



# **SERVIZI DI VIGILANZA LINEA ARMAMENTO E SEDE**

**EDIZIONE 2005**

**DISPOSIZIONE N. 60 DEL 2 SETTEMBRE 2005**



## **PREMESSA**

*In questa pubblicazione è riportata la normativa riguardante i Servizi di Vigilanza Linea, Armamento e Sede, emanata con Disposizione N. 60 del 2/09/05 del Direttore della Direzione Tecnica di RFI S.p.A.*

*La presente normativa abroga e sostituisce la “Istruzione per i Servizi di Vigilanza” edizione 1991 (N. ES.I./W.2/1/604 del 19.11.1991) e la Disposizione N. 22 del 12/09/03 dalle ore 00,01 del 12/09/05 sulle linee AV/AC con velocità superiore a 250 km/h e dalle ore 00,01 del 12/12/05 sulle rimanenti linee.*

TEMA DI RIFERIMENTO”  
Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

## REGISTRAZIONE DEI DECRETI CHE HANNO MODIFICATO LA PRESENTE NORMATIVA

	Decreto	Data di entrata in vigore
1	Decreto ANSF n. 15/10	15/07/11
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		

## INDICE

### PARTE I

Generalità	pag.	6
Scopo	»	6
Articolazione	»	6
Campo di applicazione	»	8
Documentazione correlata	»	8
Simboli e abbreviazioni	»	9
Definizioni	»	9
Istruzioni e Disposizioni annullate e sostituite	»	10

### PARTE II

Istruzione del personale	»	11
Mezzi di segnalamento e comunicazione	»	11
Presenziamento dei treni	»	12

### PARTE III

Modalità e prescrizioni di esecuzione delle visite ordinarie	»	13
<i>Modalità di esecuzione delle visite a piedi</i>	»	16
<i>Modalità delle visite con mezzo d'opera</i>	»	18
<i>Modalità delle visite con mezzi di diagnostica mobile</i>	»	19
<i>Modalità di esecuzione delle visite in cabina</i>	»	20

### PARTE IV

Visite Straordinarie	»	21
Vigilanza di posti fissi	»	22
Visite alle gallerie, ponti ed opere d'arte	»	24

## **PARTE I**

### **I.1 GENERALITÀ**

La presente Normativa innova e sostituisce la precedente Istruzione che regola il servizio di vigilanza linea stabilendo nuove modalità della vigilanza ordinaria.

### **I.2 SCOPO**

Lo scopo della presente Normativa è quello di consentire il controllo dello stato del binario nonché l'osservazione e la verifica dello stato dell'infrastruttura e delle sue pertinenze anche in seguito al verificarsi di eventi eccezionali.

La Norma, di fatto, introduce le seguenti innovazioni nella vigilanza ordinaria Armamento e Sede:

- rende obbligatorie le visite a piedi che, in mancanza di banchina idonea, vanno eseguite in assenza di circolazione;
- introduce, ove possibile, la visita congiunta TE-Armamento e Sede;
- introduce e disciplina la visita a bordo dei rotabili di diagnostica mobile ed in cabina locomotore da parte del personale dell'esercizio.

### **I.3 ARTICOLAZIONE**

Per quanto riguarda l'oggetto della vigilanza, la Normativa suddivide la visita linea in:

- visite ordinarie a binari e deviatoi;
- visite straordinarie;
- vigilanza di posti fissi;
- visite alle gallerie, ponti ed opere d'arte;
- visite ordinarie alle linee AV/AC.

Per quanto riguarda le modalità di effettuazione delle visite ordinarie, la Normativa distingue:

- Visita a piedi.
- Visita con mezzo d'opera.
- Visita con mezzi di diagnostica mobile.
- Visita in cabina.

La Direzione Manutenzione stabilirà le frequenze delle visite in funzione delle modalità di effettuazione delle stesse, del tonnellaggio giornaliero, delle caratteristiche delle linee o tratti di linea e, se del caso, per periodi stagionali.

Frequenze più elevate saranno stabilite con provvedimenti delle Unità Periferiche interessate in funzione di oggettivi parametri di rischio quali, a titolo esemplificativo:

- Condizioni del binario;
- Velocità particolarmente elevate, anche in relazione alla tortuosità del tracciato;
- Zone di instabilità idrogeologica o soggette a mareggiate o erosioni;
- Particolare vetustà delle opere d'arte;
- Zone in rapida trasformazione per nuovi insediamenti abitativi, industriali o per altre azioni antropiche;
- Tratti soggetti a frequenti attraversamenti e/o transiti abusivi.

