

# ARM

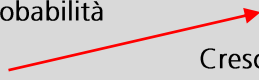

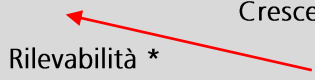
<p>La visita linea a piedi comprende l'intero tracciato ferroviario ivi inclusi i piazzali di stazione ed avviene percorrendo i sentieri di servizio adiacenti al binario.</p> <p>Il cadenzamento è quello previsto dal F.D. in vigore. Il personale del S.L. di propria iniziativa, intensifica la cadenza ispettiva in caso di avverse condizioni atmosferiche.</p> <p>La visita linea in galleria e nei tratti ove non è presente il sentiero di servizio deve essere condotta in interruzione.</p>	<p><b>Materiale necessario:</b> telefono di servizio e moduli di comunicazione</p>	<p>macchina fotografica digitale</p>	<p><b>Mezzi di segnalamento:</b> bandiera d'arresto (rossa), tro e/o fischietto, torcia a fiamma rossa, cavo di Shuntaggio.</p> <p><b>Moduli per comunicazione :</b> M. 100b e/o M. 40</p>	<p><b>Tratte / ore</b></p>
				<p>Meran-Lagund 3 h</p> <p>Lagun-Marlen. 3 h</p> <p>Marlengo-Tel 6 h</p> <p>Tel-Naturno 6 h</p> <p>Naturno-Stava 3 h</p> <p>Stava-Castelbe. 6 h</p> <p>Castelbe-Laces 3 h</p> <p>Laces-Siland 5 h</p> <p>Ponte di-Siland 2 h</p> <p>Silandro-Lasa 6,5 h</p> <p>Lasa-Oris 3 h</p> <p>Oris-Sluderno 6,5</p> <p>Sludern-Malles 3 h</p>

- Controlli da eseguire in itinere:** Lesioni visibili, mazzature, cricature o rotture. Presenza di stati corrosivi in atto. Collegamenti elettrici di continuità. Integrità dei giunti isolanti.
- 1) Saldature alluminotermiche:** controllo visivo del piano di rotolamento per la presenza di deformazioni (bicchierino) o cricature. Controllo del piano di steccatura e della suola.
  - 2) Traverse:** integrità degli organi di attacco e loro serraggio. Verifica del corretto posizionamento della piastra sottosuola. Verifica dell'assenza di fessurazioni (legno e cap). Verifica per eventuali stati corrosivi in atto per le traverse in acciaio. Verifica per un eccesso di effetto pompante in corrispondenza del transito dei convogli.
  - 3) Deviatori:** stato generale, attacchi, cuore, appoggi, aghi e contraghi, traversa limite.
  - 4) Massicciata:** condizione generale della massicciata, della sua guarnitura con particolare attenzione alla carenza di materiale sottotraversa.
  - 5) Opere civili:** per opere civili si intendono tutti i manufatti pertinenti alla linea ferroviaria quali drenaggi, tombotti, ponti, sottopassi, sovrappassi e viadotti, muri di controripa o di sottosquadro, le opere dei versanti (barriere para massi/valanghe, reti o contrafforti). Il controllo visivo delle opere è limitato alla loro integrità, alla loro funzionalità, alla presenza di fessurazioni o di materiale sciolto imbrigliato (reti e barriere) o che ne occluda il deflusso delle acque (tombotti o ponti).
  - 6) Altro:** qualsiasi evidenza che abbia ripercussioni sulla sicurezza della circolazione deve essere segnalata e prontamente fatta rimuovere o rimossa (cantieri non autorizzati, accatastamento di materiale pericolante ecc.). Vanno segnalati impianti di irrigazione a pioggia che irrorano la sede ferroviaria.

**Note:** tutte le anomalie devono essere prontamente segnalate e documentate (macchina digitale in dotazione)

**Comunicazioni:** l'agente in visita linea deve comunicare al DCO la tratta interessata dalla visita e comunicare periodicamente la sua posizione (circa ogni ½ h)

# ARM

Visita alla linea a piedi													
	Attrezzature: Macchina fotografica digitale – Tablet – Telefono												
	Probabilità 				Danno 				Rilevabilità * 				
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	5
Rischi inerenti l'attività	Misure di prevenzione e protezione										Analisi del rischio		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investimento</li> <li>- Inciampo e caduta in piano ed in dislivello</li> <li>- Proiezione di materiale</li> </ul>	<p>Il personale in visita linea deve utilizzare abbigliamento ad alta visibilità e calzature idonee: nel periodo invernale deve prestare la massima attenzione per la possibile presenza di ghiaccio o neve.</p> <p>Nell'approssimarsi in linea il personale deve comunicare al DCO la propria posizione: in caso di condizioni meteorologiche particolarmente avverse o in condizioni di bassa visibilità deve richiedere al DCO la prescrizione ai treni in transito di percorrere la tratta interessata preannunciandosi con fischi brevi e ripetuti.</p> <p>L'attraversamento del binario deve avvenire solamente in condizioni di ampia visibilità e mai nell'approssimarsi del treno  <u>(a 100 km/h il treno percorre in 1 secondo circa 30 m).</u></p> <p>Il sentiero è mantenuto in efficienza, non possono escludersi dissesti dovuti a precipitazioni consistenti: è cura dello stesso personale il ripristino delle condizioni di normale transitabilità.</p> <p>In prossimità delle zone esposte sono installate delle protezioni.</p> <p>L'operatore è il principale artefice della propria sicurezza: il suo comportamento deve essere improntato sempre alla minimizzazione del rischio.</p>										<ul style="list-style-type: none"> <li>- <math>1 \times 4 \times 2 = 8</math></li> <li>- <math>2 \times 1 \times 3 = 6</math></li> <li>- <math>1 \times 2 \times 3 = 6</math></li> </ul>		

\* Capacità di percezione del pericolo