

SEGRETERIA REGIONALE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

FOGLIO INFORMATIVO STAMPATO IN PROPRIO - ANNO 5, N. 496 – OTTOBRE 2012

DERAGLIAMENTO TRENO REGIONALE 2885 INVITO ALLA LETTURA

ALLEGHIAMO LO SCAMBIO DI LETTERE TRA LA SEGRETERIA NAZIONALE FAST FERROVIE E L'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA FERROVIARIA IN MERITO AL DERAGLIAMENTO DEL TRENO REGIONALE 2885 AVVENUTO IL 14 LUGLIO 2012 NELLA STAZIONE DI LAVINO (BO).

INVITIAMO AD UN'ATTENTA LETTURA DI QUANTO ESPOSTO DAL SEGRETARIO NAZIONALE FAST FERROVIE E DELLA RISPOSTA DELL'AGENZIA, ATTI ENTRAMBI CHE LASCIANO ATTONITI PERCHÉ SVELANO PREOCCUPANTI LIVELLI DI DEGRADO, FRUTTO CONSEGUENZIALE DELLE LOGICHE E DELLE POLITICHE IMPRONTATE AL MASSIMO RISPARMIO ED ALLA MINIMA SPESA ...

A VOI IL COMMENTO.



**Roma 03 settembre 2012
Prot.17/09/SG**

Ing. Michele Mario Elia
Amministratore Delegato
R.F.I. S.p.A.

Ing. Vincenzo Soprano
Amministratore Delegato
Trenitalia S.p.A.

Ing. Alberto Chiovelli
Direttore
A.N.S.F.

p.c. On. Mario Valducci
Presidente
IX Commissione
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
Camera dei Deputati

p.c. Sen. Luigi Grillo
8^a Commissione permanente
(Lavori pubblici, comunicazioni)
Senato della Repubblica

Oggetto: richiesta informazioni

Il 14 luglio 2012, nella stazione di Lavino(BO), il treno regionale 2885 Voghera - Rimini è deragliato, causando panico tra i 350 passeggeri, una trentina dei quali sono rimasti feriti. Queste sono le notizie avute a mezzo stampa, anche se avremmo preferito, come FAST/Confisal, riceverle direttamente dalle società interessate.

La scarsa informazione di merito, anzi la secretazione di tutti gli atti, sicuramente dovuta alle diverse commissioni d'inchiesta aperte – sembrerebbero almeno quattro - lascia spazio a voci incontrollate che mettono in discussione gli eccellenti livelli di sicurezza che fino ad oggi le Ferrovie Italiane possono vantare.

Le commissioni d'inchiesta devono ancora fornire risposte agli interrogativi dei lavoratori, degli utenti e dell'opinione pubblica; nel frattempo le associazioni dei consumatori si rincorrono per invitare i viaggiatori a chiedere il rimborso per i danni subiti, posizione legittima ma evidentemente allettante per lo stuolo di avvocati che vi gira intorno.

Noi siamo molto preoccupati e, a più di un mese di distanza dall'accaduto, chiediamo alle SV in indirizzo di essere informati il più dettagliatamente possibile sui fatti.

Tale richiesta è motivata dal fatto che, se rispondesse al vero quanto si sente nei *passaparola* sull'argomento, verrebbe messo in discussione l'intero sistema di sicurezza della circolazione ferroviaria.

Nello specifico sembrerebbe - e sottolineo "sembrerebbe" - che il macchinista, a valle di un segnale con indicazione di "via libera per il corretto tracciato", si sia trovato di fronte a uno scambio che modificava l'itinerario. Facendo appello a tutta la prudenza del caso, ed essendo consapevoli di quali conseguenze una simile segnalazione produrrebbe siamo preoccupati, più che degli eventuali legittimi rimborsi da erogare, dalla cortina di segretezza distesa sul caso.

Vorremmo sapere:

- risponde al vero quello che si sente dire, ovvero che gli avvisi di garanzia sono stati inviati solo agli operatori finali della manutenzione dell'Infrastruttura?
- perché chi ha le massime responsabilità per la sicurezza ferroviaria non sembra dover rispondere di un evidente abbattimento dei livelli di sicurezza ferroviaria?

Fino ad oggi avremmo affermato con tranquillità che il sistema delle Ferrovie Italiane è il più sicuro, ma se risultasse vero che il segnale non ha dato la corretta indicazione dell'itinerario, sarebbe il primo caso a minare questa certezza ai macchinisti; una responsabilità che prima di tutto andrebbe accreditata al fallimento degli obiettivi dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria.

Siccome riteniamo che l'errore sul lavoro sia sempre in agguato vorremmo capire, sempre se quanto si dice rispondesse al vero, perché i controlli di verifica prima della messa in esercizio dell'apparato non hanno dato l'anomalia. Premetto fin d'ora che se mai venissero verificate mancanze del genere, il vero problema sarebbe l'assenza della "cultura della responsabilità di esercizio del personale operativo" che nelle Ferrovie dello Stato Italiane è sempre stata alla base di ogni formazione; se oggi essa venisse meno sarebbe palese l'abbattimento dei livelli di sicurezza.