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 sia necessaria.

A tal fine la Direzione Manutenzione emanerà le procedure applicative inviandone copia alla Direzione Tecnica.

La Direzione Manutenzione infine trasmetterà annualmente alla Direzione Tecnica il report dell'attività di vigilanza svolta, il riepilogo degli ordini di lavoro aperti evidenziando inoltre le più salienti attività intraprese a seguito delle risultanze delle visite.

## **I.4 CAMPO DI APPLICAZIONE**

La Normativa si applica integralmente alle tratte o località delle linee della rete RFI con velocità massima fino a 300 km/h ed in particolare:

1. ai binari di corsa;
2. ai binari centralizzati;
3. ai binari secondari dei piazzali delle località;
4. ai binari di raccordo di proprietà RFI;
5. ai rami di corretto tracciato e deviati degli scambi e degli altri apparecchi del binario, inseriti su binari di corsa, di circolazione e secondari;

## **I.5 DOCUMENTAZIONE CORRELATA**

Istruzione per la Protezione dei Cantieri

Regolamento sui Segnali

Istruzione 44C del 1994 e successive modifiche e integrazioni.

D.P.R. 11/7/1980, n. 753.

Sistema Abilitativo della Manutenzione

Disposizione n. 39 del 15/09/2004



## I.6 SIMBOLI E ABBREVIAZIONI

No	Simbolo	Designazione
1	AV/AC	Alta Velocità/Alta Capacità
2	D.C.O.	Dirigente Centrale Operativo
3	D.U.	Dirigente Unico
4	D.M.	Dirigente Movimento
5	RFI	Rete Ferroviaria Italiana
6	CTC	Controllo traffico centralizzato
7	CEI	Coordinatore Esercizio Infrastrutture
8	IPC	Istruzione per la Protezione dei Cantieri

## II.7 DEFINIZIONI

**Per Tratta** si intende: la sede tecnica di 1° livello come oggetto di unione tra i nodi del modello di rete rappresentati dalle Località.

**Per Località** si intende: la sede tecnica di 1° livello delimitata dai segnali di protezione (stazione, posto di movimento, posto di comunicazione, posto d'interconnessione, bivi). Costituisce il “nodo” del modello di rete per la rappresentazione dell'infrastruttura ferroviaria.

**Per Binari di Corsa della Tratta** si intendono: le sedi tecniche di 2° livello, con gli oggetti in esse inseriti, comprese tra la punta scambi di uscita e di ingresso di due località contigue.

**Per Binari non di Corsa delle Località** si intendono: le sedi tecniche di 2° livello costituite dai binari centralizzati e binari secondari e relativi oggetti in esse inseriti, comprese tra punta scambi di ingresso e di uscita della località.

**Per Binari centralizzati** si intendono: i binari di circolazione adibiti all'arrivo, alla partenza o al transito dei treni più gli altri binari delle località comandati da apparati centrali.

**Per velocità della linea** si intende: la massima velocità di Rango presente (A, B, C o P).

**Per linee AV/AC** si intendono: le linee con velocità superiore o uguale a 250 km/h.

## **I.8 ISTRUZIONI E DISPOSIZIONI ANNULLATE E SOSTITuite**

La presente Normativa annulla e sostituisce le seguenti disposizioni:

<b>Tipo</b>	<b>N° Prot.</b>	<b>Data</b>	<b>Oggetto</b>
Istruzione	ES.I/W.2/1/604	19/11/1991	Istruzione per i Servizi di Vigilanza
Disposizione N. 22/2003	RFI-DTE\A0011\P\2003\0001284	12/09/2003	Normativa Sperimentale riguardante il Servizio di Vigilanza delle Linee

## **PARTE II**

### **II.1 ISTRUZIONE DEL PERSONALE**

Il personale incaricato di svolgere mansioni di vigilanza deve essere in possesso della abilitazione specialistica ARM 2, inoltre dovrà possedere una conoscenza di base degli impianti ferroviari sui quali effettuare la vigilanza, e rispettare gli obblighi, le precauzioni e gli adempimenti contenuti nella parte I° dell'Istruzione per la Protezione dei Cantieri nonché di quanto contenuto nella presente Normativa.

