29/4/93

COPIA

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

AREA RETE

Roma,29/04/93
R//ES.C/009/D1001

R.C/R.GL.02/7.1
R.I/
R./Cutr.772

SIGG. DIRETTORI COMPARTIMENTALI
= T U T T I =

p.c. AREA TRASPORTO
= S E D E =

" " SEGRETERIA CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
= S E D E =

OGGETTO: **Marcia a vista in corrispondenza dei P.L.**

1. PREMESSA

Di recente, si sono verificati casi in cui il p.d.m., al quale era stato regolarmente prescritta, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 6/17 RCT (e corrispondente art. 20/10 IPCL), la marcia a vista in corrispondenza di un P.L. a seguito di guasto, ha contestato la validità della predetta prescrizione ritenendola a suo giudizio in contrasto con quanto stabilito dal Codice della Strada e del relativo Regolamento di attuazione.
Si è anche verificato il caso che il Collegio di Conciliazione ed Arbitrato previsto in sede compartimentale (Art. 87 CCNL), al quale il p.d.m. aveva inoltrato ricorso avverso la sanzione disciplinare comminatagli per aver determinato nell'occorso perturbazione nella circolazione dei treni, ha annullato la sanzione medesima.
Al fine di chiarire l'intera questione si forniscono le precisazioni e le disposizioni di seguito riportate.

2. CONSIDERAZIONI

2.1. Quadro normativo generale

L'art. 44 del nuovo Codice della strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285), al 3° comma sancisce l'obbligo di collocare dei "cavalletti" nel caso che le barriere o semibarriere di un PL siano

1.6

29/4/93

in avaria.
L'art. 184 del Regolamento di attuazione del codice stradale (DPR 16 dicembre 1992, n. 495), al 1° comma stabilisce l'obbligo di sostituire le barriere o semibarriere dei PL in avaria con "almeno un cavalletto per parte" ovvero "con una bandiera rossa rifrangente e con una lanterna a luci rosse di notte e negli altri casi di scarsa visibilità" (il successivo art. 189 indica poi le caratteristiche che siffatti cavalletti debbono avere).
Le predette disposizioni sono coerenti con il Titolo IV del DPR 11 luglio 1980, n. 753.
Infatti, il Codice della strada (artt. 140 e 141) e il relativo Regolamento d'attuazione (art. 342) stabiliscono gli obblighi e le cautele a cui deve attenersi l'utente stradale per l'attraversamento dei P.L. (limitazioni di velocità, rispetto segnali lato strada, ecc.).
Contemporaneamente però, in virtù degli attuali poteri attribuiti al Ministro dei Trasporti ed alle F.S. (derivanti dall'art. 95 del DPR 753/1980 appena citato, come successivamente modificato, quanto alla competenza a deliberare, dalla Legge 210/1985, ed infine dall'art.14 del DL 333/1992, convertito nella Legge 359/1992, istitutivo delle FS-S.p.a.), hanno valore pari a quello del Regolamento di attuazione stradale anche tutte le norme stabilite dai Regolamenti ferroviari a proposito della protezione dei PL e della m.a.v. in corrispondenza degli stessi (art. 6/16 e 6/17 RCT; vari articoli del R.S., quali ad esempio art. 53/2 e 53 bis/4), che precisano obblighi e modalità per l'effettuazione della marcia a vista medesima, con riguardo alla circolazione dal lato ferroviario.
Alle suddette norme stabilite dai Regolamenti (RCT e RS), che hanno valenza esterna nel senso che esprimono le regole giuridiche-comportamentali cui la generalità dei soggetti deve adeguarsi onde evitare la responsabilità civile e/o penale che l'ordinamento riserva a chi viola la legge, vanno aggiunte poi le norme che le FS emanano (sotto forma di disposizioni interne, tali definite dagli artt. 96, 97, 98 e 99 del DPR 753/1980), per disciplinare i comportamenti operativi dei propri agenti per garantire la sicurezza dell'esercizio (al riguardo, si citano, in particolare, l'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, che negli artt. 20/7 e 20/10 ricalca il disposto dell'RCT, e l'Istruzione per l'esercizio dei P.L., che dettaglia i relativi sistemi di protezione e gli obblighi del personale, sia in condizioni di regolare funzionamento degli stessi, sia in caso di anormalità).
In particolare, in vari punti dell'IEPL (ad es. artt. 8/5, 9/4a), 11/8b)) è previsto il ricorso alla marcia a vista dei treni in corrispondenza dei PL, in caso di guasto degli stessi e fino

2.6

all'istituzione del presenziamento; è anche richiesto che venga subito avvisato il personale della manutenzione per la riparazione del guasto.
In definitiva, dall'intero quadro normativo descritto emerge che il complesso delle norme in questione (legislative e regolamentari, ferroviarie e stradali) concorre paritariamente a costituire un sistema unitario, coerente ed omogeneo, con disposizioni che si integrano tra di loro senza contrasti; tale complesso rende in particolare possibile che, in attesa del ripristino dei meccanismi avariati di un PL o della loro temporanea sostituzione con succedanei, la circolazione possa e debba proseguire **in regime di emergenza,** con le particolari cautele proprie di quella procedura che è definita marcia a vista.
Pertanto, ne consegue che l'ordine di m.a.v. non può essere considerato in nessuna occasione in contrasto con la legge penale ed esso non è suscettibile di legittimo rifiuto di esecuzione a termini dell'art. 73/2g) del vigente CCNL, come se costituisse atto vietato.

