



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Class. 2361/CQC

Oggetto: question time n. 5-02630 Deputato Pastorella (AZ-PER-RE).

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue sulla base degli elementi forniti da Trenitalia.

Il treno FR 9748 si è fermato alle 19.05 nei pressi del punto di passaggio dalla tensione di linea di Casirate, in provincia di Brescia, rimanendo sotto tratto neutro a causa di una frenatura indebita. Ciò ha comportato la disalimentazione del treno. Preme specificare che il tratto neutro è un tratto della rete non alimentato perché necessario per passare da una tensione ad un'altra e normalmente viene superato con l'abbassamento dei pantografi mentre il treno procede in velocità. Nel caso di specie, il treno è andato in frenatura e si è fermato proprio mentre lo attraversava. Pertanto, il treno non ha potuto alzare i pantografi e ripartire.

In tali casi, le procedure emergenziali prevedono l'affiancamento immediato con un altro treno ed il trasbordo in linea dei clienti con l'adeguata assistenza da parte del personale di bordo e di quello di protezione aziendale. Nel caso specifico, è stato prontamente individuato un treno vuoto da inviare per il soccorso da Milano Centrale, ma le operazioni hanno richiesto tempi maggiori di quelli *standard* proprio in ragione del posizionamento del treno sotto quel tratto neutro. Pertanto, è stato necessario gestire la situazione in modo tale da scongiurare che anche il treno soccorritore si fermasse sotto questo tratto neutro non alimentato, uno dei più lunghi tra quelli della rete nazionale.

Si precisa che in tali situazioni, in assenza di corrente, la climatizzazione non è più funzionante ed è attiva solo la ventilazione di emergenza alimentata per la durata delle batterie di bordo.

Relativamente all'apertura delle porte, quando un treno si ferma in linea, queste possono essere aperte per motivi di sicurezza solo dal personale con specifiche procedure. In questo caso si è potuto procedere all'apertura di due porte dal lato opposto alla circolazione dei treni.

Per consentire l'apertura contemporanea di più porte in tali situazioni, è attualmente in corso la modifica delle attuali procedure, gestite in coordinamento con la sala operativa centrale.

Per quanto riguarda il disservizio dell'Intercity 513, anche esso dovuto ad un inconveniente tecnico alla linea elettrica, è stata data attuazione alle procedure per il trasbordo in linea di circa 400 passeggeri.

Si evidenzia che per fornire assistenza ai passeggeri, i piani di emergenza sono coordinati con il gestore dell'infrastruttura e sono recepiti in specifiche procedure per la gestione delle situazioni di crisi e/o delle anomalie rilevanti.

In riferimento al quesito specifico posto dalla deputata interrogante, Trenitalia ha comunicato che, a seguito degli eventi descritti, è stato attivato un apposito gruppo di lavoro per l'individuazione di ulteriori specifiche procedure per i treni fermi in linea disalimentati. Queste prevedono, tra l'altro, il coinvolgimento attivo della Protezione Civile e dei Vigili del Fuoco nonché l'apertura proceduralizzata delle porte del convoglio sotto controllo di personale a bordo treno.

Oltre a questi aspetti procedurali, sono in corso approfondimenti circa la possibilità di utilizzare batterie evolute che garantiscano una maggiore efficienza e di conseguenza un aumento della durata della ventilazione di emergenza a bordo treno.