

Roma, 25 ottobre 2018

POP e ROCK: I RISULTATI DEL CONFRONTO CON LE ASSOCIAZIONI.

VERSO UNA SEMPRE MAGGIORE ACCESSIBILITÀ

1. INTRODUZIONE

Questo documento descrive il percorso compiuto e i risultati ottenuti verso una sempre maggiore accessibilità dei nuovi treni regionali Pop e Rock di Trenitalia. L'attento ascolto delle esigenze dei clienti a ridotta mobilità si è concretizzato in specifici incontri per verificare l'efficacia delle scelte tecniche effettuate e raccogliere consigli, richieste e utili indicazioni. Il dialogo fra i tecnici della Società di Trasporto del Gruppo FS e i delegati nazionali delle Federazioni e Associazioni delle Persone con Disabilità è stato avviato il 15 settembre 2017 con la visita allo stabilimento di Hitachi Rail Italy a Pistoia, dove si costruisce il Rock, e il 5 ottobre 2017 alla Fiera di Milano, in occasione dell'Expo Ferroviaria, per la presentazione in anteprima del Pop.

2. PREMESSA

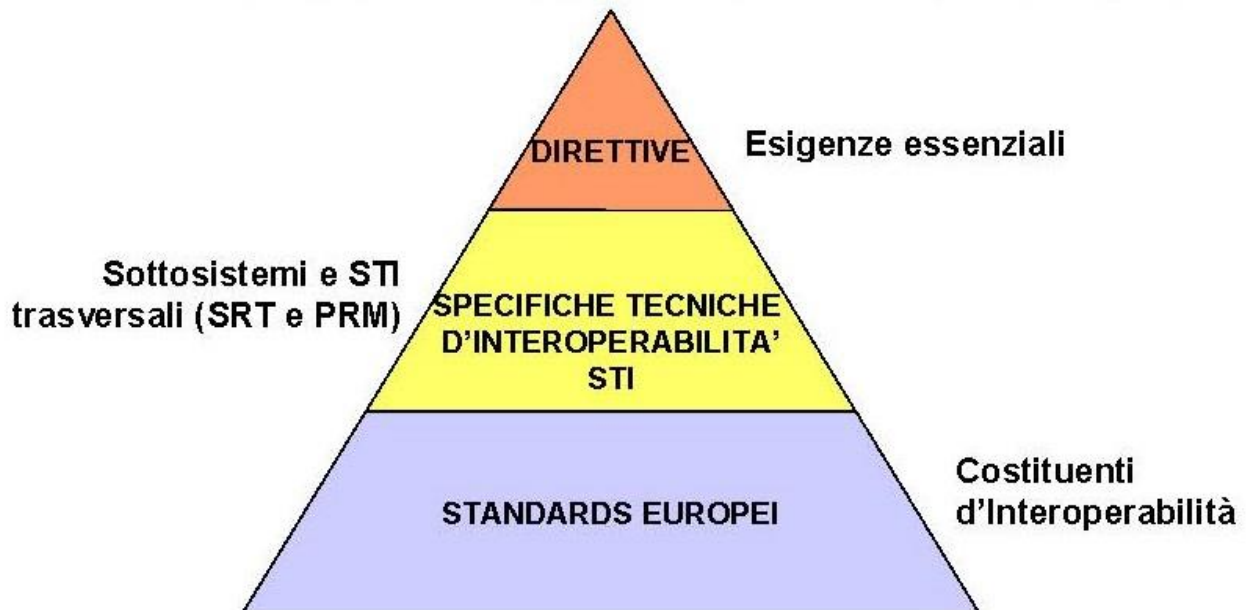
2.1. STI: Quadro della situazione

Con l'emanazione della Direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario all'interno della Comunità Europea l'obiettivo è implementare il livello di armonizzazione tecnica (da qui la nascita di STI Specifiche Tecniche di Interoperabilità), che permetta di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione europea e con i paesi terzi.

Che cos'è una STI?

È una norma tecnica obbligatoria valida in tutta Europa e raccoglie i requisiti funzionali per garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario e la conformità ai requisiti essenziali.

