

Direzione Ingegneria, Sicurezza e
 Qualità di Sistema
 Sicurezza di l'esercizio
 Normativa l'esercizio Equipaggi
 Il Responsabile

DPR
 Direzione Regionale Lazio
 Produzione Lazio
 c.a. Sig. Mariella Polla
 Roma

DPR
 Sicurezza di Sistema
 Ing. Alessio Lillini
 Roma

p.c. DPR
 Risorse Umane/Passenger Regionale
 Lazio
 Avv. Antonio Rinella
 Roma

p.c. DPR
 Direzione Regionale Lazio
 Sig. Fiorenzo Carassai
 Roma

p.c. DPR
 Programmazione e Formazione
 Equipaggi Regionale
 Ing. Paola Picotti
 Roma

p.c. DPN/I
 Produzione N/I
 Programmazione e Formazione
 Equipaggi N/I
 c.a Ing. Vincenzo Brunetti

p.c. DC
 Esercizio Cargo
 Programmazione Produzione e Reticoli
 c.a Sig. Renzo Messeri
 Firenze

**Oggetto: Quesiti sull'applicazione dell' art.20 c.10 IPCL nel periodo transitorio
 intercorrente tra il verificarsi del guasto e l'adozione dei mezzi sostitutivi di
 protezione**

Allegati: n° nota DPR – TRNITCORP 6011 del 06.02-07

Con riferimento ai quesiti posti, sulla base di quanto verificatosi al treno 12207 il 26.01.07, si
 precisa quanto segue:



QUESITO 1: "Per la protezione di un PL "non protetto" in presenza di un flusso ininterrotto di autoveicoli o in circostanze di scarsa visibilità (PL in curva, nebbia, folta vegetazione, ecc) nell'effettuare la marcia a vista, il PdB deve e in che modo intervenire nel bloccare la circolazione stradale?"

R.: L'impegno del PL con MAV non contempla il coinvolgimento di membri dell'equipaggio nella regolazione del traffico stradale. Ove le circostanze suggerissero un intervento di tale natura si dovrà richiedere l'intervento del Gestore dell'Infrastruttura affinché, ai sensi dell'art. 4 comma 23 dell'Istruzione per l'esercizio dei Passaggi a Livello¹, richieda o solleciti, ove già richiesto, l'intervento (n.d.r. verificare) degli organi di polizia.

QUESITO 2: "Quale autorità ha il personale Trenitalia nei confronti dei conducenti i veicoli?"

R.: La vigente normativa non prevede a tale riguardo alcun obbligo/potere in capo al personale delle II.FF. e quindi di Trenitalia; mentre al contrario sussiste l'obbligo per il Gestore dell'Infrastruttura (cfr art 184 Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada) di provvedere a disciplinare la circolazione dei treni, in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello, nel periodo di tempo intercorrente tra l'insorgere dell'avaria dei meccanismi di chiusura dei PL e l'apposizione delle protezioni previste dal c.d.s.

QUESITO 3: "Come è da considerare l'eventualità dell'agente unico (il PdC rimane solo alla guida del treno)?"

R.: V. risposta al QUESITO 1.

QUESITO 4: "E' regolare che, nel momento in cui il personale del treno, fatte le dovute valutazioni, richiede l'intervento della Forza Pubblica, RFI configuri ciò come rifiuto ad effettuare la marcia a vista ed addebito del relativo perditempo?"

R.: Il personale di Trenitalia richiederà l'intervento del Gestore Infrastruttura al quale spetta, per quanto già precisato nella risposta al QUESITO 1, richiedere l'intervento della Forza Pubblica; trattandosi di perditempo causato da un guasto ad un impianto dell'infrastruttura il perditempo, ove non si concretizzino comportamenti strumentali o pretestuosi da parte del personale dell'IF, non può evidentemente essere addebitato all'IF stessa.

Distinti saluti

Luigi Berlincioni

¹ IEPL art. 4 Comma 23.: "Nel caso di mancata chiusura di un 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."