



Focus su alcuni temi rilevanti in materia di
sicurezza a sei mesi dall'entrata in vigore
del Decreto 4/2012

Firenze, 31 Luglio 2013

Argomenti dell'incontro

- Guasti alle porte dei Treni Passeggeri
- Utilizzo del dispositivo Vigilante
- Ruolo del capotreno nei treni passeggeri
- Gestione delle anomalie nei P.L.

Guasti alle porte dei Treni Passeggeri

7.3 La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.

16.8 Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non correttamente chiuse, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.

L'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.

24.2 I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.

Guasti alle porte dei Treni Passeggeri

21/12/2012: Trenitalia emette la DEIF 4.4 "Gestione dei convogli composti da veicoli attrezzati con sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte"

31/01/2013: essendo il 31/12/2012 la data ultima per l'adeguamento delle porte dei rotabili per il trasporto di passeggeri ai requisiti di sicurezza previsti dalla Disposizione RFI 30/2007 e dalla norma EN 14752, avendo Trenitalia rappresentato la difficoltà di soddisfare alcuni di tali requisiti e a fronte della perdurante incidentalità correlabile alla sicurezza delle porte, ANSF chiede di conoscere quali siano le azioni intraprese dall'IF per superare tali problematiche, con particolare riferimento alla valutazione dell'accettabilità dei rischi conseguenti e delle mitigazioni da mettere in atto, prescrivendo che i rotabili interessati non vengano impiegati o, in subordine, circolino solo previa garanzia di adeguata sorveglianza delle porte.

4/02/2013: ANSF richiama le IF al rispetto dei pertinenti principi dell'RCF e del decreto 5/2009, constatando l'elevato numero di porte guaste rilevato durante le attività ispettive e denunciando il massiccio ricorso da parte di alcune IF alla pratica dell'isolamento, etichettatura e staffatura delle stesse, anche da parte degli impianti di manutenzione in luogo dei previsti interventi di ripristino.

18/02/2013: ANSF evidenzia la non rispondenza della DEIF 4.4 con i principi dell'RCF (punti 16.8 e 4.28) e chiede a Trenitalia di assumere le conseguenti iniziative.

22/02/2013: Trenitalia comunica che:

- Il 31/12/2012 è stato completato l'attrezzaggio, con il dispositivo di lateralizzazione, di tutti i rotabili che svolgono servizio passeggeri.
- Tutti i rotabili sono attrezzati con dispositivi di chiusura e blocco porte e sono muniti di segnalazione in cabina di chiusura e blocco porte in alcuni casi e di sola chiusura in altri. E' in corso un'analisi del rischio per valutare le mitigazioni da impiegare nel secondo caso.
- E' stato rafforzato il presidio manufattivo del materiale risultato affetto da frequenti malfunzionamenti dei sistemi di lateralizzazione e controllo porte.
- E' in corso una revisione della DEIF 4.4 al fine di dettagliare più puntualmente le procedure a cura degli equipaggi in caso di partenza o prosecuzione del servizio con porte in condizioni degradate.

8/03/2013: Trenitalia emette la DEIF 4.5 "Gestione dei convogli composti da veicoli attrezzati con sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte"

Guasti alle porte dei Treni Passeggeri

27/03/2013: Trenitalia emette una nota contenente alcuni chiarimenti applicativi della DEIF 4.5

3/04/2013: Il Sindacato macchinisti e capotreno ravvede la necessità che, nel caso in cui la segnalazione di chiusura delle porte non risulti rilevabile in cabina di guida, il servizio possa proseguire o mantenendo in servizio solo una vettura (nel caso di scorta affidata al solo capotreno) oppure integrando la squadra di scorta al fine di garantire la sorveglianza costante e continua delle porte delle vetture mantenute in servizio. SMC propone inoltre che il treno raggiunga la successiva località ove attuare le suddette misure non eccedendo i 30 km/h.

