



**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/Confasal, 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".