L'UE
INTEROPERABILITÀ FERROVIARIA - SISTEMA A 3 LIVELLI



In questa ottica le STI si pongono come documenti normativi che superano la legislazione nazionale in riferimento ai temi che affrontano, stabiliscono i requisiti per i sottosistemi ferroviari (ossia i treni) e i componenti di interoperabilità (ad esempio, il pantografo) e definiscono le interfacce fra i diversi sottosistemi per garantire la loro compatibilità.

Alcune STI sono definite "trasversali" e la **STI PMR** è una di queste, in quanto estesa sia alla rete convenzionale che all'Alta Velocità. È una STI che coinvolge sia il sottosistema "infrastruttura" che il sottosistema "materiale rotabile", testimoniando il livello di importanza assegnato dalla Comunità Europea al tema della mobilità delle PMR.

Tenendo conto di tutti i requisiti essenziali applicabili, vengono stabiliti i parametri fondamentali relativi all'accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, per i sottosistemi infrastruttura e materiale rotabile. I requisiti operativi e le responsabilità sono definiti nella STI OPE e al relativo punto della STI PRM.

Le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura garantiscono, mediante il rispetto delle STI per le persone a ridotta mobilità, l'accessibilità delle stazioni, delle banchine, del materiale rotabile e degli altri servizi alle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

Il mondo ferroviario italiano è rispettoso delle vigenti normative europee e, ovviamente, tutti i convogli Trenitalia, per poter essere ammessi in servizio, prevedono la completa conformità agli standard europei. Quello che è stato realizzato con il confronto attuato dal Gruppo FS con le Associazioni è quindi qualcosa di innovativo e non affatto scontato e dovuto.

L'impegno del Gruppo FS e di Trenitalia

Nel difficile e variegato scenario europeo dell'infrastruttura ferroviaria e dei trasporti, Trenitalia si impegna a garantire la libera circolazione di tutte le persone in una realtà interoperabile unendo la tecnologia con i servizi e le risorse umane.

Non a caso, ogni tappa del roadshow #lamusicastacambiando, oltre a portare nelle principali piazze italiane i mock-up dei nuovi treni Pop e Rock, conferma la volontà di continuare il dialogo costruttivo intrapreso con le molte realtà associative così da garantire sempre migliori servizi alla portata di tutti.

In giro per l'Italia da ottobre 2017, il tour itinerante dei modelli in scala reale 1:1 dei due convogli ha toccato undici città in dodici mesi: Bologna, Torino, Firenze, Genova, Roma, Verona, Palermo, Reggio Calabria, Bari, Rimini e Trieste. A ogni tappa sono stati invitati a partecipare i rappresentanti regionali delle 14 tra le principali associazioni delle persone con disabilità (ADV, ANGLAT, ANMIC, ANMIL, ANPVI, ASBI, ENS, FAND, FIABA, FIADDA, FISH, Lega Arcobaleno, UICI e UNMS).

Gli appuntamenti, in un'ottica di fattiva collaborazione tra la Società di Trasporto del Gruppo FS e il mondo associativo, si sono rivelati estremamente utili alla presa in carico dei reali bisogni dei viaggiatori e all'offerta delle soluzioni innovative adottate e messe a punto grazie al loro contributo.

La flotta dei treni regionali POP e ROCK, oltre alla completa conformità agli standard europei per l'idoneità al servizio, ha recepito le richieste delle associazioni incontrate con l'obiettivo di assicurare prestazioni ancora più performanti di quelle obbligatorie in termini di accessibilità e comfort.

Presa in carico delle richieste di modifica a bordo del treno Pop

Toilette:

