

Roma 5 maggio 2016

Prot. N. 43/02/SG

Ing. M. Gentile  
A.D. RFI

Dott.ssa B. Morgante  
A.D. Trenitalia

Dott. A. Gargiulo  
Direttore  
ANSF

p.c. On. M. P. Meta  
Presidente  
IX Commissione  
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni  
Camera dei Deputati

p.c. On. A. Matteoli  
8° Commissione permanente  
(Lavori pubblici, comunicazioni)  
Senato della Repubblica

p.c. Dott. A. Camanzi  
Presidente  
ART

**Oggetto** : richiesta informazioni

In data odierna siamo venuti a conoscenza, “de relato”, che nella mattinata di ieri 4 maggio 2016 si sia rischiato un incidente ferroviario.

Dalle voci sembrerebbe che “*sulla linea adriatica, nella tratta che va Termoli a Pescara, il treno Intercity 612 sia stato fermato in prossimità della località Tollo con il segnale del posto di blocco intermedio disposto a via impedita.*”

*Nel frattempo dalla stazione di Ortona, direzione Pescara, è stato fatto partire il treno Frecciabianca 9824, il quale trovava lungo la sua corsa l’aspetto dei segnali disposti a via libera. In prossimità della località Tollo il personale di condotta, favorito anche dal tratto di rettilineo della linea ferroviaria, ha potuto intravedere la coda del treno intercity 612 che era fermo al segnale rosso. In maniera tempestiva il personale azionava gli apparati di frenatura rapida, riuscendo ad arrestare il treno 9824 a pochi metri di distanza dell’IC 612”.*

Se tale descrizione rispondesse al vero, la situazione sarebbe drammaticamente allarmante. Tale da mettere in discussione gli eccellenti livelli di sicurezza che fino ad oggi le Ferrovie Italiane hanno potuto vantare.

Siamo molto preoccupati e chiediamo alle SSVV in indirizzo di essere informati il più dettagliatamente possibile sui fatti.

Tale richiesta è motivata dal fatto che, sempre 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”, si sia trovato davanti il binario ingombro da un altro treno fermo. Facendo appello a tutta la prudenza del caso – ed essendo consapevoli di quali conseguenze una simile segnalazione produrrebbe - siamo preoccupati dalla cortina di segretezza distesa sulla vicenda, pur comprendendo la prudenza necessaria in questi casi.

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 abbia dato la corretta indicazione, questa certezza, soprattutto per i macchinisti, sarebbe fortemente minata; una responsabilità che, prima di tutto, andrebbe accreditata al fallimento degli obiettivi dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria.

Siccome sappiamo che l'errore sul lavoro è sempre in agguato, vorremmo capire se quanto si dice risponda al vero, se i controlli di verifica dell'apparato abbiano segnalato l'anomalia.

Premettiamo fin da 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, cogliamo l'occasione per inviare distinti saluti.

**Il Segretario Generale**  
