

Infortunistica Ferroviaria

Manuale ad uso degli operatori della Polizia Ferroviaria chiamati ad intervenire su incidenti o disastri ferroviari



PdM - PdB

Tutto quello che bisogna sapere ma che a volte si da per scontato

Cari colleghi,

la Polizia Ferroviaria di Stato si è dotata di un manuale dove vengono definite le procedure da rispettare in casi di intervento su incidenti e disservizi (più o meno gravi) che possono accadere in ferrovia.

E' un libretto alquanto voluminoso, spesso anche preciso su cosa, gli Agenti di Polizia intervenuti, devono "fare" e "cercare" per ricostruire quanto accaduto, e per questo crediamo sia importante che ogni macchinista e capotreno ne venga a conoscenza in modo tale che:

- possa collaborare con l'Autorità Giudiziaria in maniera adeguata e cosciente;
- eviti di "dire" o "dare" comunicazioni affrettate ed imprecise che possano o sviare la regolare ricerca della verità, o, peggio, "complicarci la vita" con le nostre stesse mani;
- metta in atto, ogni qualvolta svolge il proprio servizio, tutte quelle precauzioni e comportamenti che lo possano tutelare da eventuali comportamenti "colposi" di responsabilità su quanto può (speriamo mai!) accadere.

La Polizia Ferroviaria, alla stregua della Polizia Stradale che è una profonda conoscitrice del Codice Stradale, sempre più si sta "attrezzando" per conoscere tutte quelle norme e regolamenti che regolano la circolazione dei treni.

**Quanto vi proponiamo è un estratto del manuale pubblicato su
"La Tecnica Professionale" N. 7-8 (luglio-agosto) 2008.**



Dal Manuale di Infortunistica Ferroviaria ad uso della Polizia Ferroviaria di Stato

Con le indagini si deve cercare di capire se qualcuno si sia reso responsabile della situazione di pericolo che ha poi generato l'incidente.

Il personale (Polizia) intervenuto sul posto deve:

- favorire il soccorso dei feriti;
- delimitare la zona dell'incidente con l'apposito nastro;
- coprire con teli la visuale del recupero dei deceduti o dei feriti al fine di evitare eventuali riprese fotografiche o televisive;
- vigilare i confini della zona delimitata per evitare l'ingresso di personale non autorizzato;
- vigilare la/le cabina/e di guida della/delle locomotiva/e coinvolte nell'incidente.

Non permettere ad alcuno di asportare documenti o muovere qualsiasi cosa dal luogo dell'incidente: niente deve essere toccato, in attesa del personale che curerà le rilevazioni tecniche dell'incidente.

E' molto importante che il più alto in grado che è intervenuto sul posto, riferisca, con il mezzo più veloce possibile, la prima ipotesi di ricostruzione dell'incidente, facendo particolare attenzione per individuare elementi di natura dolosa che siano all'origine dell'evento.

In genere l'intervento sull'incidente ferroviario, di una certa gravità, è suddiviso in tre fasi:

1. la fase denominata "caotica", subito dopo l'incidente;
2. la fase di acquisizione delle fonti probatorie;
3. la fase informativa, nella quale si cura la redazione della comunicazione di reato all'A.G..

Durante la fase caotica, l'esperienza insegna che è molto difficile controllare le persone che a vario titolo intervengono.

Occorre, quindi, per quanto possibile:

- vigilare la/le cabine di guida dei treni o del treno incidentato, senza permettere ad alcuno di avvicinarsi: ovviamente bisogna permettere l'accesso in cabina ai soccorritori nel caso in cui si debba portare aiuto alle persone rimaste all'interno;
- non permettere ad alcuno di spostare le locomotive, le vetture o singole parti di queste: occorre lasciare ogni cosa nello stato in cui si trova dopo l'incidente;
- imporre al personale che effettua l'intervento, l'obbligo di indossare l'uniforme o il distintivo (placca di riconoscimento): particolare rilievo assume, infatti, l'esigenza di garantire la massima visibilità ed identificabilità delle persone che stanno operando;
- non deve essere permesso ad alcuno, se non autorizzato, di varcare i limiti della zona dell'incidente.

In generale, il sopralluogo è articolato in cinque parti:

- (a).Controllo del materiale rotabile
- (b).Controllo dell'armamento
- (c).Controllo degli impianti di sicurezza
- (d).Sequestri o acquisizioni
- (e).Raccolta delle testimonianze

(a). Controllo del materiale rotabile

Si deve controllare:

- *l'esatta posizione della locomotiva e delle altre carrozze in composizione al treno o ai treni coinvolti nell'incidente (se è possibile, è utile fare un disegno annotando i numeri e la posizione delle carrozze);*
- *le condizioni dell'impianto di frenatura (vds Appendice 2);*
- *la cabina di guida, se non gravemente danneggiata, in modo da verificare:*
- *la posizione delle leve di comando e di frenatura;*
- *il valore di pressione nella condotta generale e nella condotta principale;*



FAST FERROVIE

Via Einaudi 1

Tel: 071 56079 FAX: 071 592 3416

TEL. FS: 926 3294 FAX FS: 926 3416 E-MAIL marche@fastferrovie.it



- la velocità segnata sul tachimetro;
- l'inserimento dei sistemi di sicurezza RS e SCMT;
- l'inserimento del sistema vigilante o VACMA, quando previsto;
- le condizioni dell'impianto tachigrafico; la presenza e le condizioni della zona tachigrafica;
- la presenza e le condizioni del dispositivo DIS .