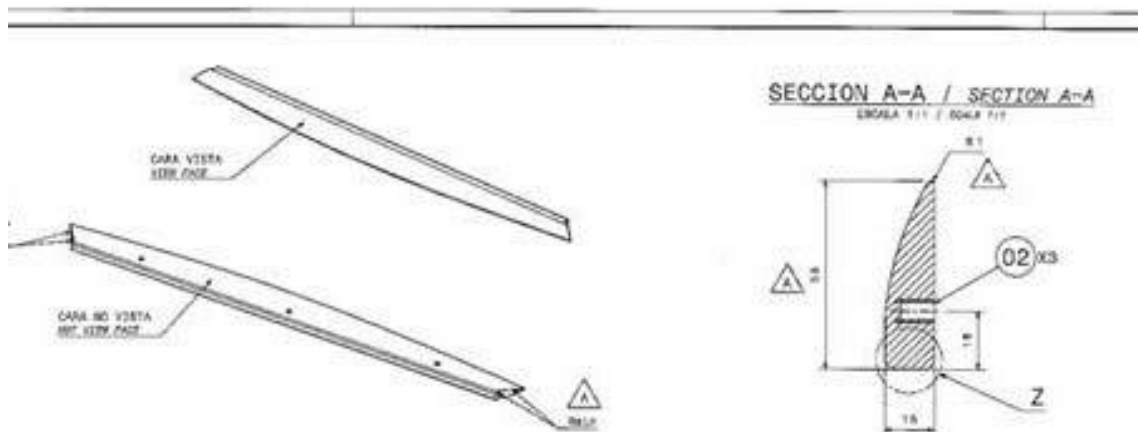
- Inclinare maggiormente lo specchio e la tastiera del lavabo;
- Inserimento sulla porta della toilette di una mappa tattile con la posizione dei sanitari e degli arredi;
- Inserire un maniglione ruotabile su asse verticale nella toilette.

Interni:

- Su tutti i pulsanti, oltre alle iscrizioni in Braille, riportare anche quelle in scrittura stampatello maiuscolo;
- In prossimità dei pulsanti, introdurre degli indicatori in rilievo per facilitarne l'individuazione;
- Introduzione di un mancorrente nel posto riservato alla sedia a rotelle;
- Maggiori informazioni sui monitor di bordo.

Toilette – Tastiera e specchio lavabo inclinata

Per favorire una migliore fruizione dei comandi, la pulsantiera è stata impostata con una maggiore inclinazione, mediante l'inserimento aggiuntivo di un profilo sagomato. Si riporta qui di seguito un esempio:



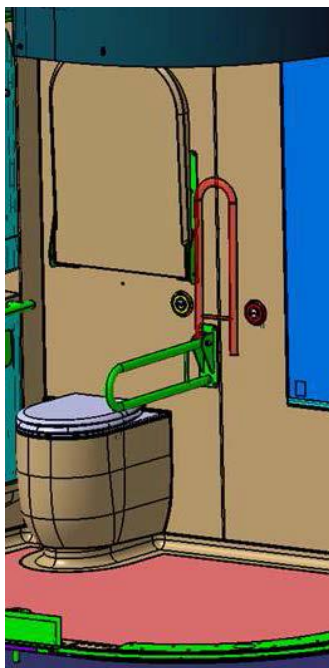
Toilette – Mappa tattile

Realizzazione di mappa tattile in linguaggio Braille e in stampatello



Toilette – Maniglione

Per il maniglione all'interno della toilette, è stata individuata e adottata da Trenitalia la seguente soluzione:



Interni – Comandi di interfaccia per ipovedenti

Tutti i comandi previsti (TSI PRM) avranno le indicazioni, oltre che in linguaggio Braille, anche in stampatello maiuscolo, per la corretta interpretazione da parte dei viaggiatori ipovedenti.

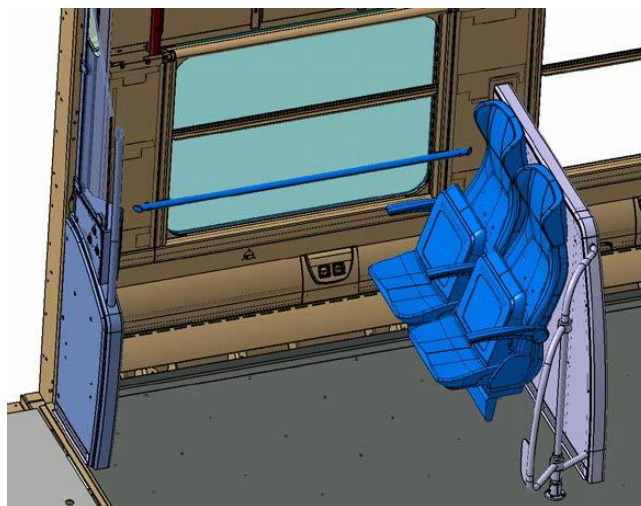
Interni – Indicatori in rilievo per l'individuazione dei principali comandi

È stata studiata la disposizione di indicatori in rilievo, sull'anta interna della porta di entrata e uscita dei passeggeri, per guidare gli utenti ipovedenti e non vedenti all'individuazione dei comandi di apertura e chiusura.



