolate da apposite istruzioni emanate in conformità a quanto stabilito ai punti 1 e 2 art. 100 D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.