Tale personale potrà essere impiegato per:

- a) visite ordinarie programmate alle tratte o località delle linee ferroviarie di RFI;
- b) visite straordinarie in caso d'intemperie ed altri eventi straordinari con sorveglianza di tratti particolarmente esposti;
- c) vigilanza continua di punti singolari soggetti a particolari situazioni di pericolo come frane, caduta massi, ecc. (posti fissi di vigilanza);
- d) vigilanza agli scambi in linea, regolate dall'art. 5 comma 7 dell'IPC.

### **II.2 MEZZI DI SEGNALAMENTO E DI COMUNICAZIONE**

Durante le visite gli agenti devono portare con sé i necessari mezzi di segnalamento (bandiera, torce a fiamma rossa e, per le visite su linee attrezzate con blocco automatico o con blocco radio, coppia di dispositivi portatili per l'occupazione del binario). Gli agenti stessi devono essere anche forniti di mezzi di comunicazione di tipo portatile.

### **II.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 dei 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 7 dell'IPC;
- c) fare attenzione a tutto ciò che potrebbe compromettere la sicurezza della circolazione, come svio o rottura di una ruota o di un asse, distacco di parti meccaniche, incendio di veicoli, porte di veicoli aperte, spostamento di carichi visibile dall'esterno, mancanza in coda o in testa del treno dei prescritti segnali, riscaldi di boccole, bloccamento di assi, 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 dei dispositivi di comunicazione portatili.

## **PARTE III**

### **III.1 MODALITÀ E PRESCRIZIONI DI ESECUZIONE DELLE VISITE ORDINARIE**

Le visite ordinarie riguardano l'ispezione dei singoli binari e dei deviatori posti sia sui binari di corsa, sia sugli altri binari delle tratte e delle località.

Nel corso delle suddette visite gli agenti incaricati devono far attenzione a tutto ciò che può influire sulla regolarità e sicurezza della circolazione dei treni e sul mantenimento dell'integrità della linea e 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'efficienza e la chiusura a chiave delle barriere dei passaggi a livello in consegna ad utenti privati, l'integrità delle barriere dei passaggi a livello manovrati a distanza, e delle relative trasmissioni, dei segnali a protezione dei passaggi a livello aperti ed incustoditi (croci di S. Andrea, tabelle monitorie) e dei segnali della linea esposti per rallentamenti, per la protezione dei cantieri di lavoro, ecc.;
- d) osservare, in caso di piene o mareggiate, 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, sulle linee elettrificate, la linea di contatto avvertendo il più vicino impianto I.E. qualora vengano rilevati cedimenti di sostegni, rilassamento o spezzamento di fili, rotture di isolatori, produzione di fiamme o crepiti 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, apertura di varchi abusivi nelle recinzioni, ecc.) accertando tutte le anomalie presenti.

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

Per ogni altra anomalia che richieda provvedimenti urgenti ma non sia di 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.

Sulle linee a doppio binario la visita va effettuata separatamente per ciascun binario.

Le visite ordinarie si effettuano a piedi, con opportuno mezzo d'opera, in cabina locomotiva e mediante i mezzi della diagnostica mobile.

Le visite dovranno essere di norma effettuate in interruzioni programmate (in orario o non), in intervalli d'orario, in interruzione di servizio per esigenze tecniche.

Quando le visite disposte con la presente Normativa determinano soggezioni all'esercizio, i giorni e l'orario in cui effettuare le visite dovranno essere programmati secondo le direttive emanate dalle Unità Periferiche in modo che le visite stesse ricadano nei momenti di minor traffico, possibilmente di giorno e siano coordinate con il resto degli interventi manutentivi.

In base al programma per la vigilanza ordinaria delle linee predisposto dal Capo Tronco ed approvato dal Capo Reparto Esercizio, gli agenti incaricati delle visite ordinarie debbono controllare il tratto di linea o di località previsto fermandosi, quando occorra, per effettuare ispezioni e controlli che fossero ordinati o che si rendessero necessari, avendo sempre cura di rispettare le norme di sicurezza e di protezione cantieri.

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

Il programma per la vigilanza deve indicare, tra l'altro, le tratte da visitare, i giorni ed i turni degli agenti incaricati nonché le modalità di visita.

La Direzione Manutenzione emanerà apposite disposizioni in merito a quanto sopra detto, ai controlli da eseguire, alla frequenza ed alle verbalizzazioni delle visite.