In attesa di una Vs risposta che riporti serenità e plachi le "voci in libertà", con l'auspicio che non si ricerchi solo chi ha eventualmente sbagliato, ma soprattutto il perché, colgo l'occasione per inviare distinti saluti.

Il Segretario Generale
Pietro Serbassi



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Serbassi".

FAST Ferrovie
Segreteria Nazionale
Via Prenestina, 170
00176 Roma

p.c. **RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**
Amministratore Delegato
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

p.c. **TRENITALIA S.p.A.**
Amministratore Delegato
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

p.c. **CAMERA DEI DEPUTATI**
Presidente della IX Commissione
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
Piazza del Parlamento, 24
00186 Roma

p.c. **SENATO DELLA REPUBBLICA**
8ª Commissione permanente
(Lavori pubblici, comunicazioni)
Piazza Madama, 2
00186 Roma

Oggetto: richiesta informazioni.

Riferimento: nota FAST prot. 17/09/SG del 03/09/2012.

In esito alla nota a riferimento, si deve innanzitutto far presente che, ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, l'Organismo deputato in ambito ferroviario a svolgere le indagini in caso di incidenti gravi o pericolati è la Direzione Generale per le Investigazioni ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Dagli elementi in possesso di questa Agenzia emerge che al momento del deragliamento del treno 2885 del 14 luglio 2012 erano in corso attività manutentive sul deviatoio sul quale è avvenuto l'evento e che per tali attività non era stata attivata nessuna delle procedure previste per garantire che l'intervento manutentivo stesso non pregiudicasse la sicurezza della circolazione dei treni.

Si deve evidenziare che eventi simili si erano già verificati, anche in precedenza.

Nei casi rilevati, compreso l'incidente di Lavino, gli interventi di manutenzione avrebbero dovuto essere eseguiti secondo una specifica norma denominata "Istruzione per il servizio dei deviatori" che prevede una particolare modalità di esecuzione degli interventi di riparazione "senza alcuna formalità".

L'Agenzia aveva più volte segnalato la problematica al Gestore dell'Infrastruttura, da ultimo nel dicembre 2011, evidenziando la necessità di una integrazione alle procedure da parte del Gestore stesso con particolare riguardo alla modalità di esecuzione degli interventi "senza alcuna formalità" e richiedendo anche di intensificare i controlli sulle modalità di effettuazione degli interventi stessi e di curare maggiormente la formazione del personale interessato.

Allo stato attuale è in corso di ultimazione da parte del Gestore dell'Infrastruttura la modifica procedurale richiesta.

In generale va evidenziato che la massiva introduzione di tecnologie finalizzate ad elevare le prestazioni di sicurezza e ridurre gli errori degli operatori (macchinisti, capi stazione, personale di bordo) durante l'esercizio ferroviario, ha accresciuto la rilevanza delle attività di progettazione e manutenzione di tali tecnologie, rendendo necessaria l'adozione da parte degli operatori di tutte le misure e le cautele per limitare le conseguenze di possibili errori umani in tali fasi.



Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli

Roma li 11 Ottobre 2012

Prot.18/08/SG

Rete Ferroviaria Italiana SpA
Amministratore Delegato
Ing. Mario Elia
Roma

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Direttore Ing. Alberto Chiovelli
Firenze

p.c. Trenitalia SpA
Amministratore Delegato Trenitalia
Ing. Vincenzo Soprano
Roma

p.c. Camera dei Deputati
Presidente della IX Commissione Trasporti,
Poste e Telecomunicazioni
On. Mario Valducci
Roma

p.c. Senato della Repubblica 8^a Commissione Permanente
Lavori Pubblici e Comunicazioni
Sen. Luigi Grillo
Roma

Oggetto: richiesta informazioni

Nella nota ANSF 07222/12 del 26.09.2012 in risposta al quesito 17/09 SG – 03.09.2012 posto dalla scrivente, l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie conferma che durante le attività manutentive al deviatolo sul quale è avvenuto il deragliamento del treno 2885 del 14 luglio 2012 “non era stata attivata nessuna delle procedure previste per garantire che l’intervento manutentivo stesso non pregiudicasse la sicurezza della circolazione dei treni”. Per giunta, l’Agenzia stessa evidenzia che simili eventi si erano già verificati in precedenza.


La gravità di una tale situazione è di assoluta evidenza, poiché conclama la fine di un caposaldo della sicurezza ferroviaria italiana, cioè che il macchinista abbia sempre la certezza della congruenza tra il segnale e la disposizione dei deviatoli.

La stessa Agenzia, nella medesima nota, riferisce dell'impegno del gestore dell'infrastruttura a modificare le inerenti procedure.

Chiediamo, pertanto, considerata l'importanza e l'improcrastinabilità della questione, di essere quanto prima edotti sulla tipologia di tali interventi, onde poter assicurare il personale che, operando quotidianamente sulla rete ferroviaria nazionale, possa farlo nella consapevolezza che il gestore non lesinerà mezzi e impegno atti a garantire la massima sicurezza dell'esercizio ferroviario.



Il Segretario Generale
Pietro Serbassi

A handwritten signature in black ink, appearing to read "P. Serbassi". The signature is written in a cursive style with a large initial "P".