



le norme di attuazione stabiliscono "AL FINE DI DARE UNA DISCIPLINA UNIVOCA ED EVITARE INTERFERENZE TRA PIÙ NORME CHE SI VERIFICAVANO CON LA PRECEDENTE NORMATIVA, FA RINVIO, PER QUANTO CONCERNE LA DISCIPLINA DELLA MATERIA DEI PASSAGGI A LIVELLO, ALLE NORME DEL VIGENTE CODICE DELLA STRADA ED ALLE RELATIVE DISPOSIZIONI DI ESECUZIONI".

Inoltre la circolare dell'Area rete mi sembra in netto contrasto con quanto rispostomi ad un mio quesito dal Dott. Pacetti, che è stato responsabile legale dell'Ente, forse più indicato ad interpretare le norme legislative al sopraccitato estensore, il quale non si è reso conto, a mio parere che nell'art. 20/10 I.P.C.L. non c'è scritto che il macch. deve superare APERTO un P.L., (la parola APERTO non esiste) la marcia a vista serve esclusivamente per accertare, senza causare danno, le condizioni della via, constatata l'apertura delle barriere, all'art. 20/10 subentra l'art. 1/2 I.P.C.L. che richiede al macch. una ulteriore particolare diligenza nell'adottare tutte le cautele del caso, e non una sua semplice pedissequa riproduzione dei comportamenti prescritti.

In tal senso è anche la sentenza di arbitrato emessa dal Prof. Pasquale Costanzo a Genova

il giorno 8/2/93.

La marcia a vista non può essere sostitutiva delle barriere perché queste in base all'art. 187/4 del regolamento di esecuzione del codice della strada devono essere chiuse 30 secondi prima che il treno impegni il P.L. e rimanere chiuse fino al termine del passaggio del treno.

Nel 1982 l'Azienda ci ha regalato un libretto con su alcuni art. del Codice Penale e Civile

(allegati) fra questi l'art. 2050 del Codice Civile, in parole povere come scrive anche il Dott. Pacetti, siamo noi che dobbiamo dimostrare, con opportune testimonianze, documenti ecc. di avere eseguito quanto prescritto durante la marcia del treno.

Callo Francesco

Il giudizio della suprema corte

La Suprema Corte (Cass. 15 gennaio 1964, Mass. Cass. Pen. 1964, n. 114) ha precisato che: "la disposizione dell'art. 15, comma 9., cod. str., secondo la quale i conducenti, approssimandosi ad un passaggio a livello, devono usare la massima prudenza per evitare incidenti, non impone che nei passaggi a livello custoditi, quando le barriere siano aperte, il conducente debba osservare gli obblighi sanciti dal successivo comma 10., e cioè procedere in modo da essere in grado di fermarsi senza impegnare i binari, assicurandosi che nessun treno sia in vista e attraversare poi rapidamente i binari.

Tali obblighi sono dettati con specifico riferimento ai passaggi a livello incustoditi e non sono estendibili a quelli custoditi, a meno che non vi siano elementi che facciano sospettare l'esistenza di una situazione anormale, come, per esempio, nel caso che le barriere siano aperte a metà.

Pertanto, nel caso in cui un treno abbia investito un autoveicolo ad un passaggio a livello custodito e aperto, giustamente viene escluso il concorso di colpa del conducente dell'automobile, perché trattandosi di passaggio a livello custodito ed essendo alzate le sbarre, egli non aveva motivo di prospettarsi l'ipotesi del sopraggiungere del treno, tanto che nessun elemento faceva sospettare una simile evenienza".

Sicurezza

INCIDENTE A INCORONATA

di Antonio Corbo

Il giorno 4-6-93, alle ore 7.15 il treno 12459 (composto di materiale NAVETTA) DERAGLIAVA fra le stazioni di INCORONATA E ORTA NOVA (FG).

Solo la fortuna, o l'intervento di una mano superiore, non ha provocato un vero disastro ferroviario.

Ci sono stati solo danni al materiale rotabile e ai binari.

Il deragliamento è avvenuto per lo slineamento del binario. Il fatto strano è che detto slineamento sia avvenuto al mattino presto, non di giorno e con forte insolazione come comunemente si potrebbe pensare.

I dubbi si spostano quindi sulla manutenzione della linea, sulla sorveglianza che ormai prende ritmi sempre più blandi visto la forte diminuzione di organici che ha subito e subisce l'area lavori.

Sempre più spesso i macchinisti segnalano la instabilità dei binari con la continua emissione di M. 40.

Evidentemente le FS pur di risparmiare uomini ed interventi di manutenzione, "tirano" al limite gli impianti (come pure i mezzi di trazione e il materiale rotabile in genere) con grave pregiudizio per la sicurezza della circolazione.

Ci preme sottolineare che in questi casi di incidente (come nel caso specifico di Incoronata) gran peso ha la "frettolosità" che si mette nel segnalare le anomalie che interessano la circolazione dei treni per non sacrificare il famoso "fattore K" della puntualità e del perditempo.

Ma la gatta per la fretta fece i gattini ciechi.

Ed è quello che è successo a Incoronata: per non prescrivere con più meticolosità l'anomalia al binario, e perdere qualche minuto in più, si è rischiato grosso.

La mancanza di segnali regolamentari sul luogo dell'incidente, la intempestiva segnalazione tramite le prescrizioni hanno fatto il resto.

Questa è la "europeizzazione" che si vuole nelle FS: pur di risparmiare si allentano i vincoli sulla sicurezza.

I macchinisti sono i lavoratori che si trovano in primissima linea, in questa battaglia quotidiana.

I macchinisti hanno il diritto, e il dovere, di ribaltare questa situazione che di europeizzazione ha solo gli aspetti negativi.

Segnale verde e P.L. aperto

Il giorno 28-5-93, effettuando il treno 12147 in partenza dalla stazione di Pescara P.N. venivano fermati (essendo già partiti) dal macch. del treno incrociante. Una volta fermi dal D.M. ci veniva consegnato M45 con prescrizione di marcia a vista al P.L. 12 + 144. Dal libro orario riscontravamo che si trattava di un P.L. protetto da segnale proprio (R.S. art. 53/1-b). Arrivati sul posto si incontravano sia il segnale di avviso che quello di protezione disposti entrambi a via libera, mentre veniva trovata una barriera del P.L. divelta. A questo punto chiedo: come è possibile ciò? Dal R.S. art. 53 1° comma b leggo testualmente: "i segnali che proteggono P.L. sono normalmente a via impedita:... quelli del punto b - azionati automaticamente dal treno - si dispongono a via libera dopo la chiusura delle barriere." Nel caso specifico come era tutelata la sicurezza dell'esercizio, visto che mancavano altre protezioni lato strada?

Mari Angelo - Sulmona