to all'Agente Solo. Descrivono gravi rischi di una linea ferroviaria dell'Abruzzo. Per ovvie ragioni, i firmatari preferiscono rimanere anonimi.

"Ci permettiamo di sottoporre alla Vs attenzione uno stralcio dell'attuale situazione esistente nella Rete Ferroviaria Italiana, affichè arrivi all'attenzione del management del Gruppo Fs che ha elaborato (...) l'elenco dei treni individuati per la sperimentazione dell'Agente Solo alla condotta dei treni.

Per l'occasione prendiamo i treni Cargo (...) ed il tratto di linea Fossacesia/Torino di Sangro – Pescara Centrale.

Abbiamo scelto questo tratto di linea non perchè è il peggiore o il più vecchio ma, al contrario, solo perchè è stato l'ultimo ad essere inaugurato: il 29 maggio 2002 e aperto all'esercizio il 25 novembre 2005.

Nella stazione di Fossacesia/Torino, da dove partono treni merci, i binari di scalo di presa e consegna sono stati realizzati più corti dei treni a composizione storica bloccata. Il problema è stato risolto da Trenitalia Cargo accorciando i treni (...).

(...) I segnali bassi di manovra sono perennemente a via impedita e sul lato nord non è stato previsto nemmeno un adeguato tronchino per movimentare i locomotori (...).

In questa stazione di Fossacesia non esiste locale di sosta per il personale treni, la stessa sala d'aspetto e i bagni sono stati occupati dalla commerciale Cargo di Trenitalia (...).

Nella tratta Fossacesia-San Vito Chietino vi è la galleria San Giovanni di m. 9311, dal cippo chilometrico 383.734 al 384.693 – a circa metà galleria, per un chilometro mancano nicchie, nicchioni, telefoni fissi (...).

Al km 382.303 della stessa galleria vi è una via di fuga nella quale una volta raggiunta l'uscita ci si ritrova in una gabbia metallica chiusa con lucchetto.

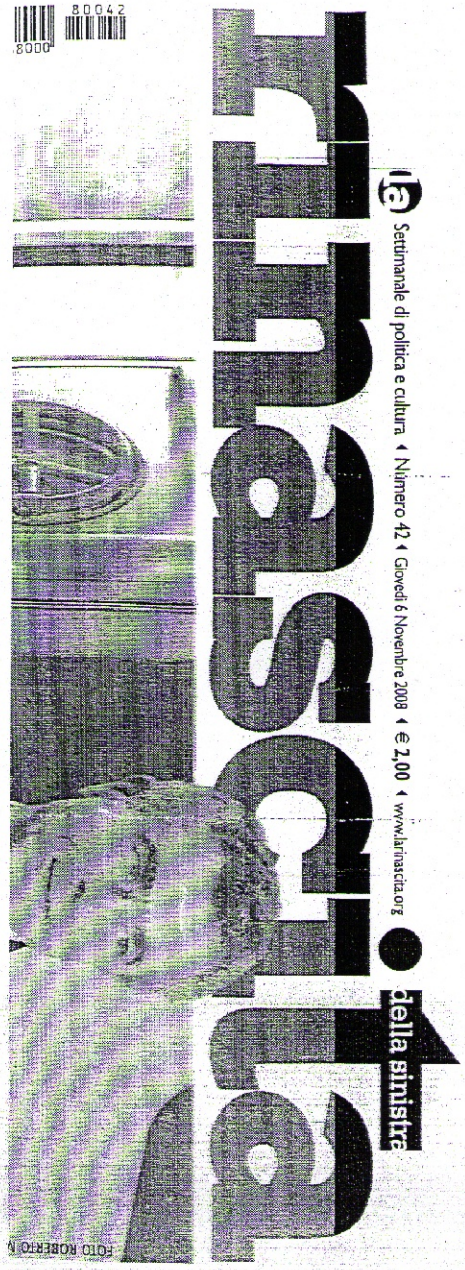
Rfi. A nord di Ortona si persiste nel certificare la linea a doppio binario. Invece, per circa 500 metri la linea è a semplice binario, la stazione di Ortona è ad un solo binario.

Sempre a nord di Ortona le gallerie Nuovo Riccio di m. 2799 e la San Donato sono prive di illuminazione.

A sud di Pescara Porta Nuova (...) da decenni si opera in interruzione di linea sul binario di corsa dispari per la presa e consegna dei treni merci dallo scalo di Pescara Porta Nuova (...).

A Pescara Centrale, in soli 17 anni di esercizio, sono stati troppi gli incidenti, forse sempre per errore umano, errori ripetuti sono dovuti a cause certe che nessuno rimuove.

Dall'entrata in esercizio del nuovo tracciato ferroviario (...) abbiamo segnalato, in una occasione anche alla.d. di Fs, casi di pericolato tamponamento dei quali siamo venuti a conoscenza (maggio 2006) e ripetute criticità emerse nella circolazione (gennaio 2006).

In km 38,41 di linea ben 18 km sono in galleria, senza menzionare i viadotti e le altre particolari specifiche criticità.

In questo tratto di linea abruzzese è indispensabile provvedere alla messa in norma delle infrastrutture ed alla certificazione "vera" di tecnologia fruibile dal personale dei treni quale il Beacc, ovvero la Ripetizione Segnali in macchina, che interfacciato con Scmt, garantisce un buon livello di sicurezza, altro che parlare di Agente solo alla condotta dei treni.