Con riferimento alla corrispondente normativa TE la visita TE con mezzo d'opera e a piedi si effettuerà congiuntamente alla visita Armamento e Sede.

### ***III.1.1 Modalità di esecuzione delle visite a piedi***

#### ***Norme comuni***

La visita a piedi alle frequenze stabilite è obbligatoria e si effettua percorrendo la banchina o il sentiero pedonale o, in mancanza, percorrendo il binario in regime di interruzione.

La visita agli scambi deve essere eseguita percorrendo entrambi i rami dello scambio e, di conseguenza, in assenza di circolazione oppure con idonea protezione istituita ai sensi dell'IPC.

#### ***Linee con velocità fino a 250 km/h***

La visita a piedi in galleria verrà effettuata con le seguenti modalità:

- a) di norma, in assenza di circolazione sul binario da visitare e con riduzione della velocità sull'eventuale binario attiguo a non più di 160 km/h, se possibile mediante abbattimento codice;
- b) percorrendo la banchina, in presenza di circolazione sul binario soggetto a visita, sulle linee non banalizzate e su quelle a semplice binario, con esclusione delle linee a doppio binario esercitate in C.T.C., purché sussistano tutte le seguenti condizioni:
  - velocità massima non superiore a 160 km/h;
  - banchina normalmente percorribile;
  - nicchia almeno ogni 30 metri, da entrambi i lati se a doppio binario.

I tratti di linea che soddisfano alle condizioni del precedente punto b) saranno, a cura delle Unità periferiche interessate, indicati sul Registro delle disposizioni di servizio M.365 delle stazioni interessate.



Su linea 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 o le gallerie, 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 legale dei treni.

Qualora durante l'orario comunicato sorgesse la necessità di inviare treni in senso illegale sul binario interessato, il Dirigente Movimento prescriverà al solo primo treno istradato sull'illegale, 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 il sentiero pedonale, la riduzione di velocità a 60 km/h 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 il compito dell'agente stesso di proteggersi dall'eventuale arrivo del treno sul binario illegale, non abbandonando la banchina.

Al sopraggiungere del primo treno sul binario illegale, 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 con dispaccio il D.M. per l'anticipata cessazione della suddetta soggezione. Diversamente non occorre comunicazione poiché le cautele predette cessano automaticamente all'ora concordata per la fine della visita.

In assenza di idonei sentieri pedonali in lunghe gallerie o 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 dall'agente addetto alla visita portato con mezzo d'opera all'inizio del tratto assegnatogli.

Prima del termine dell'interruzione il mezzo d'opera ripercorrerà il binario interrotto raccogliendo gli agenti che hanno effettuato la visita.

Quando si effettua una visita in galleria a doppio binario con le modalità del presente punto, va imposta sul binario attiguo la riduzione di velocità a 160 km/h di cui al punto a) precedente.

### ***Linee con velocità superiore a 250 km/h***

Sulle linee AV/AC, con velocità superiore a 250 km/h, le visite a piedi nei tratti allo scoperto verranno eseguite percorrendo il sentiero adiacente al binario sul quale, però, non dovranno circolare treni con velocità superiore a 250 km/h.

Allo scopo di ridurre le soggezioni all'esercizio, le tratte da visitare verranno opportunamente frazionate e percorse da più incaricati contemporaneamente.

Le visite nelle gallerie delle predette linee AV/AC verranno eseguite con mezzi d'opera attrezzati con impianto di illuminazione a fari orientabili od all'occorrenza a piedi in regime di interruzione della circolazione del binario interessato.

### ***III.1.2 Modalità delle visite con mezzo d'opera***

Nell'effettuazione delle visite dall'interno del mezzo d'opera sia su linee tradizionali che su linee AV/AC dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni e modalità:

1. sul mezzo prenderanno posto il conducente ed il personale addetto alla visita;
2. 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 punto III.1.1.;
3. nei casi di vigilanza eseguita di notte o in galleria non illuminata, il mezzo d'opera utilizzato per le visite dovrà essere attrezzato con impianto di illuminazione a fari orientabili, in aggiunta alle normali lampade portatili in dotazione al personale a bordo del mezzo d'opera stesso;
4. quando la visita si effettua dall'interno del mezzo d'opera non deve essere imposta nessuna limitazione alla circolazione dei treni sul binario attiguo fatta eccezione per i casi in cui tale limitazione non sia già connessa alla circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione di binario (linee con velocità superiore a 160 km/h) o quando, sulle stesse linee, sia necessario scendere dal mezzo d'opera;
5. premesso che la visita ha scopo ispettivo, quando eccezionalmente durante la visita stessa si rilevasse necessità di uscire dal mezzo, dovranno essere adottate, se del caso, le precauzioni previste dall'I.P.C.;
6. in ogni caso è vietato uscire dal mezzo d'opera lato intervista.