4/4/2013: ORSA esprime critiche di carattere generale ai criteri applicativi della DEIF 4.5 di cui alla nota Trenitalia del 27/03/2013, a suo parere insufficienti le condizioni di sicurezza in caso di materiale circolante con controllo delle porte guasto e richiedendo l'intervento dell'Agenzia al riguardo.

16/5/2013: ANSF sollecita Trenitalia affinché dia riscontro alle suddette note delle OOSS, ribadendo inoltre principi dell'RCF applicabili alle casistiche in esame e le responsabilità di Gestore ed Imprese al riguardo.

24/5/2013: Trenitalia risponde alle criticità evidenziate, ribadendo la validità, in termini di tutela della sicurezza, dei criteri emanati per l'applicazione della DEIF 4.5.

Guasti alle porte dei Treni Passeggeri

30/05/2013: ORSA pone una serie di quesiti in merito alla DEIF 4.5. tra cui:

- La DEIF sembra ammettere situazioni in cui il materiale possa partire dalla località sede di manutenzione con porte guaste.
- La DEIF specifica che le porte con vetro “crettato” non vanno considerate guaste. Ciò non tutela la sicurezza dei viaggiatori.
- Nel caso di materiale Ale con un dispositivo di apertura di emergenza delle porte spiombato, non risultano chiare le modalità di ripristino da adottare in località non sede di manutenzione.
- Non risulta definito il termine “Ribattuta”.
- Non risulta chiaro se possa effettuare l'intero servizio un materiale che effettui più treni sulla stessa tratta e sia tale che il BP dei treni pari risulti regolare mentre quello dei dispari risulti guasto.
- Non risulta chiaro se l'incremento della scorta per guasto al BP possa avvenire con personale appartenente a Divisioni differenti.

5/06/2013: ANSF ribadisce quanto comunicato con propria nota del 16/05/2013, sollecitando l'interlocuzione tra ORSA e Trenitalia in ordine ai quesiti sulla DEIF 4.5.

