

Inoltre la DEIF 4.4 risulta pericolosamente incompleta dove non prevede, in caso di perdita improvvisa del Controllo Centralizzato del Blocco Porte durante la marcia del treno, l'interruzione della circolazione ed il controllo della linea con marcia a vista dei treni successivi ed incrocianti; risulta anche incompleta dove la ripresa della marcia viene vincolata solo al ripristino, anche automatico, del sistema ed al ristabilirsi del Controllo Centralizzato in cabina di guida, ma non alla individuazione ed alla risoluzione della problematica all'origine del degrado.

La normativa è inoltre fortemente contraddittoria dove, in ottemperanza alle leggi sulla sicurezza, in caso di fermata ad un segnale disposto a via impedita vieta al Capotreno di affacciarsi dal convoglio, tanto che il macchinista riparte, con la via libera, di sua iniziativa; mentre in caso di fermata improvvisa in linea per problemi di trazione, dove non vi è un segnale, il Capotreno è tenuto ad affacciarsi per licenziare il convoglio.

Tuttavia con Blocco Porte Centralizzato attivo, non esistendo sui convogli del Servizio Base la possibilità di aprire localmente la porta con dispositivi elettro serviti, l'apertura della porta può avvenire solo in emergenza (con una forte pressione sulla stessa ed il rischio per il Capotreno di proiettarsi fuori dal convoglio), causando sempre la perdita del controllo centralizzato del blocco porte fin quando la porta non viene richiusa.

In tale dissolutezza tecnica e normativa si è verificato, il giorno 7 gennaio 2013, un incidente mortale che ha coinvolto un viaggiatore indebitamente disceso dal treno IC 592, nei pressi della stazione di Arezzo, vicenda attualmente soggetta ad indagine giudiziaria.

Quanto sia sistemica la responsabilità di tutto ciò, lo dicono i ripetuti episodi di porte apribili a blocco vigente, cosa che adombra un difetto di progettazione per il fatto che realizza una sicurezza solo parziale, laddove rilevi la chiusura e non già il blocco delle porte; peraltro la logica della sicurezza imporrebbe in caso di improvvisa inefficienza del sistema di Comando e Controllo Centralizzato, il bloccaggio automatico di tutte le porte del treno e non invece lo sblocco delle stesse come spesso accade.

I difetti di progettazione sono anche evidenti dove la centralina dell'impianto frenante delle vetture interferisce con la centralina del blocco centralizzato delle porte, tanto che in caso di difetti del primo ne deriva il malfunzionamento del secondo.

L'assenza di Blocco Porte Centralizzato risulta assai pericolosa anche nelle partenze dalle stazioni, in quanto non vi è modo di impedire che un viaggiatore riapra una porta e tenti di salire successivamente al comando di partenza, mentre il treno si sta avviando; situazione anche essa che ha causato in passato gravissimi incidenti. Per tali motivi riteniamo l'attuale possibilità prevista dalla DEIF 4.4 di Trenitalia, di far viaggiare i convogli anche in condizioni di degrado del sistema di Comando e Controllo Centralizzato delle porte, attribuendo la responsabilità del controllo delle porte al PdA, pericolosa e sconsiderata.

Inoltre in numerosi casi Trenitalia ha ammesso la circolabilità di convogli con Blocco Porte Centralizzato guasto, anche dopo il raggiungimento di stazioni idonee alla riparazione, in palese difformità a quanto previsto dai provvedimenti ANSF 03423/09, ANSF 00813/13 e dalla DEIF 4.4 di Trenitalia stessa.

Riteniamo anche gravemente insufficiente il numero delle località di servizio atte alla riparazione e alla sostituzione del materiale guasto (IMC).

Chiediamo dunque che si produca un tessuto normativo restrittivo atto a vietare o ridurre fortemente la circolabilità dei convogli con Blocco Porte Centralizzato guasto, istituendo a tal fine un numero maggiore di stazioni e attrezzature utili per il ripristino e la sostituzione dei materiali; che si aumentino gli interventi di verifica e manutenzione programmata del materiale rotabile coinvolto e che si implementino i dispositivi meccanici, acustici, elettronici, necessari a tutelare l'integrità fisica dei viaggiatori e dei lavoratori.

Chiediamo infine che si tuteli, in ogni forma ed in ogni modo, il personale ferroviario interessato che si trova oggi ad operare con straordinari rischi ed eccezionali responsabilità.

Distinti saluti.

CUB TRASPORTI TOSCANA

CUB Trasporti Toscana
CUB Trasporti
20131 MILANO - V.le Lombardia, 20
Tel. 02/70631804 - Fax 02/70802409
E-mail: cubtrasporti@tiscali.it