E' importante acquisire i libri di bordo della/e locomotiva/e denominati TV 17, TV 25 ed il Libro di Bordo Unico.

Si deve tener presente che anche le carrozze hanno un libro di richiesta di manutenzione, che viene compilato dal personale di bordo, denominato TV 221, nel quale è compresa anche la scheda TV 221M ove vengono trascritti gli interventi di verifiche programmate.

E' opportuno ricordare al magistrato di inserire, nell'atto l'ordine di esame del tasso alcolico e tossicologico del personale in servizio.

(b). Controllo dell'armamento

(c). Controllo degli impianti di sicurezza

Si deve , poi , acquisire, se necessario, la documentazione attinente allo stato di manutenzione degli impianti, con particolare riferimento a:

- Verbale dei sopralluoghi effettuati per la verifica della visibilità dei segnali;
- Verbali delle visite periodiche eseguite sugli impianti;
- Verbali delle visite eseguite alla linea .

In generale, occorre sequestrare:

- il materiale rotabile, con particolare riferimento a quello uscito fuori dalla sede ferroviaria;
- tutte quelle parti del materiale rotabile che si sono staccate durante l'incidente (ad esempio carrelli, sale , ecc.);
- **la zona tachigrafica, che nel caso non fosse ancora quella di tipo elettronica (DIS), deve essere estratta dal tachigrafo con estrema cura e da personale specializzato, considerata la delicatezza della carta cerata con la quale è realizzata;**
- **eventuali centraline di diagnostica della locomotiva o delle carrozze;**
- tutti i sistemi di registrazione degli eventi relativi al segnalamento;
- **tutti i documenti appartenenti al macchinista e capotreno, contenenti le caratteristiche del treno che sono: scheda treno; foglio di corsa M16/E; M 18; Bfc; TV40; M.40; PA 88; M 3**

Sono, altresì, da acquisire:

- il piano schematico della zona dell'incidente;
- il profilo plano-altimetrico della linea ;
- la tabella delle punte degli orologi registratori eventi;
- il fascicolo di linea;
- tutti i documenti in grado di far capire come funzionano i diversi sistemi o le apparecchiature coinvolte nell'incidente;
- **i turni di servizio dei macchinisti e del personale di accompagnamento che funge da secondo Agente in cabina di guida;**
- **il fascicolo personale del personale di macchina e di quello di accompagnamento che funge da secondo agente di guida, con particolare riferimento ai sottofascicoli abilitazioni di condotta, visite mediche periodiche, malattia e disciplina;**
- gli ultimi rilievi della geometria del binario della zona interessata, in caso di svio;
- i piani di interventi di manutenzione sul materiale rotabile, sull'armamento e sui piani di sicurezza;
- **tabulati telefonici riguardanti i telefoni mobili del personale di macchina e di accompagnamento.**



E' molto importante assumere a sommarie informazioni testimoniali:

- il capo degli impianti di sicurezza;
- i dirigenti movimento;
- **il personale di scorta al treno;**
- **i macchinisti;**
- eventuali dipendenti delle ferrovie;
- persone che all'esterno del treno hanno visto la dinamica dell'incidente.

Se, ad esempio, si interviene a seguito di investimento di una persona mentre era intenta ad attraversare i binari in una stazione, bisogna accertare se è stato fatto l'annuncio tramite altoparlante del transito o dell'arrivo del treno.

Occorre, poi, accertare se sono ben visibili i cartelli che vietano di attraversare i binari; se il macchinista ha azionato la segnalazione acustica prima di transitare in stazione; la velocità del convoglio e con che tempi è stata avviata la frenatura;

A tal fine è necessario assumere, a sommarie informazioni testimoniali, i viaggiatori presenti in stazione, i dirigenti movimento e i macchinisti.

Se, invece, l'investimento è avvenuto lungo la linea, cioè sul sentiero che costeggia la massicciata ferroviaria, si deve accertare, se è possibile, il motivo per cui la persona si trovava in quel posto; ad esempio se si tratta di un viaggiatore che aveva pensato di prendere una scorciatoia o sceso dal treno momentaneamente fermo (ed in caso chi e/o perché si è aperta la porta della vettura), un vagabondo o qualcuno con turbe mentali che aveva perso l'orientamento.

Si tenga presente che in questi casi, pur trattandosi di comportamenti della parte lesa espressamente vietati dall'art. 19/30 D.P.R. 753/80, non trovano esimenti né giustificazioni eventuali comportamenti colposi, di rilevanza penale, posti in essere dagli operatori ferroviari.

Si devono sentire, sempre, a sommarie informazioni e testimonianza i macchinisti ed il personale di bordo del treno. Non è necessario farlo subito; ma anche successivamente e, cioè, all'arrivo del treno nella stazione di destinazione, dal momento che l'atto si può delegare ad altro ufficio Polfer: sul posto si deve solo chiedere oralmente cosa i macchinisti e personale di bordo hanno visto.

