

Alla Procura della Repubblica di Lodi

SEDE

Oggetto: esposto-denuncia sull'incidente ferroviario occorso al tr. 9595 nel Posto di Movimento Livraga in località Ospedaletto Lodigiano, linea Alta Velocità Milano – Bologna, in data 06 febbraio 2020.

I sottoscritti, **Ezio GALLORI, Savio GALVANI, Marco CROCIATI e Danilo TABORRI**, in calce identificati, in nome e per conto dell'Associazione Augusto Castrucci APS ETS, proprietaria della storica rivista dei macchinisti italiani "ancora In Marcia", con sede in Firenze, Piazza Baldinucci, 8 r, nella qualità di rappresentanti legali *pro tempore* e redattori, espongono quanto segue:

#### PREMESSO CHE

Il 6 febbraio 2020, poco dopo le ore 5,30 nel Posto di Movimento (PM) Livraga (Km. 166+252) è avvenuto un grave incidente ferroviario in seguito al quale è deragliato il treno Alta Velocità Frecciarossa Mille 9595, Milano-Salerno, che in quel momento viaggiava alla velocità di circa 292 Km/h.

La prima carrozza si è staccata dal convoglio e attraversando il piazzale del posto di servizio, dopo essersi schiantata contro alcuni manufatti in cemento armato e aver travolto alcuni mezzi di servizio ha terminato la sua corsa coricata su un fianco e in senso inverso al suo originale di marcia, a notevole distanza dal resto del convoglio che, fortunatamente anche se sviato, si incanalava nella cunetta di interbinario, restava in asse e solo la seconda carrozza si coricava su un fianco. Nel tragico evento perdevano la vita i due macchinisti in servizio e presenti nella cabina di guida, trentuno passeggeri ricorrevano alle cure dei sanitari.

L'impianto del Posto Movimento di Livraga e specificamente il Deviatoio denominato 05, era stato interessato fino a pochi momenti prima da interventi di manutenzione sugli apparati elettrici e/o meccanici

(attuatori) degli organi di comando e movimentazione dello scambio.

Dalle prime ricostruzioni risulterebbe che il convoglio, mentre viaggiava alla velocità di circa 292 Km/h, pur avendo la 'via libera incondizionata' (Full Supervision) per il libero transito nella stazione senza alcuna limitazione di velocità, desumibile dalla velocità stessa, possibile solamente in assenza di qualsiasi degrado e apparecchiature di terra e di bordo pienamente efficienti, avrebbe incontrato di punta uno scambio nella indebita posizione di 'deviata'.

Tale circostanza ha causato una repentina ed intempestiva deviazione della traiettoria del treno determinandone il deragliamento.

Proprio al fine di evitare questo rischio le severe norme della circolazione ferroviaria impongono per la marcia sugli scambi, quando questi si trovino in posizione 'deviata', riduzioni di velocità, a 30, 60, 100 e 160 Km/ h in relazione alle caratteristiche fisiche degli impianti di binario.

Il controllo tassativo della velocità di marcia dei treni sugli scambi deviati è uno degli elementi determinanti della sicurezza ferroviaria; per questa ragione i regolamenti, le infrastrutture, le tecnologie applicate e l'addestramento degli operatori sono conformati in modo da impedire quanto accaduto a PM Livraga.

#### CONSIDERATO CHE

1) Quanto accaduto a PM Livraga il 06 febbraio scorso mette in discussione alla radice i fondamenti della circolazione ferroviaria e pone tutti i ferrovieri, e in particolare il personale dei treni, in una situazione di grandissimo disagio e timore per la propria incolumità, quella dei viaggiatori e della cittadinanza in genere.

2) Per tale ragione gli esponenti ritengono necessaria una approfondita analisi dei fatti per l'individuazione di alcuni aspetti ritenuti rilevanti al fine di un corretto accertamento – oltre che delle cause dirette - anche delle cause primarie e delle concause correlate all'evento, dipendenti dai protocolli manutentivi, procedure operative

esistenti, dall'organizzazione del lavoro e dalle misure adottate per prevenire le conseguenze di eventuali 'errori umani' degli operatori direttamente interessati.

3) Si vuole, altresì, sottoporre all'attenzione di codesta Spett.le Procura della Repubblica, l'opportunità di approfondire le indagini ed individuare eventuali responsabilità di rilievo penale nei soggetti titolari di posizioni di garanzia in materia di organizzazione del lavoro e di predisposizione di misure per la salvaguardia della sicurezza ferroviaria e la prevenzione degli incidenti.

4) Se fosse confermata la prima versione sulla dinamica dei fatti, saremmo di fronte ad un caso fortemente preoccupante di dissociazione tra l'aspetto dei segnali virtuali trasmessi in cabina di guida dal RBC (Radio Block Center) e le condizioni reali dello stato dei binari e degli scambi a valle del segnale virtuale a protezione degli enti.

