

## **Problematica relativa agli infortuni dei viaggiatori relativamente all'uso delle porte nelle fasi di salita e discesa dai treni**

La problematica sugli infortuni dei viaggiatori relativamente all'uso delle porte nelle fasi di salita e discesa dai treni è stata affrontata dall'Agenzia fin dal primo momento in cui ha iniziato a svolgere le attività assegnategli dal D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162.

Con il Decreto Dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008 l'Agenzia ha iniziato, a partire dal 16 giugno 2008, a svolgere le attività a norma del sopra richiamato D.Lgs. 10 agosto 2007 n. 162.

Nell'anno 2007 si sono registrati 11 eventi incidentali dei quali 8 nella fase di salita e 3 in quella di discesa dai treni. Questi 11 eventi hanno portato al decesso di 3 e al ferimento di 9 viaggiatori, in quanto in un caso sono state coinvolte due persone.

Fra le Imprese Ferroviarie in possesso del Certificato di Sicurezza per la circolazione sulla rete di RFI S.p.A., TRENITALIA S.p.A., disponendo di un numero maggiore e variegato di mezzi ed effettuando più servizi viaggiatori rispetto alle restanti Imprese Ferroviarie, è stata la Società maggiormente coinvolta riguardo gli adeguamenti necessari da porre in essere ai vari sistemi di comando e controllo porte di salita presenti sui propri treni.

Pertanto a seguito della emissione della Disposizione n. 30/2007 da parte di RFI S.p.A., in data 31/12/2007 TRENITALIA S.p.A. ha predisposto e comunicato al Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, quale organo deputato all'epoca ad esercitare il controllo sul mantenimento da parte delle Imprese Ferroviarie della conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione, il programma degli adeguamenti previsti ai requisiti della Disposizione stessa, fra i quali anche quelli interessanti le porte utilizzate per la salita e la discesa dai treni.

A partire da questa prima pianificazione si sono susseguiti una serie di incontri, fra rappresentanti di TRENITALIA S.p.A., Gestore dell'infrastruttura prima e Agenzia poi, che hanno portato TRENITALIA ad una nuova pianificazione dei programmi di adeguamento individuando le seguenti specifiche priorità di intervento:

- a) adeguamento delle porte delle carrozze media distanza (n. 2'339 carrozze);
- b) attivazione del controllo chiusura porte su tutti i treni della Divisione Passeggeri Regionale;
- c) attivazione del blocco temporizzato, in attesa dei provvedimenti definitivi, sulle carrozze della Divisione Passeggeri Nazionale destinate ai servizi a lunga percorrenza.

Non appena iniziata, a partire dal 16 giugno 2008, la propria attività, l'Agenzia, fermi restando gli interventi già programmati, ha richiesto a tutte le Imprese Ferroviarie in possesso del Certificato di Sicurezza l'individuazione di ulteriori provvedimenti di natura organizzativa da mettere in atto in attesa del completamento degli interventi tecnici da realizzare sul materiale circolante.

TRENITALIA S.p.A. ha proposto all'Agenzia una serie di interventi organizzativi immediati incentrati su una attenta informazione della clientela, sul divieto di apertura delle porte esterne con treni non completamente fermi nella cui attuazione è stata coinvolta anche RFI per la diramazione, nelle stazioni di tutta la rete italiana, di annunci appropriati in tal senso.

Tali provvedimenti sono stati attuati per mezzo di:

- a) campagna di informazione per i viaggiatori attraverso la realizzazione e diffusione di *folder* e *poster* dal titolo "Un viaggio sicuro parte da te" e contenenti una serie di regole per la sicurezza del viaggiatore stesso fra le quali:

- non salire o scendere quando il treno non è completamente fermo,
  - scendere dalla parte giusta ove è presente il marciapiede,
  - non oltrepassare la porta quando questa si sta chiudendo,
  - sostenersi agli appositi sostegni,
  - non oltrepassare la linea gialla presente sui marciapiedi,
  - ascolta i messaggi dell'altoparlante e tieni d'occhio i tabelloni,
  - non sporgerti e non gettare oggetti dai finestrini;
- b) applicazione di vetrofanie alle porte;
  - c) annunci a bordo treno;
  - d) inserimento di tali annunci anche sui tabelloni elettronici;
  - e) formazione e informazione del personale di accompagnamento;
  - f) campagna di informazione sulla *Free Press*;
  - g) attività di monitoraggio per la verifica dell'efficacia delle informazioni.

