



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIREZIONE GENERALE PER LE INVESTIGAZIONI FERROVIARIE E MARITTIME

INTERIM REPORT

**COLLISIONE DI TRENO CON LINEA DI CONTATTO,
LINEA ROMA-LIDO,
AVVENUTA IN DATA 02.04.2021
(IDENTIFICATIVO IRAIL: IT-10073)**

31 marzo 2022

Premessa

L'attività della DiGIFeMa ha come obiettivo la prevenzione di incidenti e inconvenienti futuri, individuando le cause tecniche che hanno generato l'evento e formulando eventuali raccomandazioni di sicurezza agli operatori del settore. Essa non attribuisce colpe o responsabilità per quanto accaduto ed è condotta in modo indipendente dall'inchiesta dell'Autorità Giudiziaria. La relazione di indagine non può essere utilizzata per attribuire colpe o responsabilità.

Il presente report intermedio è stato predisposto in adempimento a quanto previsto dall'art. 24, c.2, del D.Lgs. 50/2019 ed è, pertanto, prevalentemente incentrato sull'evento del 02.04.2021.

1. Sintesi

Sono due gli eventi esaminati nella presente indagine, entrambi occorsi sulla Ferrovia Isolata Roma-Lido in data 02.04.2021 e 09.12.2021. In relazione alle caratteristiche simili dei due incidenti, l'indagine già in corso sull'evento del 02.04.2021 è stata estesa anche all'evento del 09.12.2021.

Evento del 02.04.2021

L'evento del 02.04.2021 consiste nel cedimento della linea aerea di contatto, principalmente a seguito di impatto con il pantografo in presa del treno 126 formato da Materiale Rotabile CAF 300 381-382 partito dalla Stazione di Vitinia e diretto a Roma Porta San Paolo. La rottura definitiva in più punti della linea aerea di contatto, avvenuta presumibilmente durante la frenatura/arresto del convoglio azionata dal macchinista subito dopo aver notato un notevole allentamento della linea aerea di contatto, comportava la formazione di numerose scariche elettriche sul materiale rotabile e sui binari.

Non si sono avuti danni a persone ad esclusione di un passeggero risultato lievemente ferito durante la fase di evacuazione.

La causa diretta dell'evento è riconducibile al cedimento della linea aerea, presumibilmente danneggiata in precedenza anche dall'impatto con il pantografo del treno precedente (MA 226-330), transitato prima del treno 126 sulla stessa tratta, che risultava scheggiato e leggermente sollevato.

Evento del 09.12.2021

Il secondo evento si è verificato il giorno 09.12.2021. Alle ore 06:25 il personale comandato sul treno viaggiatori n. 2061 (CAF 389-390), in partenza dalla stazione di Acilia in direzione C. Colombo, ha comunicato al regolatore della circolazione (DCT) di essere fermo e che il treno aveva preso fuoco.

Sono stati riscontrati notevoli danni al materiale rotabile causati dall'incendio dell'interruttore extrarapido del sottocassa della rimorchiata pilota e all'infrastruttura ferroviaria, per i quali è in corso la valutazione economica.

Non sono stati rilevati danni alle persone; l'evento ha determinato l'interruzione del servizio viaggiatori per diverse ore.

2. Indagine e relativo contesto

Ai sensi dell'articolo 21, comma 1, del D. Lgs n. 50/2019 "Obbligo di indagine", la DiGIFeMa, a seguito di incidenti gravi, deve svolgere indagini con l'obiettivo di migliorare la sicurezza ferroviaria e la prevenzione di incidenti nel sistema ferroviario italiano e negli altri sistemi di trasporto ricadenti nell'ambito di competenza.

Ai sensi del comma 2 del D. Lgs. 50/2019, la DiGIFeMa ha ritenuto opportuno avviare un'indagine in merito all'evento in argomento, anche se non ha avuto conseguenze tali da farlo

definire “grave”, poiché il ripetersi dello stesso, in circostanze simili, avrebbe potuto determinare un “incidente grave” specialmente in relazione alle modalità di gestione dell’emergenza e di evacuazione dei passeggeri.