Interni - Mancorrente postazione sedia a rotelle

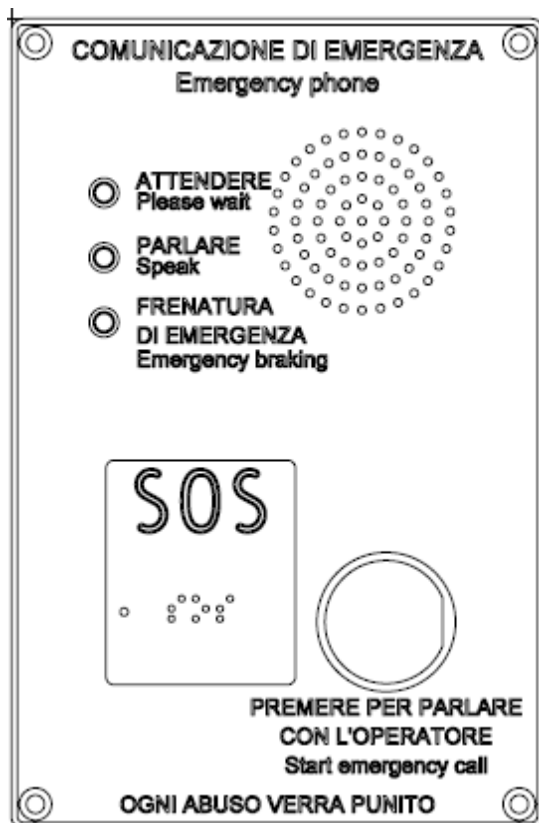
Nella area riservata alle carrozzine, è stato previsto l'inserimento del maniglione sulla parete laterale. La soluzione individuata si basa su quanto già proposto sul treno Jazz.



Interni - Monitor di bordo

Le maggiori notizie richieste da alcune associazioni per una migliore informazione sullo stato del viaggio saranno fruibili sui monitor di bordo (ritardi, allarme, ecc.). I dettagli si definiranno in seguito, come parte del palinsesto video.





Interni - Nuovo frontalino del citofono

Le indicazioni sul frontalino dell'intercom sono state migliorate mediante corrette indicazioni in Braille, per poter consentire anche a ipovedenti e non vedenti di utilizzare questo importante dispositivo.

Preso in carico delle richieste di modifica a bordo del treno Rock

Toilette:

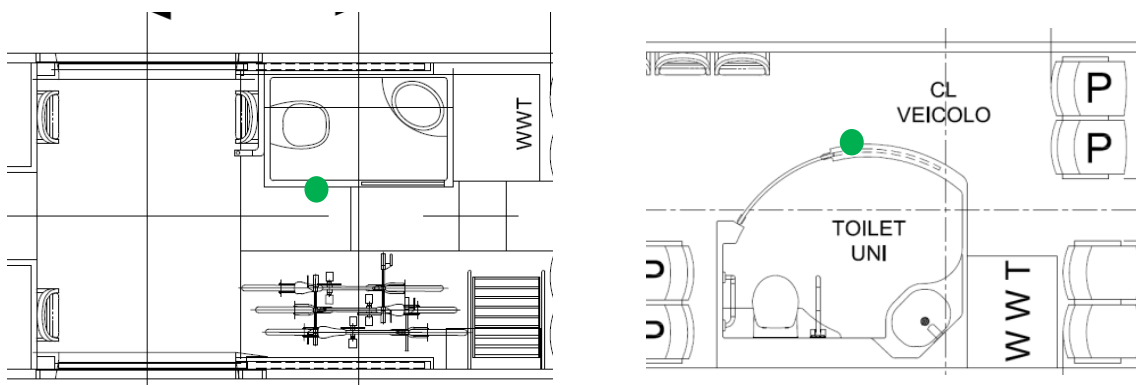
- Apporre sulla porta della toilette una mappa tattile che indichi la posizione di arredi e sanitari e un codice tattile di Apertura/Chiusura porta esterno;
- Apporre indicazioni in Braille e in stampatello a rilievo sul pannello sovrastante il lavabo della toilette e un codice tattile di Apertura/Chiusura porta interno;
- Inserire un maniglione ruotabile su asse verticale nella toilette.