2.2. Carattere di emergenza della m.a.v.

Naturalmente, l'uso degli strumenti sostitutivi, come pure l'uso di ogni strumento improprio, che, in quanto tale, solo in rispetto della legge dell'emergenza, può ovviare alla mancanza dello strumento specificatamente individuato e dedicato al raggiungimento dello scopo perseguito (altrimenti, si tratterebbe di mezzi alternativi e non sostitutivi), deve restare circoscritto alla sola fase dell'emergenza e non protrarsi oltre i ragionevoli limiti materiali dell'intervento ripristinatorio, limiti che sono essenzialmente correlati alla natura e complessità del guasto, alle condizioni ambientali in cui l'intervento deve essere eseguito, al tempo di accadimento dell'evento.
Ciò vale anche, **e a maggior ragione**, per la marcia a vista, che si svolge in una condizione di rischio immanente e che pertanto non può e non deve essere protratta oltre il tempo strettamente indispensabile affinchè sia attivato il presenziamento del P.L. (con l'uso degli strumenti di protezione sostitutivi), o, se più tempestiva, sia effettuata la riparazione del guasto in atto.

3. DISPOSIZIONI ORGANIZZATIVE

Con circolare ES.C/R.02 - ES.C/P.03.400.2 - ES.I del 13.1.1992, sono state già impartite (p.2.2) disposizioni generali al fine di

limitare il più possibile le prescrizioni di marcia a vista su PL, evitando situazioni di guasto prolungato e provvedendo al più presto o per la riparazione o, secondo quanto previsto dalla regolamentazione, per il presenziamento del P.L..
Si impartiscono di seguito disposizioni più dettagliate per ridurre al massimo il periodo di ricorso alla procedura della marcia a vista in situazioni di guasti relativi ai P.L..

3.1. Criteri da seguire in caso di guasti relativi ai PL

a) Gli interventi per il ripristino dell'efficienza dell'impianto devono essere effettuati nel rispetto delle norme già stabilite nel punto 4 dell'allegato 1 alla Circolare 0/RI.S.01/32/223 del 21.9.1990 riguardante la normativa degli interventi in regime di reperibilità e disponibilità.
Pertanto, ogni qualvolta il guasto comporti la marcia a vista sui PL, **gli interventi di riparazione devono avvenire con la massima urgenza senza essere procrastinati.**

b) Nell'ambito delle Unità di Produzione, devono essere definiti tutti gli aspetti organizzativi, per ottenere la massima riduzione dei tempi di intervento e un'azione combinata con il personale di stazione,quando occorra inviare in corrispondenza dei P.L. un agente addetto al presenziamento (mezzi di trasporto, eventuali attrezzature telefoniche, percorsi, accordi con le stazioni, ecc.).

c) Allo scopo di poter disporre di un numero più ampio di agenti idonei al presenziamento dei P.L. in casi di guasto, le Unità di Produzione, d'intesa con gli Uffici Produzione, possono stabilire che vi provveda anche il personale delle infrastrutture.

d) In linea di principio, per determinati P.L., per i quali il presenziamento risulta particolarmente difficoltoso (PL di cui art. 53 bis R.S., P.L. con barriere complete azionate automaticamente di cui art. 10 IEPL, privi di dispositivi occorrenti per il presenziamento, P.L. di linea manovrati a distanza da P.G. e non muniti di garitte) deve essere prevista la sola riparazione.
Solo in casi del tutto eccezionali, quando il guasto è tale da non poter essere riparato celermente per imprevedibili difficoltà di reperimento di pezzi di ricambio, può essere previsto il presenziamento del P.L. dotando il personale interessato delle strutture necessarie (attrezzature e documentazione occorrenti

per il presenziamento, apparecchi radio-telefonici portatili, ecc.).
In tali evenienze, per la protezione dell'attraversamento, possono essere emanate dagli Uffici Produzione le norme particolari di cui all'art. 6/14 IEPL, in alternativa al regime della chiusura ad orario se questo non è già escluso in base all'art. 12 IEPL.

e) Per i restanti P.L., diversi da quelli di cui al precedente punto d), deve essere sempre presa in considerazione la possibilità del presenziamento.
In sede locale dovranno essere stabiliti i criteri e le modalità in relazione all'ubicazione del P.L., alla possibilità di reperire il personale (ad esempio, per mezzo di temporanea sospensione di lavorazioni procrastinabili, ricorso a cumulo di mansioni, ecc.), alla previsione della durata dell'intervento ripristinatorio, all'intensità del traffico ferroviario/stradale, ecc..

f) Dovendo ricorrere al presenziamento, devono essere individuati i P.L. per i quali è possibile in via normale il ricorso al presenziamento (punto e) e quelli per i quali vi si può ricorrere in via eccezionale (punto d), il personale che può essere impiegato (stazione o infrastrutture), i criteri per il reperimento del personale, e altre eventuali disposizioni utili.
Tali disposizioni devono essere riportate anche nei Registri delle Disposizioni di servizio delle stazioni interessate.

3.2. Carenze sistematiche di personale

Si ribadisce che non è consentito il ricorso alla prescrizione di marcia a vista sui PL per supplire, in via sistematica, a carenze di personale, salvo che l'impossibilità di provvedere al presenziamento, quando previsto, derivi da cause di forza maggiore (impedimenti eccezionali, proteste sindacali, ecc.).

4. DISPOSIZIONI FINALI

Gli Uffici Produzione devono garantire l'attuazione dei provvedimenti previsti dalla presente circolare e impartire le eventuali disposizioni ulteriormente necessarie alle Unità di Produzione dipendenti, relazionando al più presto sinteticamente sulle iniziative intraprese, controllando nel tempo che i casi di

29/4/93

ricorso alle procedure di marcia a vista siano contenute in tempi ragionevoli e rimuovendo quelle condizioni che concorrono a rendere tale durata eccessiva.

Pregasi confermare ricevimento ed ottemperanza

A R E A R E T E
IL DIRETTORE