



*Unione Sindacale di Base*  
*Lavoro Privato Campania*

Spett.li:

**Motorizzazione Civile**

**Direzione Generale per il Centro Sud**

Pec : [dgt.sudnapoli@pec.mit.gov.it](mailto:dgt.sudnapoli@pec.mit.gov.it)

Fax : 0817520145

**U.S.T.I.F.**

**Ufficio trasporti ad impianti fissi Napoli - Dgt Sud Uff7**

Ing.Michele Ordituro

Pec: [ustif-napoli@pec.mit.gov.it](mailto:ustif-napoli@pec.mit.gov.it)

Fax : 0817340023

**Prefetto di Napoli**

S.E. G.M. Pantalone

**Presidente Regione Campania**

**Delega ai Trasporti**

On V. De Luca

**Presidente IV Commissione Permanente**

**Urbanistica, Lavori Pubblici, Trasporti**

On L.Cascone

*e.p.c.*

**A.N.S.F.**

Direttore

Ing.A.Gargiulo

Pec : [agenzia.sicurezza@pec.ansf.it](mailto:agenzia.sicurezza@pec.ansf.it)

Fax : 0552382509

**EAV s.r.l.**

**Presidente CdA**



# *Unione Sindacale di Base*

## *Lavoro Privato Campania*

Dott. U.De Gregorio

**Direttore Generale**

Ing.P.Sposito

**Trasporto Ferroviario**

Ing.A.Borrelli

**Infrastrutture**

Ing.G.Gattuso

**Direttore Esercizio Linee Flegree**

Ing.A.Neola

Prot.N° 1632/16

Oggetto : **Sicurezza Ferroviaria Linee Flegree EAV s.r.l.**

**In premessa :**

Da agosto 2015 a novembre 2016 si sono susseguiti quattro episodi molto gravi che attengono direttamente alla sicurezza ferroviaria e sui quali non è stata fatta ancora luce da parte di EAV, ne tanto meno si è avuto un intervento incisivo da parte dell'ente di controllo **USTIF**, tale da poter mettere in sicurezza la circolazione ferroviaria senza interromperla.

Gli episodi in questione sono :

- **Incendio di un materiale rotabile serie EN300 ALE ambito stazione Fuorigrotta Linea Cumana – 25 agosto 2015**
- **Deragliamento presso scambio inglese stazione di Torregaveta Linea Cumana – 17 febbraio 2016**
- **Deragliamento ambito stazionamento stazione Cantieri Linea Cumana– 13 ottobre 2016**
- **Deragliamento ambito stazione Grotta del Sole Linea Circumflegrea– 21 novembre 2016**

**I fatti:**

In relazione agli eventi sopra elencati non abbiamo riscontrato elementi tali da pensare alla chiusura degli accertamenti di rito, sia interni che esterni, laddove questi ultimi siano state attivati, che potessero portare un clima di serenità durante l'attività lavorativa svolta a bordo treno da Macchinisti e Capotreno.

Il 28 dicembre 2015, sebbene l'episodio sia attribuibile ad un errore umano del personale, due convogli si sfiorano nell'ambito della stazione di Dazio; anche in questo caso, non vi sono riscontri su responsabilità attribuibili ad altri soggetti terzi che non siano il Macchinista ed il Capotreno,



## *Unione Sindacale di Base*

### *Lavoro Privato Campania*

questi ultimi sono sottoposti a procedimenti penali pendenti.

Nella fattispecie ed in relazione alle responsabilità terze, per quest'ultimo episodio, ci riferiamo a :

- **Mancata installazione di sistemi per la protezione della marcia del treno, i quali, anche se non obbligatori per linee non interconnesse RFI, sono fondamentali, ai fini della sicurezza, per qualsiasi tipo di esercizio ferroviario**
- **Mancata apertura all'esercizio ferroviario della tratta a doppio binario Dazio-Gerolomini, il che avrebbe consentito di evitare l'incidente ferroviario a cui ci riferiamo.**
- **Deviatoio in uscita del senso di marcia treno pari della stazione di Bagnoli Dazio bloccato per l'instradamento verso il tratto a binario unico, indipendentemente dalla condizione del segnale di partenza; infatti tale condizione non consente, in caso di segnale disposto a via impedita e di un eventuale errore umano di qualsivoglia natura, l'instradamento del convoglio ferroviario sulla tratta fuori esercizio di cui al punto precedente che avrebbe evitato l'incidente del 28 dicembre 2015.**

Per quanto attiene le cause dei deragliamenti, abbiamo seri e ragionevoli dubbi che essi siano attribuibili a problemi tecnici dei rotabili serie ET400 e/o alle condizioni dell'armamento.

#### **Rotabili sociali EAV serie ET400**

In tutti i casi di svio, anche quelli riferibili agli anni precedenti alla fusione in EAV, quindi in epoca ex SEPSA, essi si sono verificati con i motori in trazione e su curve e/o deviatoi, questo ci fa pensare ad anomalie di spunti di corrente agli apparati di trazione e/o iscrizione di tratti di rotaia in curva. Allo stato, gli ultimi due episodi, quello avvenuto nella stazione di Cantieri Linea Cumana e quello avvenuto nella stazione di Grotta del Sole Linea Circumflegrea, hanno analogie impressionanti, con l'unica variante che, nel primo caso, l'ETR serie 400 è riuscito a restare sul piano di rotolamento, rendendolo inaffidabile al rotabile che seguiva.