Interni:

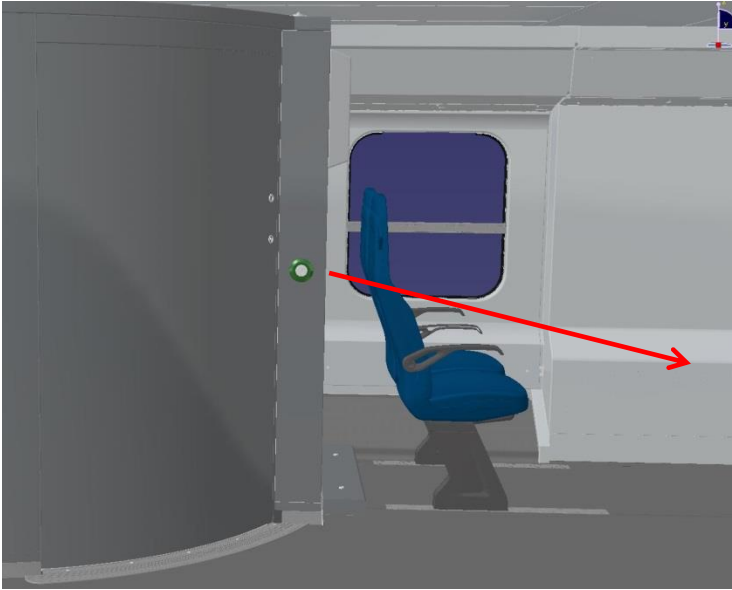
- Applicazione iscrizioni tattili "chiamata assistenza";
- Applicazione iscrizioni tattili "richiesta d'aiuto";
- In prossimità dei pulsanti, introdurre degli indicatori in rilievo per facilitarne l'individuazione;
- Introduzione di un mancorrente nel posto riservato alla sedia a rotelle;
- Maggiori informazioni sui monitor di bordo.

Toilette – Iscrizioni tattili esterne

Sono state identificate le aree sulle pareti esterne dei due servizi igienici per l'applicazione della mappa tattile che descriverà il layout interno delle toilette.



In adiacenza dei comandi è stata individuata l'area dove poter inserire le iscrizioni tattili in Braille e in stampatello maiuscolo (es. Apertura/Chiusura porta) e dell'indicatore in rilievo per l'individuazione dei comandi stessi.



APERTURA/CHIUSURA
PORTA

⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠⠠



Toilette – Iscrizioni tattili interne

In adiacenza dei comandi è stata individuata l'area dove poter inserire le iscrizioni tattili in Braille e in stampatello maiuscolo e dell'indicatore in rilievo per l'individuazione dei comandi stessi.

