

Circumflegrea ecco le misure dell'azienda Eav per la sicurezza

UMBERTO DE GREGORIO

GENTILE direttore, mi permetta di replicare all'articolo a firma di Tiziana Cozzi apparso ieri su questo quotidiano.

Che le linee flegree dell'Eav necessitino di investimenti, sia in materiale rotabile che in infrastrutture, per rendere un servizio migliore, è assolutamente evidente anche al sottoscritto.

La tecnologia e la innovazione mutano nel tempo il concetto di "sicurezza". Si può e si deve migliorare moltissimo. Ma affermare che la linea Circumflegrea è una ferrovia "non sicura" è sbagliato: è una ferrovia assolutamente sicura per il sistema normativo in vigore.

La dirigenza locale, sistema in vigore, prevede che la circolazione treni sia regolata dai dirigenti di movimento, operanti nelle stazioni delimitanti le varie tratte cui è divisa l'intera linea.

La catena di controllo sulla circolazione treni però non è esclusivamente affidata ai soli dirigenti movimento, ma esercitano un ruolo attivo nella gestione della circolazione dei treni e quindi della sicurezza anche macchinisti e capitreno, con precisi obblighi di controllo.

Occorre inoltre considerare i sistemi di sicurezza atti a regolare la circolazione dei treni nell'ambito di una stazione, gli Acei (apparato centrale elettrico itinerari) e quelli ulteriori che impediscono la disposizione a via libera di un segnale di una stazione, qualora il segnale di partenza opposto sia stato precedentemente già disposto a via libera.

In nessuna ferrovia del mondo esistono "freni a pedale" di cui si parla nell'articolo, per cui non si riesce a capire cosa voglia indicare tale termine e a quale funzione, ove mai esistessero, debbano assolvere.

Per quanto attiene ai rallentamenti esistenti in linea, essi sono conseguenti ai necessari lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria in corso ed ovviamente sono a tutela assoluta della sicurezza, sembra quindi pleonastico affermare che è rischioso correre sulle rotaie. Infatti viene imposto di non "correre",

sulle rotaie.

Oltretutto non esiste un filo di ruggine essendo percorse giornalmente da 100 treni.

Può essere ed è ovviamente inficiata la puntualità per le riduzioni di velocità imposte, ma d'altra parte

non si ha notizia di ferrovie italiane ed europee su cui non esistano prescrizioni di rallentamento in caso di lavori alla linea.

Come del resto non sono previste dalle normative vigenti "uscite di sicurezza" nelle gallerie ferroviarie.

È invece in corso l'adeguamento alle normative delle gallerie di vecchia costruzione, ad esempio è terminata nelle gallerie della linea cumana l'installazione di punti telefonici di emergenza opportunamente illuminati e segnalati ed è progettato l'adeguamento delle restanti gallerie nelle quali sono già installati presidi di sicurezza.

Si dovrebbe poi spiegare su quali ferrovie le eventuali prescrizioni di movimento di carattere occasionale dirette al personale di bordo non siano redatte su appositi moduli e compilate "alla bisogna" dal personale preposto.

Per quanto riguarda la Cumana e la galleria Posillipo interdetta, sono stati più volte avvisati in merito prefettura, Comune di Napoli ed altri enti affinché intervenissero presso i privati proprietari dell'area dalla quale provengono le infiltrazioni interessanti la galleria. Al momento non si ha notizia di alcun autorevole intervento.

Per quanto attiene al passaggio di bagnanti sui binari di Lucrino purtroppo non esiste mezzo che impedisca la follia di alcuni.

Non esiste alcun mezzo di arresto automatico di accesso non autorizzato se si scavalcano mura di recinzione alte a volte vari metri, se ci si infiltra attraverso passaggi a livello regolarmente chiusi se si invadono sedi protette.

D'altra parte compito del personale è quello di vigilare e prestare la dovuta attenzione.

L'autore è presidente dell'Eav

"La catena di controllo sui treni non è affidata ai soli dirigenti movimento"

"Prefettura e Comune sono stati avvisati sulla galleria Posillipo interdetta"