

**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