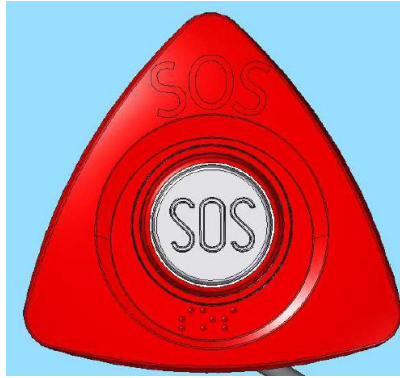
- Apertura/Chiusura porta interno



- Asciugamani/Acqua/Sapone

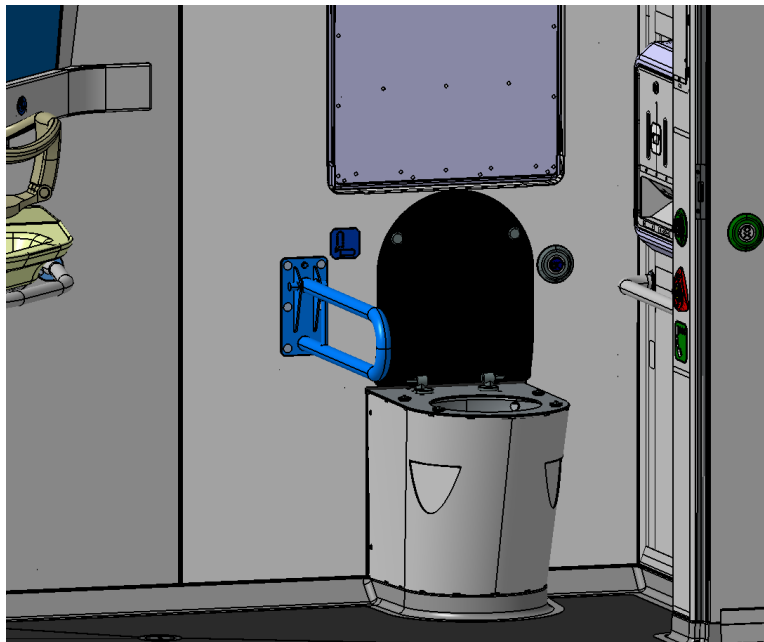


- il pulsante SOS è già previsto in Braille e in stampatello

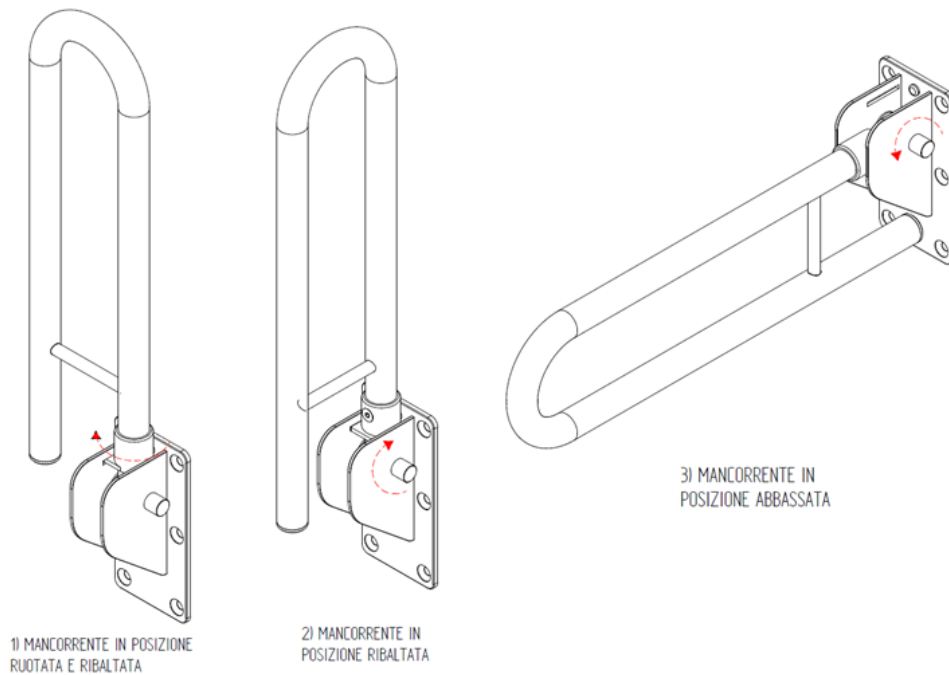


- *Toilette* – Inserire un maniglione ruotabile su asse verticale nella toilette.

Il maniglione della toilette UNI sarà ruotabile intorno all'asse verticale quando sollevato, al fine di rendere più fruibili gli spazi quando lo stesso non è in uso.



