



## Raccomandazione di sicurezza no. 154

<b>Data della raccomandazione di sicurezza</b>	17.03.2020
<b>No. reg. del rapporto finale</b>	2020030101
<b>Deficit di sicurezza</b>	<p>Domenica 1° marzo 2020, alle ore 01:09, nella stazione di Berna, la mano di un passeggero è rimasta intrappolata nella porta di una carrozza passeggeri Eurocity dell'Intercity (IC) Berna-Interlaken Ost, al momento della chiusura. Poco dopo il treno è partito. Il viaggiatore si è messo a correre accanto alla carrozza cercando di liberarsi. Dopo circa 45 m, è finalmente riuscito a liberare la mano dalle guarnizioni di gomma della porta, riportando ferite leggere.</p> <p>L'incidente in questione è da ricondurre al fatto che la protezione anti-intrappolamento delle porte è stata disattivata troppo presto durante la chiusura delle stesse a causa di carenze tecniche e costruttive.</p> <p>I seguenti fattori hanno contribuito a provocare l'incidente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• caratteristiche inadeguate dei materiali della guarnizione anti-intrappolamento;</li><li>• le misure adottate in sede di manutenzione per migliorare la qualità del sistema di protezione anti-intrappolamento non sono state sufficienti a evitare la sua disattivazione troppo rapida durante la chiusura delle porte;</li><li>• la pratica di salire su un vagone mentre le porte si stanno chiudendo;</li><li>• il fatto che nella situazione specifica (lunghezza del treno, tipi di vagoni, luogo di partenza, situazione sul marciapiede del binario) la procedura di partenza del treno sia stata eseguita da una sola persona.</li></ul> <p>L'affidabilità del punto di commutazione del sensore «Porte chiuse al 98%», che disattiva il meccanismo pneumatico anti-intrappolamento, non è garantita, per cui la funzione di protezione anti-intrappolamento – contrariamente a quanto prescritto – non può più essere garantita prima del 98% di chiusura delle porte. Il tipo di costruzione impone che il meccanismo pneumatico di protezione anti-intrappolamento venga disattivato poco prima della conclusione del processo di chiusura. Il rischio che parti del corpo (ad esempio dita, mani) rimangano intrappolate sussiste quindi ogni volta che una porta viene chiusa. Ciò significa che c'è anche un rischio sistematico che, ad ogni partenza, una persona rimasta intrappolata in questo modo possa essere trascinata via dal treno. Il pericolo esiste in tutti i tipi di carrozze con un sistema di chiusura delle porte basato su un principio di costruzione uguale o simile.</p>
<b>Raccomandazione di sicurezza</b>	<p>Il SISI raccomanda all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) di chiedere ai detentori dei veicoli interessati di sostituire i sistemi dotati di disattivazione della protezione anti-intrappolamento (come quelli installati sulle carrozze Eurocity, sulle CU IV e sui veicoli di comando Intercity) con un sistema affidabile che impedisca anche</p>

l'intrappolamento delle mani.

---

**Destinatario**

Bundesamt für Verkehr

---

**Stato di attuazione**

Implementata parzialmente. L'UFT riferisce che è in corso la sostituzione del sistema di chiusura della porte su CU IV; carrozze EC e veicoli di comando presso FFS Viaggiatori. Secondo i piani delle FFS, la sostituzione sarà completata nel 2025. Allo stesso tempo, è stato chiesto ad altri potenziali detentori di carrozze se utilizzano veicoli con sistemi di comando delle porte analoghi e come questi sono trattati dalle imprese di trasporto. Dal sondaggio e dall'analisi delle risposte delle ferrovie non emerge alcun rischio aggiuntivo o necessità di ulteriori azioni da parte dell'UFT. A parte le FFS, non ci sono altre ferrovie i cui veicoli devono essere adattati nella zona delle porte.

---

**Rapporto finale concernente la raccomandazione di sicurezza**

Vorbericht  
Schlussbericht  
Zwischenbericht

---