### **III.1.3 *Modalità delle visite con mezzi di diagnostica mobile***

I mezzi di diagnostica rilevano i parametri previsti dall'allegato 1 alla Disposizione n° 18 del 30/04/2004 "Standard di qualità geometrica del binario con velocità fino a 300 km/h".

Le corse per il rilievo possono essere sfruttate dal personale dell'esercizio presente a bordo per effettuare la visita linea dall'interno dei mezzi di diagnostica sulle tratte/località di propria giurisdizione.

A seguito delle non conformità rilevate nel corso della visita il Capo Tronco deve disporre una visita straordinaria a piedi per valutare precisamente cause ed entità dei difetti e, nel caso, provvedere alla eliminazione degli stessi.

### ***III.1.4 Modalità di esecuzione delle visite in cabina***

La visita deve essere effettuata dal Capo di ogni Tronco di giorno dall'interno della cabina dei treni delle Imprese Ferroviarie sulle tratte/località di propria giurisdizione avendo cura di alternare la visita tra le diverse tipologie di treni.

Le Direzioni Compartimentali Infrastruttura devono provvedere a richiedere alle Imprese di Trasporto i relativi permessi per l'accesso dei Capi Tronco nelle cabine dei rotabili in servizio.

A seguito delle non conformità rilevate nel corso della visita in cabina il Capo Tronco deve disporre una visita straordinaria a piedi per valutare precisamente cause ed entità dei difetti e, nel caso, provvedere alla eliminazione degli stessi.

## PARTE IV

### IV.1 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 ed uragani, caduta di valanghe, rapido scioglimento delle nevi, alluvioni, inondazioni, piene di fiumi o di torrenti, mareggiate, terremoti, 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 anormalità, ecc.).

Tali visite sono disposte dal Capo Tronco quando se ne manifesti la necessità, oppure possono essere disposte d'iniziativa dal personale reperibile (Dirigenti o Capi Reparto) tramite il CEI.

A tali effetti sono da considerare punti singolari della linea:

- a) le opere d'arte (ponti, ecc.) o comunque le località soggette al rigurgito o all'inondazione da corsi d'acqua o dal mare;
- b) le scarpate delle trincee e dei rilevati ove si temano smottamenti;
- c) le ripide falde montane, sovrastanti la ferrovia, da cui si temono cadute di massi e smottamenti;
- d) le zone di terreno che possano scoscendere, indebolirsi od avvallarsi (frane in movimento);
- e) le tratte di sede ferroviaria e sue adiacenze, soggette di recente ad escavazioni o erosioni;
- f) i tratti di binario particolarmente soggetti a deformazioni durante i calori estivi.

Gli agenti, se incaricati di presenziamento continuo, non debbono abbandonare la zona assegnata senza darne avviso al proprio Superiore diretto che dovrà provvedere se necessario, alla sostituzione.

In caso di pericolo essi dovranno immediatamente adottare le procedure più idonee previste dal Regolamento sui Segnali per l'arresto in linea dei treni dando verbalmente al macchinista tutte le informazioni o le istruzioni occorrenti per transitare con precauzione nei punti pericolosi ed informando successivamente le stazioni limitrofe per le incombenze di competenza.

## **IV.2 VIGILANZA DI POSTI FISSI**

La vigilanza di posti fissi viene effettuata per la sorveglianza continua e sistematica di tratti di linea o di punti singolari soggetti a particolari condizioni di pericolo (caduta massi, frane, ecc.).

Il personale addetto alla vigilanza dei posti stessi deve effettuare le visite al tratto assegnatogli con controlli nel numero e con le modalità stabilite dalle disposizioni di servizio del posto. Di norma dovrà comunque visitare il tratto stesso prima del passaggio di ciascun treno per accertare l'assenza di ostacoli che si oppongono al passaggio dei treni. In presenza di ostacoli, se impossibilitato a rimuovere gli ostacoli stessi, provvederà all'arresto dei treni con le modalità stabilite dalle disposizioni in vigore o a mezzo di appositi segnali di protezione del posto fisso. L'addetto al posto di vigilanza dovrà, inoltre, presenziare il passaggio dei treni osservando le norme di cui al punto II.3. Il presenziamento di ciascun treno sarà fatto di preferenza nel punto estremo del tratto visitato dalla parte dalla quale il treno stesso proviene.