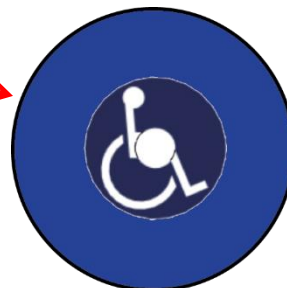
Le posizioni possibili del maniglione evidenziato in foto sopra saranno le seguenti:



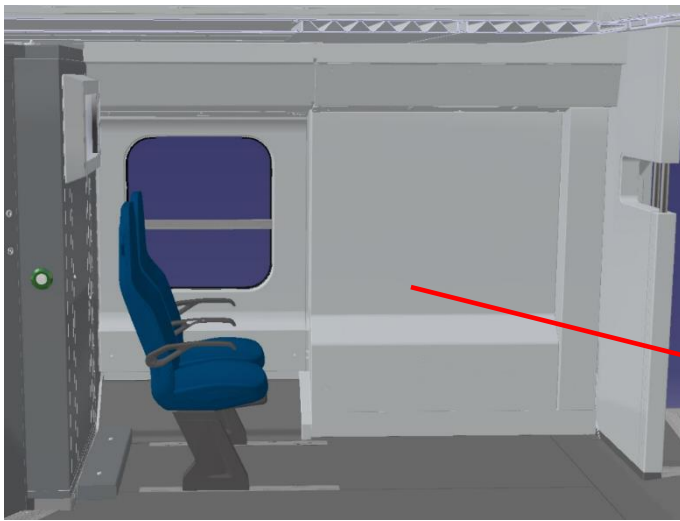
Interni – Indicatori in rilievo per l’individuazione dei comandi

Sono state individuate le aree dove poter inserire le iscrizioni tattili in Braille e in stampatello maiuscolo dei seguenti pulsanti:

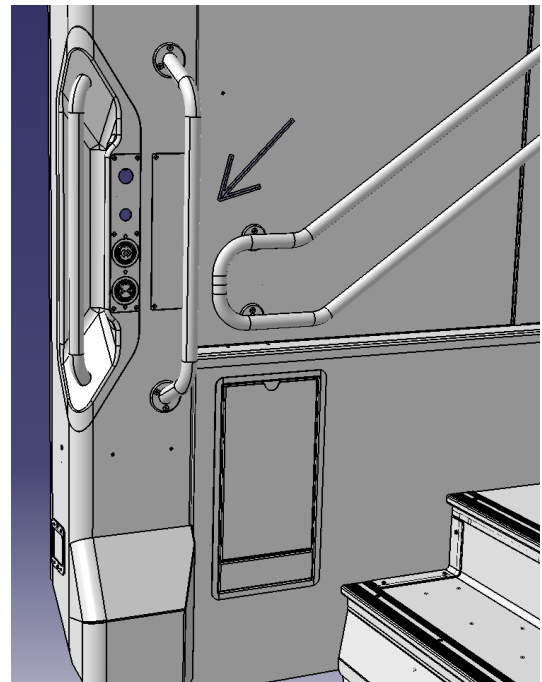
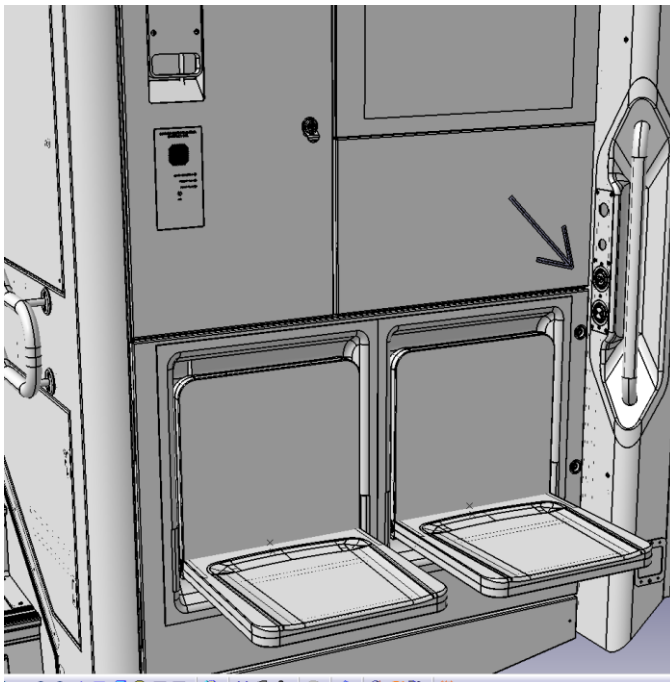
- pulsante “chiamata assistenza” presente nel vestibolo riservato all’uscita della sedia a rotelle