Se però si individuano delle responsabilità a carico di soggetti (macchinista, capo treno, dirigente movimento, ecc.) è opportuno non assumere spontanee informazioni testimoniali perché l'atto ed il verbale risulterebbero nulli, ma rinviare il tutto ad un interrogatorio dove sia presente il soggetto interessato con l'assistenza di un proprio legale di fiducia.

Si devono, invece, identificare e, se è possibile, sentendoli subito, i testimoni che hanno assistito alla dinamica del fatto.

Il fascicolo deve servire, altresì, per inserire eventuali informazioni ed annotazioni tecniche fornite dal personale delle Ferrovie intervenuto sul posto, ovvero per fornire agli organismi competenti delle Ferrovie informazioni o suggerimenti per prevenire il ripetersi di incidenti analoghi, eliminando le cause che hanno provocato l'incidente in esame.

L' **appendice 1** tratta della “terminologia tecnica ferroviaria”;

l' **appendice 2** di “nozioni tecniche generali” su apparecchiature presenti sul treno (es.: impianto frenante, tachimetro, DIS, SCMT, Vigilante, ERTMS,), documenti scorta treno e apparecchiature di terra (es.: banco ACEI, scambi, armamento, funzionamento segnali, linea aerea A.T., ecc....);

l' **appendice 3** raccoglie la modulistica in uso alla Polfer.

N.B.: E' chiaro che quanto sopra esposto non è “legge”, sono solo suggerimenti comportamentali e di indagine proposti da un gruppo di studio della Polizia Ferroviaria per gli stessi operatori Polfer, ma proprio per questo cerchiamo sempre di mettere molta attenzione sul nostro lavoro.



Consigli pratici e ripasso di alcune norme elementari normative, interessanti il personale

P.d.M.

- suonare sempre in presenza delle tabelle regolamentari e negli ingressi alle stazioni;
- ad ogni cambio volante compilare e far firmare il modulo M40a di scambio prescrizioni;
- evitare di usare i telefoni cellulari (di servizio e privato) se non per motivi di servizio;
- se possibile, ogni qualvolta si notano persone nelle vicinanze della sede ferroviaria (oltre la linea gialla nelle stazioni o lungo linea) suonare ed iniziare ad avvicinare una frenata (il DIS registra tutto) ed eventualmente riportare (se tale presenza può far pensare ad un reale pericolo, attivando il segnale di emergenza e dando le dovute indicazioni. Attenersi a quanto disposto dalla N.E.I.F. 13);
- verificare, ed in caso segnalare, la corretta piombatura delle apparecchiature di sicurezza;
- rispettare le procedure in caso di attivazione del “segnale di emergenza”;
- accettare di effettuare le “marce a vista specifiche” solo nei casi possibili. Non firmare M40 con “marcia a vista” per presenza di persone in linea (solo vel. Max. 30Km/h e ripetuti fischi) e non effettuare “marcia a vista specifica” su P.L. aperti e non protetti da personale autorizzato (Polizia, Carabinieri, Vigili Urbani, personale R.F.I.);
- segnalare immediatamente forti sobbalzi - sbandamenti in linea e tutto ciò che possa essere considerato anomalo (urti improvvisi con qualcosa di non identificato), con modulo M40a al DC/DCO/DM (art. 40 IPCL);
- non sbloccare mai le porte lato interbinario ed i linea ambo i lati.

P.d.B.

- rispettare quanto previsto dalla N.E.I.F. 4.0 sull'utilizzo in servizio delle vetture con porte di discesa/salita non funzionanti;
- controllare con attenzione durante il servizio sia le spie del corretto funzionamento del dispositivo tachimetrico, che le spie di segnalazione sull'architrave della corretta chiusura delle porte;
- attivare prontamente la chiamata di emergenza in caso di porta trovata aperta durante la marcia e richiedere l'immediato arresto del treno al PdC, per regolarizzarne la chiusura;
- nel concedere il consenso al D.C.O tramite manopola R.A.R. (sulle linee a binario unico) accertarsi che non vi siano persone sui marciapiedi in procinto di attraversare i binari;
- effettuare l'annuncio di divieto di apertura porte e discesa dal treno sui treni di tipologia “c” in aggiunta agli annunci di arrivo;
- non adoperare i telefoni cellulari durante le operazioni di licenziamento treno;
- posizionarsi in modo tale da trovarsi nelle migliori condizioni anche per presidiare l'afflusso di viaggiatori ritardatari da punti specifici della stazione;
- a termine corsa del treno verificare la discesa di tutti i viaggiatori (nei tempi accessori previsti).

N.B. - P.d.M. e P.d.B. -

Nel consegnare, se richiedi, i documenti di scorta del treno (compreso zona tachimetrica cartacea) all'Autorità Giudiziaria, apporre la propria firma sul retro di ciascun foglio e farsi firmare un verbale dove vengono specificati tutti i documenti acquisiti

(es.: “Il sottoscritto Agente di Polizia prende in consegna).