In particolare e per beneficio della memoria collettiva, si ricordano altri due episodi del genere molto recenti : uno ambito fermata Cappuccini Linea Cumana e l'altro ambito deviatoio numero 1 stazione di Licola.

#### **Armamento**

Per quanto riguarda la rete delle linee Flegree, basti pensare che, spalmati su circa 40 km di rete ferroviaria, sono presenti 24 rallentamenti con velocità imposta media che va dai 10 km/h a 30 km/h, tra l'altro essi sono segnalati solo con tabelle metalliche appositamente colorate per cui, anche in questo caso, vi è solo il controllo umano visivo del personale di condotta di detti segnali in linea i quali, spesso, sono coperti dalla vegetazione.

Negli ultimi mesi sono riprese le lavorazioni per la bonifica della rete ferroviaria, tuttavia si evidenzia che vengono sostituite solo le traverse e non sempre con quelle di cemento che sono più affidabili di quelle in legno.



## *Unione Sindacale di Base*

### *Lavoro Privato Campania*

Allo stato non vengono sostituite le rotaie le quali sono in un notevole stato di usura e deterioramento in quasi ovunque, con marcate anomalie di appiattimento e mazzatura; a tal fine si ricorda che quest'ultimo fenomeno di deterioramento delle rotaie, oltre a rappresentare una fonte di peggioramento della marcia dei convogli, è fonte di stress per tutte le strutture degli ETR strettamente legate al rotolamento su rotaia : assali e carrelli e pertanto sono un'altra delle cause scatenanti di eventuali anomalie che potenzialmente possono determinare uno svio se non si pone rimedio, come nel caso della rete EAV.

Si segnala, inoltre, che, laddove vengano sostituite tratte di rotaie, questa operazione viene portata a termine con rotaie riciclate e/o usate, magari usurate in modo minore da quelle da sostituire.

#### **Conclusioni :**

Tutte queste condizioni citate sono alla base delle diverse problematiche che affliggono le linee Flegree e, ne siamo fermamente convinti, degli episodi succedutisi nell'ultimo anno, con particolare riferimento ai deragliamenti.

Come già ampiamente detto, non vi è stata una risposta rassicurante da parte dell'ente gestore EAV in merito agli accadimenti citati, con particolare riferimento sempre ai deragliamenti, tuttavia anche l'episodio dell'incendio, citato in apertura della presente, non ha avuto nessuna spiegazione tecnica.

Sebbene è giusto ricordare che le maestranze non siano tenute a sapere quali siano le ragioni di taluni episodi che inficiano la sicurezza ferroviaria, è anche vero che il loro rapido susseguirsi negli ultimi tempi, richiama ad una partecipazione ed una condivisione delle cause anche con il personale per creare il giusto clima rassicurante nello svolgimento delle mansioni lavorative e ricercare le possibili soluzioni da adottare.

***Allo stesso modo non ci risulta che vi sia stato un intervento da parte dell'ente controllante in indirizzo, l'U.S.T.I.F.***

Tutto ciò detto, veniamo alle considerazioni finali:

**Riteniamo urgente un confronto con la proprietà al fine di capire le reali linee di investimento finanziario atte ad eliminare le cause citate, strada già intrapresa con una richiesta di audizione alla IV Commissione Permanente Trasporti della Regione Campania ed alla quale attendiamo risposta.**

**Con piena responsabilità riteniamo che il servizio ai cittadini non debba, assolutamente, essere sospeso, in quanto si andrebbe a ledere un diritto costituzionalmente garantito, tuttavia non possiamo fare a meno di tenere in forte considerazione quanto espresso nella presente informativa e le preoccupazioni consequenziali, per cui, in piena autonomia, reputiamo opportuni i seguenti accorgimenti tecnici che saranno dati come indicazioni al personale di condotta e scorta:**

- ***Velocità massima consentita in piena linea su tratte non interessate a rallentamenti***



## *Unione Sindacale di Base*

### *Lavoro Privato Campania*

**ferroviari : 50 km/h**

- **Velocità di iscrizione di rami deviati : 10 km/h**

Altresì si informa che la presente diverrà parte integrante di un esposto di notizia di reato presso la Procura della Repubblica di Napoli per verificare se vi siano i presupposti di violazione all'articolo 432 del Codice Penale – Attentato alla sicurezza dei trasporti.

Infine si comunica che la presente nota viene trasmessa anche all'ANSF per conoscenza in quanto, seppure le linee Flegree non siano di competenza dell'Agenzia Nazionale, pensiamo che, eticamente ed in relazione al fatto che EAV s.r.l. è titolare di una licenza ferroviaria nazionale, sia opportuno informare anche questo ente di riferimento.

Napoli 23/11/2016

Per USB Lavoro Privato Campania

Antonio Mazzella