L’avvio dell’indagine è stato disposto dalla DiGIFeMa inizialmente con la nomina dell’ing. Felice DE BIASE, inserito nell’elenco degli esperti di cui all’art. 20, comma 7, del D. Lgs 50/2019, e successivamente con la nomina dell’Ing. Francesca TINARI, in affiancamento all’ing. Felice DE BIASE, anche in seguito all’evento verificatosi in data 09.12.2021 al treno 2061.

E’stata verificata l’insussistenza di conflitti di interesse, inconfiribilità e incompatibilità degli investigatori incaricati ai sensi delle vigenti norme di legge.

Nello svolgimento del proprio mandato, gli investigatori incaricati si sono interfacciati con il Referente Tecnico indicato da ATAC SpA per assolvere ad ogni richiesta di approfondimento ed adempimento di carattere tecnico relativo all’evento del 02 aprile 2021.

Le comunicazioni si sono svolte telefonicamente, per mezzo di teleconferenze, e-mail e PEC. Inoltre, la Commissione ha effettuato sopralluoghi presso il Deposito ATAC di Magliana; in particolare:

- in data 10.06.2021, per visionare il materiale rotabile CAF 300 381-382 coinvolto nell’evento del 02.04.2021;
- una seconda visita sopralluogo è stata effettuata in data 15.02.2022 presso il deposito di Magliana per visionare il materiale rotabile coinvolto nell’evento del 09.12.2021;
- un ultimo sopralluogo in data 10.03.2022 per assistere alle operazioni di apertura dell’interruttore extrarapido di macchina coinvolto nell’evento del 09.12.2021.

Per l’evento del 09.12.2021 la Commissione di indagine è in attesa di ricevere la documentazione richiesta ad ATAC e di visionare la relazione della Commissione interna di ATAC.

Di seguito si riportano le principali fasi:

- PEC del 12 maggio 2021: richiesta della documentazione necessaria per avviare l’indagine; Visita sopralluogo del 10 giugno 2021 c/o Deposito di La Magliana per visionare il MR CAF 300 381-382;
- e-mail del 14 giugno 2021: richiesta al RT [*di seguito Referente Tecnico*] di fornire chiarimenti a valle della suddetta visita;
- e-mail del 25 giugno 2021: richiesta chiarimenti inviata dall’Investigatore al RT a valle della video-riunione (settore armamento) del 25 giugno 2021;
- e-mail del 06 luglio 2021: il RT invia documenti a valle della video riunione (settore armamento) del 25 giugno 2021;
- PEC del 23 settembre 2021: ATAC invia il prospetto riepilogativo di tutta la documentazione prodotta dal 12 maggio 2021 al 23 settembre 2021 nonché i relativi files.
- PEC del 21 ottobre 2021: richiesta chiarimenti inviata dall’Investigatore a ATAC a valle della video-riunione (settore IS) del 11 ottobre 2021;
- e-mail del 08 novembre 2021: richiesta chiarimenti inviata dall’Investigatore al RT a valle della video-riunione (settore TE) del 29 ottobre 2021;
- e-mail del 15 novembre 2021: il RT invia documenti a valle della video riunione dell’11 ottobre 2021 (settore IS);
- e-mail del 25 novembre 2021: richiesta chiarimenti inviata dall’Investigatore a valle della video-riunione (settore MR) del 22 novembre 2021;

- e-mail del 01 dicembre 2021: il RT invia documenti a valle della video riunione (settore MR) del 22 novembre 2021;
- e-mail del 01 dicembre 2021: il RT invia documenti a valle della video riunione del 29 ottobre 2021 (settore TE);
- e-mail del 14 dicembre 2021: il RT invia documenti a valle della video riunione del 03 dicembre 2021, sulle tarature degli extrarapidi IR 8 della SSE di Magliana e IR 2 della SSE di Torrino della tratta interessata alimentata bilateralmente Magliana-Torrino;
- Nota del 23.02.2022: richiesta della documentazione necessaria per proseguire l'indagine in relazione all'evento del 09.12.2021.