Il servizio degli addetti ai posti di vigilanza è regolato dall'apposito orario stabilito per ogni singolo posto; il personale non può assentarsi senza regolare permesso e senza essere stato sostituito.

Tuttavia l'addetto al posto di vigilanza, trascorse almeno due ore dal termine del proprio turno senza essere stato sostituito, potrà lasciare il servizio previa comunicazione al proprio Superiore diretto ed accordi con il Dirigente della stazione limitrofa che, per motivate esigenze di servizio, potrà richiederne il prolungamento

della prestazione nei limiti consentiti dalla normativa vigente sull'orario di lavoro.

L'atto della consegna del servizio deve essere fatto personalmente. L'agente che dà la consegna deve comunicare al subentrante tutte le informazioni necessarie per il disimpegno del servizio.

La consegna deve essere registrata sul libretto L. 225 in dotazione al posto, con l'annotazione dell'ora e con l'apposizione delle firme degli interessati.

L'agente subentrante ha l'obbligo di prendere visione di tutte le prescrizioni ed ordini che fossero riportati nel libretto di servizio e sul protocollo telefonico.

Debbono altresì essere consegnati all'agente subentrante tutti i mezzi di segnalamento, gli attrezzi ed i materiali occorrenti.

Ogni posto fisso di vigilanza è dotato dei seguenti registri e pubblicazioni di servizio:

- a) registro delle disposizioni di massima mod. L. 224;
- b) registro dei dispacci o protocollo telefonico mod. M 100/b;
- c) libretto di servizio L. 225;
- d) fascicoli dell'Orario Generale di Servizio in vigore relativi alla linea o alle linee sulle quali si trova il posto fisso;
- e) copia della presente Normativa e dell'Istruzione per la Protezione dei Cantieri;
- f) tabella dei segnali;
- g) copia di tutte le pubblicazioni, circolari di servizio, disposizioni e prescrizioni, delle quali sia prescritta la conservazione nel posto fisso per tutta la durata delle disposizioni in esse contenute.

Sul registro mod. L. 224 verranno indicati, da parte dei Superiori a ciò delegati, gli impianti ed i meccanismi affidati al posto fisso, le istruzioni di dettaglio relative all'espletamento del servizio stesso e vi saranno elencati altresì i registri, le pubblicazioni, gli oggetti e gli attrezzi in dotazione al posto.

Sul registro mod. L 225 dovranno essere altresì annotate le eventuali anomalie verificatesi sia nelle attrezzature in consegna sia quelle riscontrate al transito dei treni.

Nello spazio riservato alle annotazioni verranno registrate dai Superiori, in occasione delle visite di controllo le irregolarità eventualmente riscontrate.

Per particolari situazioni locali, le Unità Centrali interessate possono autorizzare eventuali emanazioni di specifiche norme che prevedano l'espletamento del servizio mediante vigilanza ciclica programmata del tratto assegnato che prescindano dalla circolazione dei treni.

Il posto fisso di vigilanza deve inoltre essere dotato dei seguenti attrezzi ed oggetti:

- a) una bandiera a mano, rossa con fodero e cintura;
- b) due bandiere rosse e relativa asta lunga a puntale;
- c) due lanterne da segnale a due colori;
- d) quattro torce a fiamma rossa;
- e) idonei kit di attrezzi;
- f) mezzi di comunicazione (es. telefoni, ecc.).

Il posto viene infine adeguatamente e tempestivamente rifornito delle materie di consumo occorrenti per il funzionamento delle lanterne, dei segnali nonché delle torce a fiamma rossa.

Sulle linee o tratti di linea attrezzate con blocco elettrico automatico o con blocco radio (vedi art. 3 comma 4 dell'Istruzione per la Protezione dei Cantieri) i posti fissi di vigilanza sono dotati anche di una coppia di dispositivi portatili per l'occupazione dei circuiti di binario.

### **IV.3 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 dalla istruzione 44C del 1994 e successive modifiche e integrazioni emanate in conformità a quanto stabilito all'art. 98 del. D.P.R 11.7.1980, n. 753.