



Anticipata per fax 041/2748959

ACTV Spa - partenza  
prot. 9225 - 19/04/2012  
  
P000842418

Preg.mo Signor  
Avv. Ugo BERGAMO  
Assessore Mobilità e Trasporti del  
COMUNE DI VENEZIA  
San Marco, Palazzo Cavalli 4089  
30124 VENEZIA VE

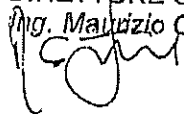
Sigla: DISIT/

Oggetto: Interrogazione n° 1097 dell'26/3/2012 – Tornelli nei pontili

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si trasmette in allegato relazione tecnica predisposta dai nostri uffici, idonea a soddisfare i quesiti posti dal consigliere Costalonga

A disposizione per ogni ulteriore precisazione, si inviano i migliori saluti.

IL DIRETTORE GENERALE

*Ing. Maurizio Castagna*  


All: c.s.

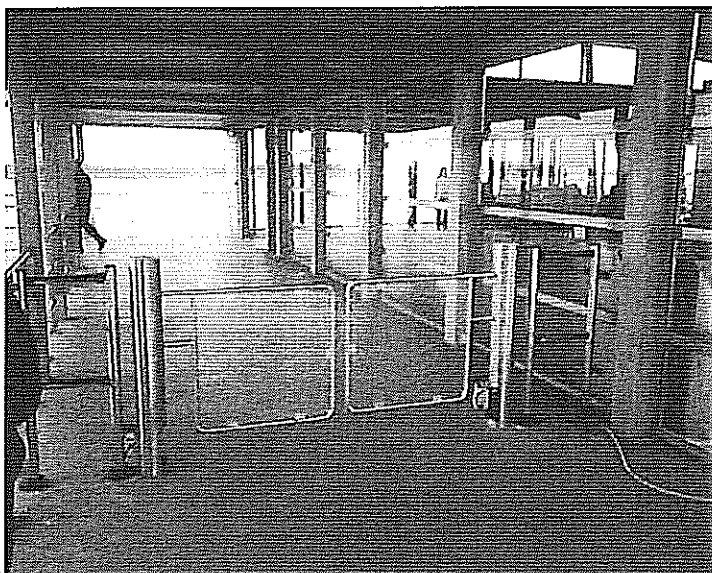
L'unica documentazione pervenuta è un articolo del gazzettino, questo rende estremamente difficile l'analisi e non permette l'individuazione dell'apparato utilizzato.

Da una lettura dell'articolo non si capisce chiaramente quale sia stato il comportamento del passeggero.

---

Si legge che la sua destinazione, anche prima dell'incidente, fosse l'Ospedale al Mare del Lido quindi parrebbe che fosse in arrivo e non in partenza.

I varchi ad anta sono posizionati agli ingressi mentre alle uscite sono installati dei cancelletti completamente diversi e facilmente riconoscibili dai precedenti, privi inoltre di sistema di convalida.



**Varco di uscita**

Se il passeggero era in arrivo (scendeva dal battello) non aveva motivo di superare i varchi di entrata; l'unica ipotesi plausibile è che, erroneamente e non rispettando la segnaletica (X ROSSA), sia uscito da un'entrata sfruttando la convalida di un altro passeggero che si accingeva ad entrare.

Le fotocellule di sicurezza sono pensate e garantite per un corretto uso degli apparati.

Se invece il passeggero era in partenza (voleva salire in battello) l'unica possibilità è che si sia attardato dopo la timbratura, abbia sostato al di fuori del varco e sia scattato in avanti all'ultimo momento vedendo le ante in movimento attivando il sistema di riapertura automatica di sicurezza a pressione, ultimo baluardo per limitare il danno di fronte ad un comportamento quanto meno singolare.

I varchi devono richiudersi se non impegnati dopo un lasso di tempo definito, per impedire le frodi.

Senza dati effettivi non è possibile ricostruire l'accaduto e quindi fare delle ipotesi plausibili.

Ulteriore sicurezza è nel fatto che le ante a vetro non si chiudono completamente ma resta una luce di circa 10 centimetri ed hanno il bordo molato; ciò impedisce l'"effetto tagliola" (vedere foto).



### Varco di entrata

In conclusione non si hanno elementi sufficienti per approfondire l'analisi.

Restano quindi aperte alcune domande.

1. Quale è stato il percorso seguito dal passeggero?
2. Attraverso quale varco è transitato?
3. E' uscito passando attraverso un'entrata?
4. Perché non ha immediatamente allertato il personale in servizio che poteva constatare quanto accaduto?

Per approfondire la questione potrebbe essere il caso di nominare una commissione tecnica che simuli le situazioni possibili.

Di seguito alcune note tecniche sui sistemi di sicurezza dei varchi di entrata.

#### FUNZIONAMENTO MODALITA' ANTI EFFRAZIONE VARCHI INGRESSO

I varchi motorizzati d'ingresso installati presso i terminal Actv controllano l'accesso pedonale di utenti con o senza bagagli in entrambe le direzioni, garantendo alti livelli di sicurezza ed il controllo antifrode. La validatrice, mediante apposito comando, permette l'apertura a "scomparsa" delle due ante (flap) montate sul varco stesso.

