



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO
Divisione Passeggeri N/1
Esercizio N/1 - Produzione N/1
Programmazione e Fornazione Equipaggi N/1
Il Responsabile

Roma, 25/06/2008
D.P.E.N./I.P.N./I.P.F.E.N./1.352/058

DISQS
Sicurezza di Esercizio
Normativa Esercizio Equipaggi
FIRENZE

Oggetto: apertura porte di salita in corso di viaggio

Si sono recentemente verificati alcuni casi in cui il PdB ha rilevato in corso di viaggio porte di salita aperte, con potenziale pericolo per la sicurezza dell'esercizio per la possibile caduta di viaggiatori.

In due dei suddetti casi (treni 597 del 10/04/2008 e 830 del 28/05/2008) si è verificato che il PdB, accortosi della presenza in corso di viaggio di una porta di salita indebitamente aperta, non abbia arrestato immediatamente il convoglio, come previsto dall'ISPAT (art. 9 comma 18), valutando sufficiente adottare altri provvedimenti, quali:

- verifica, presso la clientela presente a bordo, dell'eventuale caduta di viaggiatori;
- avviso dell'accaduto al DCO della linea per i provvedimenti del caso (marcia a vista per presunta caduta viaggiatore in linea);
- presenziamento, da parte di un CST, della porta aperta sino alla successiva stazione.

In entrambi i casi sono stati attivati procedimenti disciplinari per la disattenzione delle norme sopra riportate.

Non si ritiene tuttavia adeguata la normativa in merito, soprattutto se si considera la casistica molto varia con cui si può manifestare tale tipologia di inconveniente di esercizio.

L'art. 9 comma 18 dell'ISPAT, come noto, recita infatti: "Durante la marcia del treno, in caso di rilievo, da parte del personale di accompagnamento di una o più porte non correttamente chiuse, questi deve tempestivamente provvedere a far arrestare il treno al fine di provvedere alla loro regolarizzazione [...]".

senza specificare se il treno debba essere arrestato anche:

- in corrispondenza di punti singolari della linea (gallerie, viadotti, tratti di linea inagibili...);
- in prossimità di una stazione in cui lo stesso ha fermata d'orario, col rischio di far arrestare il treno parzialmente fuori marciapiede.

Inoltre si chiede, per i casi sopraccitati, se deve essere utilizzata dal PdB la funzionalità GSM-R "Chiamata di emergenza treni" - previsto nell'Allegato 3 - Parte III - punto 3 dell'ISPAT.

Si richiede pertanto di valutare se risulti opportuno dettagliare i comportamenti che il PdB deve adottare nei casi in oggetto.

Cordiali saluti.

Vincenzo Brunetti