Si riporta di seguito la documentazione fotografica dello stato dei rotabili, acquisita nel corso dei sopralluoghi effettuati presso il deposito ATAC di Magliana.



Foto n. 01 - Rotabile coinvolto nell'evento del 02.04.2021 (Fonte DiGIFeMA)



Foto n.02 - IR ancora a bordo macchina (IR coinvolto nell'evento del 09.12.2021)

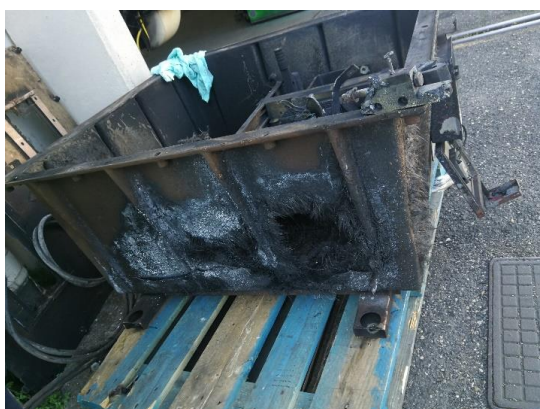


Foto n. 03 - IR coinvolto nell'evento del 09.12.2021 dopo lo smontaggio (Fonte DiGIFeMA)

3. Descrizione dell'evento

Evento del 02.04.2021

Il giorno 02.04.2021 sulla ferrovia isolata Roma Lido si verificava alle ore 12:44 l'intervento in apertura dell'IR 2 della SSE di Torrino in corrispondenza del passaggio del treno del treno MA 226-230. L'inconveniente, poi elettricamente rientrato, potrebbe essere stato determinato dall'impatto del pantografo in presa, risultato danneggiato, con la linea aerea.



*Foto n. 04 – Pantografo treno MA 226-330 (precedente a quello dell'evento del 02.04.2021)
Fonte ATAC*

Il successivo treno viaggiatori 126, proveniente da Cristoforo Colombo e diretto a Roma Porta San Paolo, formato dal materiale CAF 300 – Rcp 381.0-M1 381.1-M2 381.2-M2 382.2-M1 382.1-Rcp 382.0, con cabina abilitata Rcp 381.0, partiva dalla Stazione di Viterbo [km 11+760], con segnale di partenza S4/24 regolarmente disposto a via libera, alle ore 12:54. Percorsi circa 3.250 m, alla velocità di 69 km/h, il macchinista, nel notare la linea aerea di contatto allentata, azionava alle ore 12:57 il manipolatore, effettuando la frenatura del convoglio che si arrestava dopo 189 m, a circa 571 m dall'asse Fabbricato Viaggiatori della Fermata di Tor di Valle. Durante la frenatura, la linea aerea di contatto si danneggiava in diversi punti con conseguente formazione di archi elettrici con principio di incendio. L'eccessivo ritardo delle protezioni per l'interruzione dell'alimentazione della tratta ferroviaria alimentata bilateralmente dalle SSE di Torrino e Magliana, che avveniva con l'apertura manuale dell'IR 8 di Magliana alle ore 13:01:50 causava significativi danni al materiale rotabile coinvolto e all'infrastruttura ferroviaria.

Il capotreno avvisava tempestivamente la DCT (Dirigenza Centrale Traffico) dell'accaduto la quale a sua volta provvedeva ad interrompere il servizio ferroviario sulla tratta Acilia-Porta San Paolo e a chiedere alla DCE la disalimentazione della linea aerea di contatto sulla tratta Eur Magliana – Viterbo. Allertati i soccorsi, sul sito sono intervenuti i Vigili del Fuoco e la Polizia.

A seguito dell'evento non sono risultati danni a persone ad esclusione di un passeggero, feritosi lievemente durante la fase di evacuazione.