All'interno del corridoio di transito, la presenza ed il movimento delle persone, sono verificate e controllate mediante l'impiego di fotocellule tipo reflex.

Le fotocellule consentono di:

- impedire il passaggio contemporaneo di più persone.
- impedire il passaggio di una persona non munita di titolo di viaggio valido.
- impedire la chiusura delle ante se un passeggero si ferma all'interno della porta o davanti alla fotocellula di sicurezza (CS).

La fotocellula CS impedisce la chiusura delle ante in vetro se rileva la presenza di persone o cose. C4 rileva la presenza in ingresso, dall'alto, del passeggero mentre la successiva C5 mantiene la sequenza di transito, C6 (assieme a CS e C7) mantiene le ante aperte fino al completamento del transito.

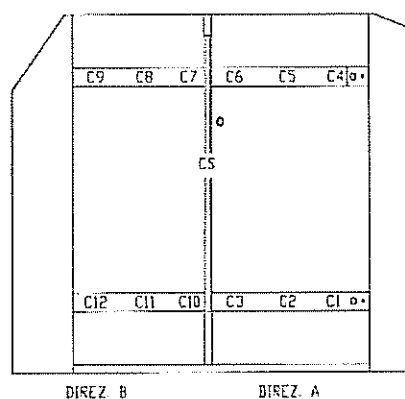
Proseguendo oltre le ante in vetro C8 e C9 permettono di regolare il tempo di apertura e quindi di avere la sicurezza che il passeggero abbia superato completamente le ante.

Stessa sequenza si attiva qualora C9 sia ancora impegnata, C4 sia libera ma siano impegnate C1 o C2: questo implica che il passeggero ha con sé un bambino o trascina una valigia.

Nelle situazioni di emergenza le ante possono essere aperte mediante un pulsante, installato presso la biglietteria e presso le singole batterie di varchi. Tale operazione è possibile anche da remoto attraverso il software di gestione.

Nella figura seguente, sono riportate le posizioni delle fotocellule presenti nei varchi installati presso i terminali Actv. Il verso di entrata del disegno è da A verso B.

# **DISPOSIZIONE FOTOCELLULE**



Di seguito il certificato di conformità rilasciato dalla ditta fornitrice, cui rivolgeremo qualsiasi contestazione che preveda violazioni della normativa in materia.

## Déclaration CE de conformité

Nous, soussignés,

AUTOMATIC SYSTEMS s.a.  
Avenue Mercator, 5  
B-1300 WAVRE  
Belgique

Déclarons que la machine  
Couloir sécurisé de passage

PNG380  
PNG381  
PNG382  
PNG390  
PNG391  
PNG392  
PNG390 Twin  
PNG391 Twin  
PNG392 Twin

est conforme aux dispositions des Directives, normes  
et autres spécifications suivantes:

- Directive Sécurité des Machines 2006/42/CE.
- Directive Basse Tension 2006/95/CE.
- Directive Compatibilité électromagnétique 2004/108/CE.
- EN 12100-1: 2003 Sécurité des machines- Terminologie de base et méthodologie.
- EN 12100-2: 2003 Sécurité des machines- Principes techniques et spécifications.
- EN 60204-1: 2006 Sécurité des machines, Equipement des machines Règles générales.
- EN 61000-6-3: 2007 Compatibilité électromagnétique- Norme générique émission- Résidentiel, commercial, industrie légère.
- EN 61000-6-2: 2005 Compatibilité électromagnétique- Norme générique immunité- Résidentiel, commercial, Industrie lourde.

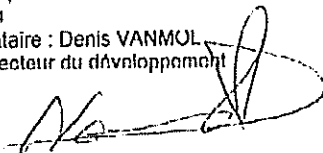
Fait à WAVRE,

le : 2010-03-04

Nom du signataire : Denis VANMOL

Fonction : Directeur du développement

Signature :



## EC declaration of conformity

We, undersigned,

AUTOMATIC SYSTEMS s.a.  
Avenue Mercator, 5  
B-1300 WAVRE  
Belgium

Herewith declare that the machinery  
Security entrance lane

PNG380  
PNG381  
PNG382  
PNG390  
PNG391  
PNG392  
PNG390 Twin  
PNG391 Twin  
PNG392 Twin

is in accordance with the conditions of the following  
Directives, standards and other specifications:

- Machinery Directive 2006/42/CE
- Low-voltage Directive 2006/95/CE
- Electromagnetic compatibility Directive 2004/108/EC
- EN 12100-1: 2003 Machinery – Basic terminology and methodology.
- EN 12100-2: 2003 Machinery – Technical principles and specifications.
- EN 60204-1: 2006 Safety of machinery. Electrical equipment of machines. General requirements.
- EN 61000-6-3: 2007 Electromagnetic compatibility (EMC). Generic standards. Emission standard for residential, commercial and light-industrial environments
- EN 61000-6-2: 2005 Electromagnetic compatibility (EMC). Generic standards. Immunity standard for industrial environments.

Made in WAVRE

Date: 2010-03-04

Name : Denis VANMOL

Function : Director of Development

Signature :