#### RITENUTO CHE

8) In questa condizione il Dirigente Centrale non è più in grado di 'vedere' dagli strumenti a propria disposizione quale sia la reale posizione dello scambio, ma, al contempo, non dovrebbe avere più la possibilità di disporre il segnalamento per la via libera, in quanto viene a mancare un consenso elettrico indispensabile a meno che non sia prevista materialmente la possibilità di disalimentare elettricamente SOLO gli attuatori dello scambio lasciando in funzione i circuiti elettrici di controllo (posizione scambio e circuiti di binario) obbligando gli intervenuti ad escludere completamente la località di servizio;

Tutto ciò premesso,

#### CHIEDONO

a Codesta Procura della Repubblica, nell'ambito del procedimento già avviato d'Ufficio, di valutare gli aspetti e le circostanze sopra prospettate, ritenuti di interesse per le indagini, ed in particolare i seguenti punti che, a parere degli scriventi, rivestono un particolare rilievo ai fini della ricerca delle cause e delle eventuali responsabilità sull'accaduto:

A) se esistono, oltre alle eventuali imperizie e negligenze individuali delle persone già indagate, anche possibili lacune organizzative, tecniche e di sistema che i regolamenti, le procedure e le tecnologie hanno il compito di prevenire, secondo il principio generale dell'obbligo di adozione delle migliori conoscenze e della buona tecnica applicabile; obbligo rafforzato in ragione del relevantissimo interesse alla sicurezza collettiva, intrinseco alla natura trasporto ferroviario pubblico;

B) se i comportamenti adottati dai preposti in tale circostanza siano suffragati da omologazione da parte dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria;

C) se la soppressione del cd "treno apripista" , treno di servizio utilizzato dopo importanti lavorazioni su apparecchiature strettamente legate alla circolazione, sia giustificata dall'implementazione di più adeguati sistemi e nel caso si chiede di conoscerle;

D) se la struttura del sistema sia tale da porlo automaticamente e inderogabilmente in condizione di sicurezza (arresto del treno) quando lo scambio è posto sotto comando manuale e/o, inibizione della possibilità di movimentare lo scambio quando è concessa la via libera incondizionata (Full Supervision). Ciò, se così non fosse, rappresenterebbe una oggettiva e grave lacuna nei sistemi tecnici di sicurezza adottati dai vertici operativi del Gestore della Rete, RFI Spa;

E) se sia possibile escludere una parte di tracciato dal controllo della apparecchiatura centrale (RBC) senza che ciò sia considerato un degrado e come tale gestito dal sistema.

F) se sia possibile che anche i circuiti di binario risultavano esclusi cosicché una tratta di quasi duemila metri di binario risultava invisibile anche ad una rottura/mancaza di binario.

G) se fosse stato possibile utilizzare, almeno per il primo treno dopo l'interruzione, la modalità operativa "ON SIGHT" vanto tecnologico della linea in oggetto, che permette di imporre al macchinista la "marcia a vista" a

velocità non superiore di 30 Km/h e il controllo visivo degli impianti, solo dopo una breve fermata e senza scambio moduli, quindi riducendo al minimo il perditempo, semplicemente inviando sul DMI in cabina di guida l'opportuno segnale.

H) l'effettività della formazione, delle qualificazioni e dell'addestramento professionale degli addetti alla manutenzione;

I) la chiarezza dei comandi ricevuti con riferimento a possibili elementi di incongruenza o intrinseca contraddizione che potrebbero aver indotto in errore gli operai;

J) l'esistenza o meno di consuetudini, conosciute e/o tollerate dei dirigenti responsabili, adottate per snellire le lavorazioni ed evitare ritardi ai treni, ovvero danni economici per la Società, che in presenza di equivoci, disguidi o distrazioni possono aver contribuito a generare l'incidente;

K) l'esistenza o meno di dinamiche interne alla gerarchia aziendale tali da configurarsi come stimoli errati, o pressioni psicologiche, idonee a condizionare il comportamento dei sottoposti;

L) l'esistenza di precedenti analoghi – ovvero semplici inconvenienti o incidenti accaduti sulla rete gestita da RFI Spa – in concomitanza di interventi manutentivi agli apparati ed ai circuiti di sicurezza.

Si chiede, altresì,

di esaminare i fatti esposti, al fine di verificare la sussistenza di eventuali reati nella condotta – oltre che degli operatori della manutenzione già indagati - dei preposti, dei dirigenti e degli amministratori e di chiunque altro sarà identificato come responsabile per i reati che l'Autorità Giudiziaria riterrà integrati nei fatti e nei comportamenti sopra descritti.

Milano, 17 febbraio 2020