



CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base
via Ponzio Cominio 56, 00175 Roma
Tel. 0676960856 Fax. 0676983007
cubtrasporti@pec.net , cubtrasporti.cub@gmail.com

Roma, 1 luglio 2024

Spett.li

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le Indagini Ferroviarie
presso DIGIFEMA
digifema@pec.mit.gov.it

Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
presso ANSFISA
ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

ASL Cuneo, Dipartimento di Prevenzione
dip.prevenzione@aslcn1.it
dippalba@aslcn2.it
dip.prevenzione.aslcn1@legalmail.it

Oggetto: incidente del 16-17 giugno nella stazione di Cavallermaggiore (CN)

La scrivente Organizzazione Sindacale Cub-Trasporti sta ricevendo continue e incessanti informazioni su un evento che sarebbe accaduto nella notte fra il 16 e 17 giugno, la cui dinamica richiamerebbe la tragedia di Brandizzo ma di cui non si è saputo niente nella cronaca pubblica. Di seguito Vi riassumiamo quanto pervenutoci sinora:

A Cavallermaggiore (linea RFI Torino-Mondovì, tratta in regime di BCA regolato da DC a Torino, con diramazione a semplice binario per Bra) un treno pari non in servizio viaggiatori (invio di materiale vuoto) in transito sul corretto tracciato si sarebbe trovato sul proprio binario un carrello di manutenzione; l'impatto si sarebbe verificato fortunatamente a bassa velocità; nessuno, fortunatamente, sarebbe rimasto ferito.

Il fatto sarebbe avvenuto con l'inoltro del treno nonostante il regime di interruzione.

Sulla piattina di lavoro investita dal treno avrebbero trovato collocazione bombole di ossigeno e GPL per le saldature, col rischio che l'impatto/investimento avrebbe potuto aumentare enormemente il potenziale delle conseguenze.

Quanto sopra è tutto ciò di cui siamo in possesso; l'alto numero di segnalazioni che ci giungono ci ha spinto a scriverVi al fine di sapere:

- se l'evento si sia effettivamente verificato, nelle modalità riportate;
- se sì, quali siano state le cause e le conseguenze;
- se sì, quali azioni siano state messe in campo per eliminare il rischio potenziale.

A tale scopo

1) ricordiamo analogo incidente, avvenuto sempre in regime di interruzione il 18 settembre 2020 nella stazione di Roma Tiburtina con l'investimento di un lavoratore rimasto gravemente ferito, di cui né era uscita alcuna notizia pubblica, né successivamente si è saputo alcunché all'esito delle indagini;

idem invio di convoglio in regime di interruzione a Roma Casilina il 31 agosto 2020, senza conseguenze infortunistiche;

idem scontro fra treno e carrello di manovra il 29 maggio 2020 nella stazione di Roma Tuscolana, con il ferimento di 5 persone (macchinista, 2 manovratori, 2 viaggiatori);

2) ci preme considerare come contributo che, quantomeno dopo l'incidente mortale Brandizzo e l'attenzione nuovamente richiamata sulla condizione del *regime di interruzione della circolazione* al fine di consentire i lavori manutentivi, diviene improcrastinabile un approccio preventivo di automatizzazione o comunque di inserimento di protezioni che non lascino l'operatore di circolazione da solo sull'orlo dell'errore umano con implicazioni così gravi. Pensiamo in questo caso ad un vincolo sul banco ACEI da introdurre con i dispacci di interruzione, per cui l'assetto della linea non sia modificabile se non al termine dell'interruzione o, a necessità, con una forzatura (spiombatura) registrata.

Restando in attesa di risposta, Vi inviamo i più distinti saluti.

per CUB Trasporti
Segreteria Nazionale
Antonio Amoroso

