

Relazione su Passaggi a Livello

La Direzione Tecnica di RFI, ha emanato le Disposizioni 24/2003 con modifiche all'IPCL e 36/2003 concernente "L'Istruzione per l'esercizio dei Passaggi a Livello", a firma del Direttore Michele Elia in data 12/09/2003.

Le predette disposizioni, sono entrate in vigore il giorno 08 febbraio 2004. La prima ha modificato l'art.20 dell'IPCL, la seconda raduna in un unico testo (49 pagine) la totalità della normativa in questione ed abroga la precedente istruzione.

In qualità di Macchinisti il nostro testo normativo è l'IPCL, in esso le modifiche apportate con la succitata disposizione si riferiscono nell'art. 20 comma 10, **"MARCIA A VISTA AL P.L."** nel quale si impone:

"L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un P.L. impartito con specifica prescrizione (mod. M. 40 DL, M.40 DCO, M.40, ecc.), deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dalla presenza o meno dei mezzi di protezione in posizione di chiusura, dall'aspetto del segnale che lo protegge e dall'eventuale codice a bordo.

Da una lettura superficiale dell'art.20 comma 10, come fatta da un giornale del settore di Milano, stabilirebbe: ***"Di rispettare l'ordine di marcia a vista in ogni caso, indipendentemente dalla presenza o meno dei mezzi di protezione lato strada", invece non è così.***

Da una lettura **approfondita**, fatta anche da un articolista di "Ancora in Marcia" (N° 2/2004 pag. 4), il quale commentando afferma che: **<<l'aggiunta sembrerebbe un insignificante dettaglio. Al contrario è un vistoso equivoco, che potrebbe sembrare un definitivo chiarimento, sull'obbligo di passare comunque il PL con Marcia a Vista prescindendo dall'esistenza o meno di qualunque tipo di protezione lato strada.**

La **"presenza o meno" dei mezzi di protezione è riferito alle sole barriere dei P.L.** **Infatti, sono gli unici mezzi di protezione che possono essere definiti "in posizione di chiusura"; mentre i mezzi di protezione lato strada (Codice della strada) o ci sono, o non ci sono e non possono definirsi chiusi o aperti>>.**

Qualcuno si è anche chiesto: a che servono dunque certe arzigogolate dizioni?

La risposta nasce spontanea:

- 1) Stimolare una disattenta lettura, e far credere di dover effettuare "la Marcia Vista al P.L." in ogni caso" (nella speranza che qualcuno ci casca).
- 2) Contrastare, per tentare di invalidare anche in sede di Collegio o Giudiziario, il nostro 1° M40 "Progetto Maestro", nel quale chiediamo in primis la posizione delle sbarre.

Da quanto suesposto quindi, l'art.20/10 dell'IPCL non è palesemente in contrasto con il Codice della Strada, perché non esclude la condizione che il P.L. guasto sia protetto lato strada, esso impone la Marcia a Vista, a prescindere dalla posizione delle sbarre, ma fermo restando **l'obbligo previsto dalla legge che se una sbarra o le sbarre sono aperte deve essere protetto lato strada.**

Eventuali contestazioni in merito, per la mancata applicazione dell'art.20 comma 10 IPCL e art.48 comma 4 Regolamento Segnali sono giustificabili con la dizione:

<<Si ribadisce, che essendo la o le barriere del P.L. ubicato al Km ...+..... entrambe aperte, la marcia a vista è stata effettuata e che quindi non sono stati assolutamente disattesi sia l'art. 48 / 4 R.S. che l'art. 20 / 10 dell'I.P.C.L.

Inoltre gli articoli suddetti non escludono le protezioni lato strada ai P.L. guasti, specificatamente previste dal D.P.R.495/92 e sue modificazioni e integrazioni e dalla Disp. 36/2003 art.4/13.

Considerato che la responsabilità penale è individuale e al fine di garantire la sicurezza, solo dopo che le condizioni previste sono state soddisfatte il sottoscritto ha effettuato la marcia a vista specifica.>>

La Disposizione 36/2003 recepisce, con **contraddizione e con qualche differenza**, gli obblighi imposti dal Codice della Strada (D.P.R. 495/92) alle Imprese Ferroviarie e delle strutture di RFI in ordine ai P.L. guasti ed impresenziati.

Infatti, mentre all'art.4 comma13 recepisce quanto previsto dal Codice della Strada:

<<Quando si verifichi un guasto che impedisca il funzionamento delle barriere di un passaggio a livello da uno o da entrambi i lati, la chiusura dal lato delle barriere guaste verrà effettuata, ove possibile, mediante l'impiego di cavalletti di tipo regolamentare.

Detti cavalletti dovranno essere disposti perpendicolarmente all'asse della strada, rivolgendo a questa la parte dipinta a strisce bianche e rosse, in numero adeguato alla larghezza della carreggiata stradale.

Può essere impiegato un solo cavalletto per ogni lato del passaggio a livello, qualora il cavalletto stesso rechi superiormente un **disco di colore rosso con bordo bianco, reso interamente riflettente dalla luce.***

Nell'intervallo fra un treno e l'altro i cavalletti devono essere sistemati lungo il margine della strada, in modo da non ingombrarne la carreggiata, rivolgendo a questa la parte dipinta a strisce bianche e nere, evitando che la parte dipinta a strisce bianche e rosse risulti visibile dai treni. Il disco a luce riflessa rossa non deve in ogni caso essere rivolto verso i treni.