Le correnti di guasto producevano significativi danni all'infrastruttura ferroviaria e al Materiale Rotabile a causa del ritardo nell'apertura definitiva degli extrarapidi di alimentazione bilaterale della tratta ferroviaria Magliana-Torrino. In particolare, l'eccessivo ritardo dell'apertura dell'IR n. 8 di Magliana, ha continuato ad alimentare la linea di contatto non rilevando il guasto fino alla sua apertura che avveniva manualmente dal DCE di turno con comando delle ore 13:01:50 (come rilevato dal sistema scada DCE R/L).

A seguito degli archi elettrici e di principi di incendio, in questo intervallo di tempo (circa 4 minuti), i passeggeri iniziavano un esodo spontaneo dal treno con la linea elettrica ancora alimentata. La tratta Magliana-Torrino si sviluppa dal km 4+607 al km 8+790 ed è caratterizzata da un tracciato praticamente rettilineo per tutto il suo sviluppo. L'armamento è costituito da rotaie 50E5, ancorate su traverse in cap monoblocco del tipo FS35 con scartamento nominale di 1435 mm. Il carico per asse massimo consentito sulla linea è pari a 15 t/asse.

I danni materiali hanno interessato prevalentemente il materiale rotabile, la linea aerea di alimentazione e l'armamento quantificati, per le vie brevi, in circa 1.000.000€ complessivi. Per la sostituzione di n. 2 spezzoni di rotaia per circa 18 m e la molatura di 2.780 m di binario, i costi sono stati quantificati in circa 40.000 €.

Per il materiale rotabile coinvolto il personale di officina si recava sul posto alle ore 14.00 del 2 aprile 2021 per definire ed organizzare la messa in sicurezza del convoglio per il rientro in Deposito per consentire i lavori di ripristino della linea aerea di contatto. Il recupero del materiale rotabile dalla linea veniva concluso verso le ore 21.00 con il rientro in Deposito. A seguito dell'evento, il materiale rotabile veniva danneggiato in più punti riportando danni strutturali esterni evidenti.

La linea aerea di contatto è stata danneggiata in tre punti, e sono stati sostituiti circa 10,5 km di condutture di linea di trazione.

Il personale del Reparto Armamento, intervenuto a valle dell'incidente, dopo aver effettuato una verifica puntuale del tratto di binario libero dal treno, constatava che le scariche elettriche avevano provocato una serie di bruciature in molteplici punti. In particolare, in due punti le scosse elettriche avevano di fatto fuso delle piccole porzioni di acciaio sul piano del ferro creando deformazioni che potevano rappresentare un potenziale pericolo. Per il resto, per un tratto di circa 2 km di binario si riscontravano danni sul piano del ferro (pdf) di minore entità che non rappresentavano un problema o un pericolo per la circolazione. Per bonificare il tratto di rotaia maggiormente danneggiato sul piano di rotolamento, nella notte 04/05 aprile si procedeva alla sostituzione di due spezzoni di rotaia da 9 metri. Per i tratti di binario che avevano subito minor danno il Reparto Armamento decideva di eseguire nelle settimane successive un intervento sistematico di molatura delle rotaie per il ripristino completo del piano di rotolamento sia in senso longitudinale che trasversale eliminando così le piccole deformazioni o asperità provocate dai cavi in tensione. La molatura delle rotaie è stata effettuata nelle notti 12/13 – 13/14 – 14/15 aprile ed ha interessato 2.750 m tra binario pari e dispari.



Foto n. 05- Binario danneggiato dall'evento del 02.04.2021 – (Fonte Relazione ATAC)

La circolazione treni è gestita in regime di blocco automatico a correnti codificate (BACC) senza ripetizione a bordo (in funzione con i codici 75 interruzioni minuto- apertura giallo; 180 interruzioni minuto – apertura verde). L'imperatività del segnale è garantita dal sistema train stop modello Westinghouse Elettric. In particolare, il movimento treni nella Stazione di Viterbo è gestito da ACEI (Apparato Centrale Elettrico con comando a Itinerari - schema di principio I 0/19).