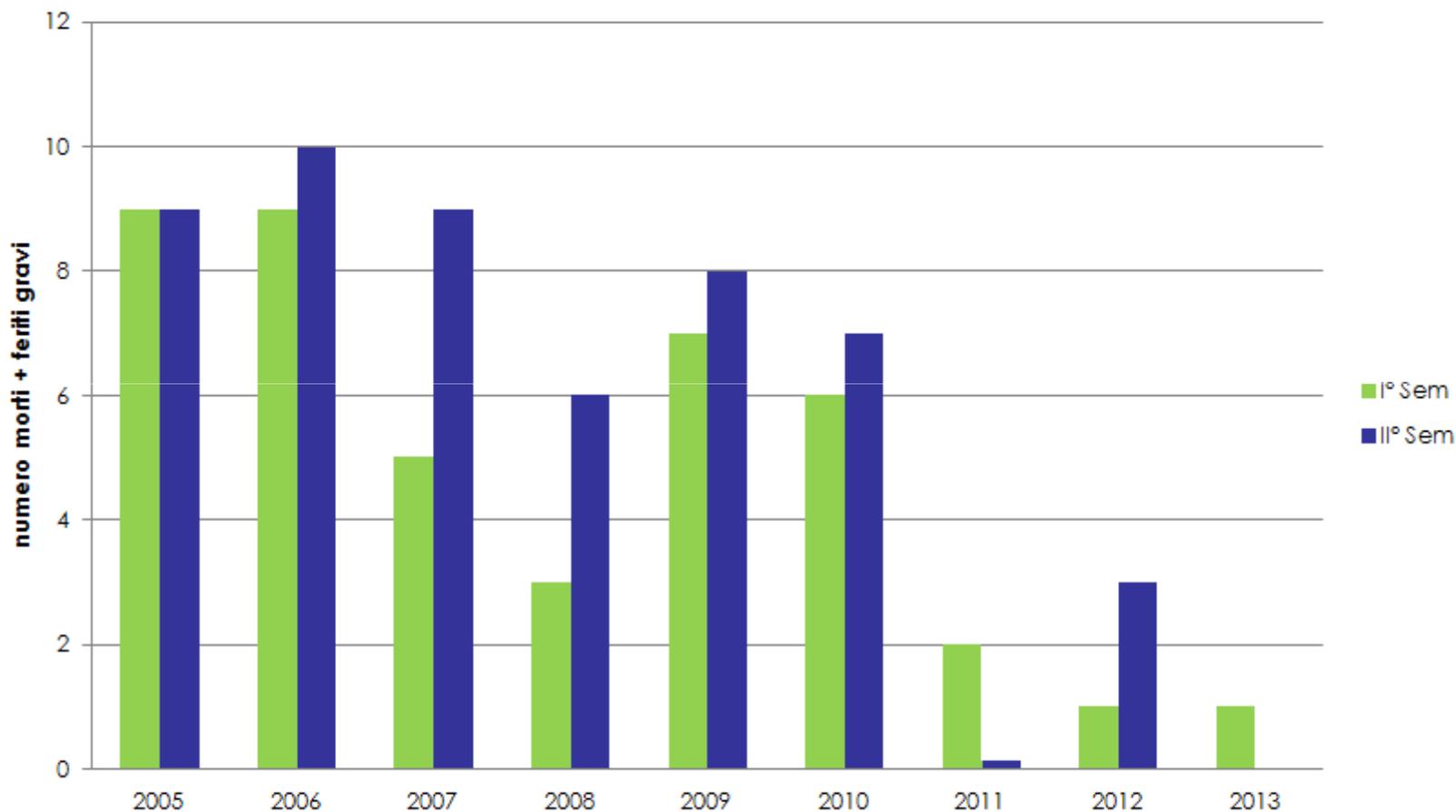
Guasti alle porte dei Treni Passeggeri

Dai dati forniti da Trenitalia i guasti per mancanza segnalazione blocco porte o per mancato funzionamento della lateralizzazione da gennaio 2013 a giugno 2013 sono diminuiti di circa il 70%.

Tuttavia permangono ancora guasti in valore assoluto non trascurabili (ad esempio il 2 luglio u.s. si sono registrati nove guasti).

Guasti alle porte dei Treni Passeggeri

Andamento del valore aggregato dei passeggeri deceduti o rimasti feriti gravemente durante la salita o discesa dal treno



Utilizzo del dispositivo Vigilante

STI Esercizio CR 2011/314/UE

4.2.2.9. Vigilanza dell'agente di condotta

La presenza a bordo di un mezzo di monitoraggio della vigilanza dell'agente di condotta è indispensabile. Questo dispositivo interviene per arrestare il treno qualora l'agente di condotta non reagisca entro un lasso di tempo determinato che è precisato nella STI «Materiale rotabile».

principio così recepito nell'RCF:

4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.

tuttavia:

- Il decreto 4/2012 non ha introdotto novità rispetto all'utilizzo dei dispositivi Vigilante che presentano le problematiche legate alla salute e sicurezza del lavoro evidenziate dalle ASL, non essendo tale ambito di competenza dell'Agenzia; l'uso di tali dispositivi continua pertanto ad essere disciplinato dalla "direttiva Bianchi";
- Durante gli incontri con gli operatori dello scorso Aprile, l'Agenzia ha chiesto che, nel caso di dispositivi Vigilante tenuti esclusi a causa delle suddette problematiche evidenziate dalle ASL, ciascuna impresa comunichi le misure mitigative adottate e le modalità con cui intendere ottemperare alla "direttiva Bianchi", con particolare riferimento alla presentazione di un programma di interventi per la risoluzione delle suddette problematiche.

Utilizzo del dispositivo Vigilante

Nel 1° semestre 2013 sono pervenute dalle IF delle DE e PE che, per la maggior parte, prescrivono che la funzione vigilante sia sempre inserita, definendo inoltre le procedure da attuare in caso di vigilante guasto.