*Quando non vi siano a disposizione gli occorrenti cavalletti, gli agenti incaricati dovranno presentare agli utenti della strada le necessarie segnalazioni di arresto con una** **bandiera rossa**, di giorno, ed una lanterna a luce rossa, la notte>>.*

Le differenze sono riferite al “* **disco di colore rosso con bordo bianco, reso interamente riflettente dalla luce**” per R.F.I. mentre per il Codice della Strada (comma 3 art.189 D.P.R. 495/92) “**il disco rosso con bordo bianco devono essere rifrangenti e realizzati con pellicola ad elevata efficienza (classe 2)**”

e

alla generica ** **bandiera rossa** per R.F.I. mentre per il Codice della Strada (comma 1 art.184 D.P.R. 495/92) **una bandiera rossa rifrangente.**

In relazione a quanto sopra, sarebbe opportuno modificare gli M40 predisposti che il macchinista fa in tali circostanze, inserendo opportunamente, in aggiunta ai riferimenti legislativi, i riferimenti alla Disp.36/2003 art.4/13.

All'art.6 comma 11 e 12 invece prevede **l'obbligo di prescrivere la Marcia a Vista** ai D.M. o agenti autorizzati ai P.L. guasti, anche fino a quando non si provvederà al presenziamento del P.L. e quindi alla sua protezione lato strada.

<<11. I D.M. omissis.....

- devono prescrivere la marcia a vista, qualora per guasto od inutilizzabilità del relativo apparato, alla stazione non pervengono consensi elettrici, fino a quando non si provvederà al presenziamento del P.L..

12. Gli altri agenti autorizzati omissis.....

- devono prescrivere al treno marcia a vista in corrispondenza dei P.L. interessati, qualora per guasto od inutilizzabilità del relativo apparato, alla stazione non pervengono consensi elettrici, fino a quando non si provvederà al presenziamento del P.L..>>

È pur vero che l'art.4 comma 23 prevede: <<Nel caso di mancata chiusura del" P.L. per guasto delle barriere, il D.M. (o D.C.O.) deve avvisare immediatamente gli organi di polizia della situazione di pericolo per l'incolumità individuale in atto sull'impianto>>, ma non dice niente altro rispetto alla protezione lato strada.

È anche vero che l'art.184 D.P.R. 495/92, (come ben noto a tutti) prevede che: **“Nel periodo di tempo intercorrente tra l'insorgere dell'avaria dei meccanismi di chiusura dei passaggi a livello e l'apposizione delle protezioni suindicate, l'esercente la ferrovia provvede a disciplinare la circolazione dei treni, in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello”** ma è anche vero che la **RESPONSABILITÀ PENALE È INDIVIDUALE.**

Riassumendo molto brevemente possiamo affermare che: in caso di mancata chiusura di un P.L. per guasto delle barriere, il D.M. o D.C.O. deve darne immediata comunicazione agli organi di polizia; il P.L. deve essere protetto lato strada dalla parte delle barriere guaste, se possibile, con cavalletti regolamentari, sostituibili con una bandiera rossa (rossa rifrangente per il Codice della Strada) e con una lanterna rossa di notte e, negli altri casi di scarsa visibilità, manovrate dagli agenti incaricati; il personale del treno non deve scendere, (nessuna norma lo ha mai previsto) deve invece accertarsi che quanto disposto sia stato rispettato vincolando, altrimenti, a mezzo M.40 il passaggio del treno al rispetto integrale delle disposizioni vigenti, **IL TUTTO IN ORDINE ALLA SICUREZZA DEL SERVIZIO ED ALLA INCOLUMITÀ FISICA ALTRUI E PROPRIA.**

È interessante, (da valutare per fare denuncia caso per caso) per quanto paradossale, le previsioni dell'art.16 della disp.36/2003 “INFRAZIONI ALLE NORME DI POLIZIA FERROVIARIA”

1. **Gli addetti alla custodia dei passaggi a livello hanno l'obbligo di far rispettare le leggi** e i regolamenti in tema di polizia, regolarità e sicurezza delle ferrovie e di sorvegliare che non vengano commesse infrazioni interessanti l'impianto o il servizio loro affidato.

2. **L'addetto alla custodia**, se non ricompreso fra i soggetti cui spettano - ai sensi delle vigenti norme del codice della strada (articoli 11 e 12 del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e sue successive modificazioni ed integrazioni) e del relativo regolamento di attuazione (articoli 23 - 25 dd D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e sue successive modificazioni ed integrazioni) nonché dell'art. 71 del D.P.R. 18 luglio 1980, n. 753 - i compiti di prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e di tutela e controllo sull'uso della strada e quindi di contestazione e verbalizzazione dell'infrazione, **ha l'obbligo di riferire in merito alle infrazioni rilevate al D.M. competente - che interesserà al riguardo l'autorità di polizia - fornendo una descrizione completa dei fatti che evidenziano i dettagli significativi, fra cui l'ora ed il luogo dell'occorso e, se possibile, le generalità dei responsabili ovvero ogni dato idoneo a favorirne la ricostruzione da parte degli organi di polizia.**

TORINO 28-01-2005

Cordiali Saluti a tutti
Chiapperini Sabino