- pulsante “richiesta d’aiuto” presente in prossimità delle due postazioni riservate alla sedia a rotelle

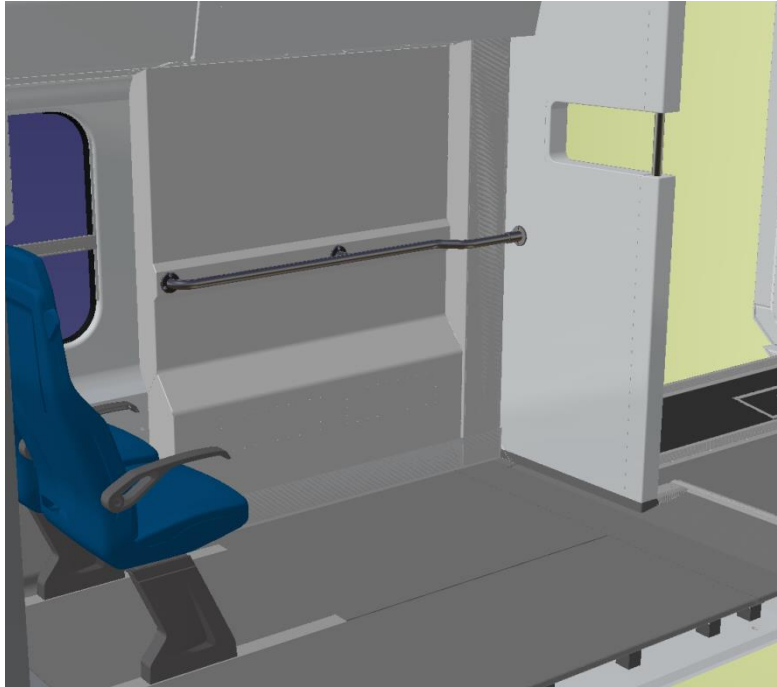


Per guidare gli utenti ipovedenti e non vedenti all'individuazione dei comandi è stata individuata la disposizione di indicatori in rilievo “a freccia”: verranno posti in prossimità di ogni porta di uscita per l'individuazione della zona pulsanti. Questi indicatori verranno apposti anche sulla faccia esterna della porta della toilette.



Interni – Mancorrete postazione sedia a rotelle

Nella area riservata alle carrozzine è stato previsto l'inserimento del maniglione sulla parete laterale. La soluzione individuata si basa su quanto già proposto su altre flotte. Questi posti sono dotati di presa a 220.



Interni - Monitor di bordo

Le maggiori notizie richieste da alcune associazioni per una migliore informazione sullo stato del viaggio saranno fruibili sui monitor di bordo (ritardi, allarme, ecc). I dettagli si definiranno in seguito, come parte del palinsesto video.



Per quanto riguarda la richiesta di dotare i convogli di **percorsi pedotattili** per passeggeri con disabilità visive (specialmente in prossimità di porte e scale) ispirandosi alla soluzione applicata sui marciapiedi di stazione, la stessa si è dimostrata di difficile attuazione a causa del grande impatto sulle ridotte superfici dei veicoli e della indisponibilità di materiali conformi alla normativa di sicurezza da adottare nella costruzione di materiale rotabile.

L'argomento è comunque ritenuto di interesse da parte di Trenitalia che approfondirà soluzioni/tecnologie compatibili con il sistema veicolo.

Allo stesso modo, Trenitalia ha preso in carico la richiesta avanzata dalle associazioni di inserire un sistema di **segnalazione acustica in prossimità delle porte di salita/discesa dei convogli**. A tal riguardo, nel mese di novembre sarà discussa a Bruxelles una proposta in merito che, se approvata, diventerà parte delle prossime Specifiche Tecniche di Interoperabilità PRM, ovvero le norme tecniche obbligatorie valide in tutta Europa. La soluzione, pur non essendo tecnologicamente avanzata come ad esempio le antenne RFID, sarebbe facilmente attuabile con tempi rapidi di introduzione anche sui treni già in esercizio.