Fanno eccezione:

- **Trenitalia** che, con nota del 20/12/2012, ha presentato un programma di riattivazione della funzione vigilante previa implementazione di punti di reiterazione aggiuntivi al fine di superare le problematiche di ergonomia. Il termine di tali attività è previsto per febbraio 2014.
- **Ferrovie del Gargano** che con nota del 2/05/2013 ha comunicato che, in attesa di implementare a partire dal 2° trimestre 2014 i sistemi di reiterazione dei comandi di vigilanza, manterrà esclusa la funzione Vigilante adottando come mitigazione la presenza in cabina di un agente con l'obbligo di sorveglianza sulla vigilanza dell'agente di condotta.
- **ANSF ha ribadito** formalmente, in occasione di quesiti specifici, e a tutte le IF, in occasione degli incontri periodici, quanto riportato nella slide precedente.

Ruolo del capotreno nei treni passeggeri

4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.

9.4 L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.

1.8 La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta.

Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.

L'Agenzia ha ribadito, con nota prot. ANSF 9581/12 del 7/12/2012, che, nei casi in cui la protezione della marcia si attiva successivamente alla partenza del treno, devono essere adottate le opportune mitigazioni; infatti le IF continuano a seguire le procedure previste dalla normativa di esercizio previgente al decreto 4/2012. Eventuali future modifiche potranno essere fatte una volta risolte le questioni tecniche di cui sopra, seguendo comunque le procedure di cui al regolamento 352.

Gestione anomalità PL

15.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia messo in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, **i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.**

07/11/2012: ANSF richiede al GI e alle IF l'applicazione di tale principio nei tempi strettamente necessari all'emanazione di proprie disposizioni e prescrizioni e comunque non oltre il 31/12/2012.

14/11/2012: RFI risponde che è in corso l'analisi dei circa cinquemila PL in esercizio, per valutare le modalità di applicazione del principio 15.1 in relazione alle differenti caratteristiche dei medesimi. Tale analisi non si concluderà nei tempi prescritti da ANSF.

27/11/2012: RFI comunica il programma generale delle attività per il recepimento del decreto 4/2012, con termine previsto per settembre 2013.

11/12/2012: ANSF comunica che, in attesa del completamento dell'analisi sui PL e dell'attuazione dei conseguenti provvedimenti, gli operatori possono applicare le attuali modalità operative che risultano indirizzate al soddisfacimento del punto 15.1 dell'RCF.

Altre linee di azione dell'Agenzia

- Necessità che il Gestore dell'Infrastruttura completi le attività finalizzate al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza da parte dell'Agenzia. In particolare è necessario rispondere compiutamente a tutti i temi posti nella direttiva 1/2010 dell'Agenzia e rafforzare e mandare a regime la struttura interna di RFI preposta alla sicurezza e indipendente dai processi industriali.
- Seguire con attenzione l'evoluzione delle attività di formazione da parte delle Imprese e dei Centri di formazione per garantire il mantenimento ed il rafforzamento delle competenze del personale preposto allo svolgimento di funzioni di sicurezza.
- Focus nell'ambito dell'attività ispettiva sugli aspetti relativi alla manutenzione anche in relazione alle criticità evidenziate nella relazione annuale dell'Agenzia.
- Seguire le procedure per l'iter approvativo del decreto sulle sanzioni.
- Attivare azioni di contrasto al fenomeno delle indebite presenze di pedoni lungo le linee che oggi è la maggiore causa di mortalità nel sistema ferroviario:
 - attivato un monitoraggio dei casi di presenze di persone lungo le linee in sinergia fra Imprese ferroviarie e Gestore,
 - avviate azioni di comunicazione per sensibilizzare il pubblico (con particolare riguardo ai giovani) a comportamenti responsabili e consapevoli.