I provvedimenti organizzativi di cui sopra, nel frattempo, sono stati accompagnati da adeguamenti tecnici del materiale rotabile per i quali, come già accennato sopra, TRENITALIA si è impegnata a:

- a) introdurre il blocco meccanico sulla maniglia esterna delle carrozze media distanza sostituendo quella esistente con altra più appropriata (tale da impedire la possibilità di aggrapparsi) e rilevamento dello stato delle porte in cabina di guida entro la fine dell'anno 2008;
- b) attivazione del controllo chiusura porte in cabina di guida su tutti i treni del trasporto regionale entro la fine dell'anno 2008;
- c) attivazione della lateralizzazione e del controllo chiusura porte in cabina di guida delle carrozze Intercity ristrutturate, utilizzate nei treni Eurostar City con locomotive E 414, entro l'8 dicembre 2008;
- d) attivazione del blocco porte temporizzato sulle carrozze della Divisione Passeggeri entro la fine dell'anno 2009.

In considerazione delle difficoltà e della lentezza nella attuazione dei provvedimenti di natura organizzativa e delle conseguenti criticità nel Sistema di Gestione della Sicurezza di TRENITALIA, soprattutto in ordine alla tempestività con cui devono essere attivate azioni a carattere di urgenza, l'Agenzia ha sollecitato due ulteriori azioni:

- una rivisitazione dell'intero Sistema di Gestione della Sicurezza che conferisca una maggiore incidenza e tempestività delle azioni da mettere in campo e preveda l'individuazione di una funzione specifica di responsabilità in grado di gestire le attività direttamente in maniera proattiva e con priorità rispetto ai processi industriali;
- l'introduzione di ulteriori misure sulle porte:
  - a. seguire il processo di attuazione dei programmi di adeguamento tecnologico delle porte di salita delle carrozze adibite al servizio viaggiatori informando mensilmente l'Agenzia sullo stato di avanzamento dei lavori;
  - b. attuare il programma di attrezzaggio tecnologico delle locomotive E414 per il completamento di 29 treni;

- c. attuare il programma di attrezzaggio delle restanti locomotive in modo da utilizzare le carrozze già predisposte alla lateralizzazione, ed eccedenti ai treni di cui al comma b), in treni con lateralizzazione attiva;
- d. ottimizzare l'utilizzazione dei rotabili in maniera coerente tra impiantistica del locomotore e dei veicoli passeggeri, in maniera da evitare di utilizzare in composizione ai treni carrozze attrezzate che non "dialogano" con i mezzi di trazione, con l'obiettivo di massimizzare i treni x km effettuati in tali condizioni, rilevabili attraverso l'individuazione di appositi indicatori;
- e. coordinare le azioni di mitigazione di carattere organizzativo già individuate nonché individuare ed attuare ulteriori azioni di mitigazione.



## Poche regole per la tua sicurezza.



### Non tentare di salire al volo.

È vietato salire o tentare di aprire le porte quando il treno si muove. Salire nel momento della chiusura delle porte è molto pericoloso.



### Scendi solo quando il treno è completamente fermo in stazione.

È vietato aprire le porte e scendere con il treno ancora in movimento, può creare rischi molto seri per chi lo fa.



### Scendi dalla parte "giusta".

È importante verificare che la porta da cui si scende si affacci sul marciapiede e non sul binario.



### Quando la porta inizia a chiudersi, non tentare di oltrepassarla.

Sulla maggior parte dei treni la chiusura è preannunciata da un segnale sonoro; cercare di salire o scendere quando la porta è in movimento è molto rischioso.



### Non salire e non scendere dal treno al di fuori dei marciapiedi delle stazioni e non camminare lungo il binario.

In stazione si deve sempre scendere e salire in corrispondenza dei marciapiedi. Dove questi terminano, il gradino della carrozza diventa alto da terra ed è quindi pericoloso provare a scendere o a risalire. E ricorda che è assolutamente proibito camminare lungo il binario.



### Sorreggiti ai sostegni.

Quando si sale in treno, o quando si scende, è bene tenersi all'apposito corrimano interno. Durante il viaggio non sostare nei passaggi intercomunicanti tra un vagone e l'altro e non appoggiarti alle porte.



### Non oltrepassare la linea gialla.

È fondamentale rispettare la distanza di sicurezza dal bordo del marciapiede, facendo attenzione ai treni in movimento, soprattutto quando si hanno bagagli ingombranti e zaini in spalla.



### Ascolta i messaggi dell'altoparlante e tieni d'occhio i tabelloni.

Prestando attenzione alle comunicazioni dagli altoparlanti e agli avvisi sui display è possibile prepararsi all'arrivo del treno.



### Non gettare oggetti dai finestrini.

È una elementare norma non solo di buona educazione ma anche di sicurezza, per evitare danni ai passeggeri di un treno in transito oppure alle persone in attesa sui marciapiedi delle stazioni.



### Non sporgerti dai finestrini.

Lungo il percorso ferroviario, a distanza di sicurezza, ci sono pali, tralicci, pareti delle gallerie e alberi. Per chi si sporge dal finestrino del treno la distanza da questi oggetti si riduce e quindi diminuisce anche la sicurezza.

**Il personale Trenitalia è sempre a tua disposizione, se noti comportamenti contrari al buonsenso o altre situazioni anomale, non esitare ad avvisarlo.**