

All'attenzione di:

- PROCURA DELLA REPUBBLICA DI AREZZO

**Procuratore Capo Roberto Rossi**

- DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIARIA

**Dott. Alberto Chiovelli**

- AMMINISTRATORE DELEGATO FS S.P.A.

**Ing. Mauro Moretti**

- AMMINISTRATORE DELEGATO TRENITALIA S.P.A.

**Ing. Vincenzo Soprano**

- TRENITALIA-DIRIGENTE PRODUZIONE SERVIZI BASE DIVISIONE PASSEGGERI NVI,

**Sig. Giuseppe Basilissi**

Oggetto: PROBLEMATICHE DI SICUREZZA INERENTI IL NUOVO SISTEMA DI COMANDO E CONTROLLO CENTRALIZZATO DELLE PORTE SUI CONVOGLI DEL SERVIZIO BASE

Allegati: Relazioni PdA raccolte da RSU 46 Firenze, Lettera ANSF 00813/13 del 04/02/2012.

Inviando la presente missiva per segnalare le numerose problematiche inerenti la sicurezza del personale ferroviario e dei viaggiatori rilevate a seguito dell'introduzione a partire dal 01/01/2013 del sistema di Blocco Porte Centralizzato e Lateralizzato, con controllo in cabina di guida, sui convogli del Servizio Base, in ottemperanza a quanto previsto dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria.

Chiariamo che per Servizio Base si intende i materiali Inter City, Intercity Notte ed Espressi; che per PdC si intende il personale di condotta (macchinisti) e per PdA si intende il personale di bordo (Capotreno e CST).

La prima problematica è l'arretratezza del materiale rotabile del Servizio Base, infatti mentre il materiale rotabile dei servizi Alta Velocità e di molti convogli Regionali è di recente costruzione, i locomotori e le vetture dei convogli Base sono molto vecchi; tali materiali non sono stati cambiati ma soltanto frettolosamente modificati per la recente attivazione del Blocco Porte Centralizzato.

Per di più mentre i convogli del servizio AV e i convogli del servizio TMR viaggiano di norma bloccati, ossia senza cambio di vetture e locomotore per più viaggi e spesso per lunghi periodi, i materiali del Servizio Base non sono reversibili e pertanto il locomotore deve cambiare in tutte le stazioni di regresso, diverse volte al giorno, senza alcuna continuità tecnico funzionale.

Ci risulta anche che i controlli effettuati in sede di IMC (impianto manutenzione carrozze) prevedano il controllo dell'efficienza del circuito e la presenza visiva di porte guaste etichettate ma non prevedono il controllo sistematico dell'effettivo bloccaggio delle singole porte del treno.

Tali situazioni stanno portando a registrare nel servizio Base un numero di guasti del Blocco Porte Centralizzato assai più elevato che nelle altre tipologie di servizio.

Già nel primo mese di attivazione sono stati molti gli episodi di malfunzionamento del nuovo sistema; episodi spesso irrisolti per la scarsità di locomotori e vetture disponibili per sostituzioni e per la carenza di stazioni attrezzate e personale utili ai necessari interventi di manutenzione.

Si sono anche registrate numerose improvvise perdite del Controllo Centralizzato del Blocco Porte durante la corsa dei convogli, talvolta per la pressione generata dall'ingresso in galleria o dall'incrocio con altri treni, altre volte in maniera casuale ed inspiegabile; addirittura in alcuni casi documentabili, alcuni agenti del Personale di Bordo hanno rilevato porte sbloccate ed apribili nonostante che al macchinista, il Blocco Porte Centralizzato risultasse regolare.

Sottolineiamo che in caso di improvviso guasto del Blocco Porte Centralizzato in piena linea, né gli annunci sonori di attenzione, né il controllo interno di tutte le porte del treno previsto dalla DEIF 4.4 di Trenitalia, possono garantire la certezza che nessun viaggiatore sia erroneamente disceso, in quanto il PdA è impossibilitato a garantire il controllo istantaneo, simultaneo e continuativo di tutte le porte del treno.

Si tenga inoltre presente che gli attuali sistemi tecnici di Comando e Controllo Centralizzato delle porte in dotazione ai convogli del Servizio Base non consentono di individuare una porta indebitamente aperta ma segnalano solamente lo stato di efficienza generale del sistema.