A seguito dell'evento, per consentire l'effettuazione dei lavori di ripristino del servizio viaggiatori sulla tratta Porta San Paolo-Acilia, la circolazione treni veniva interrotta sulla tratta ferroviaria Porta San Paolo-Acilia, sia sul binario pari che sul dispari dalle ore 13.00 circa del 02 aprile 2021 fino alla ripresa del servizio del 05 aprile 2021.

Ripresa del servizio, con seguenti prescrizioni, disposta dal Direttore di Gestione Infrastrutture Immobili [nota prot.0164489 del 12 novembre 2021]:

- Rallentamento alla Velocità di 50 km/h sulla tratta oggetto di intervento;
- Disposizione per il personale DCE di effettuare, a seguito dello scatto temporaneo di uno o più extrarapidi della SSE in seguito alla richiusura automatica degli stessi, un comando di apertura sugli enti interessati all'evento di scatto e successiva chiusura automatica.

Per la tratta interrotta veniva attivato un servizio sostitutivo con bus.

Nella dinamica dell'incidente e successive fasi sono interessati, senza entrare nel merito delle loro eventuali responsabilità:

- il personale di bordo del treno 126;
- il CDT di turno;

- il DCE di turno.

Durante l'evento, la caduta del filo di contatto ancora in tensione ha provocato una serie di bruciature in molteplici punti e su due punti si è riscontrata la fusione di piccole porzioni di acciaio del piano di rotolamento con creazione di deformità del profilo.

I convogli MA300 inseriti in servizio passeggeri sulla Ferrovia isolata Roma - Lido sono direttamente derivati da quelli in servizio passeggeri sulla Linea A della Metropolitana di Roma, opportunamente modificati con alcuni adeguamenti, così come riportato nel libretto MC403 N.013163.

Il convoglio formante il treno 126 è costituito di 4 elettromotrici (M1 e M2) e 2 rimorchiata pilota (Rcp) con composizione bloccata (Rcp-M1-M2)+(M2-M1-Rcp).

I convogli sono dotati di impianto di condizionamento cabina e vano passeggeri, e di sistema di videoinformazione e videosorveglianza.

Principali dati relativi ai telai

• Interperno	mm 11.100
• Lunghezza del convoglio (accoppiatori compresi)	mm 108.080
• Larghezza	mm 3.030
• Massa a carico max del convoglio	kg 279.574
• Massa a carico massimo della motrice	kg 47.060
• Massa a tara della rimorchiata	kg 31.117
• n. totale posti per convoglio	1212
• n. di posti a sedere per convoglio	216
• n. posti in piedi per convoglio	992
• n. posti attrezzati per handicappato	4
• Scartamento	mm 1.435

Il circuito di trazione delle motrici sostanzialmente costituito dal **pantografo** (montato sull'imperiale di ciascuna vettura rimorchiata (Rcp), capta la tensione di linea per l'alimentazione dell'equipaggiamento di trazione e dei servizi ausiliari di linea), dallo **scaricatore di sovratensioni** (installato vicino al pantografo), dall'**interruttore extrarapido** (montato a valle del pantografo; la sua connessione o disconnessione è controllata dalla logica di controllo della Bombardier), dall'**equipaggiamento elettrico di trazione e frenatura** (le motrici sono singolarmente dotate di equipaggiamento elettrico di trazione e frenatura elettrodinamica di tipo statico ad inverter ognuno per l'alimentazione di n. 4 motori trifase. in c.a..

La linea di contatto tra la Stazione di Magliana e la SSE di Torrino, alimentata bilateralmente in corrente continua a 1500 Vcc, è del tipo a sospensione longitudinale con due fili sagomati da 100 mmq ed una corda portante di 120 mmq per complessivi 320 mmq; presenta una altezza media dal pdf (piano del ferro) di 4,50-4,70 metri con poligonazione dei fili di contatto di +/- 20 cm. La regolazione automatica, applicata ai solo fili sagomati di contatto, è eseguita con contrappesatura di 750 kg.

La linea di contatto tra le SSE di Magliana e Torrino è suddivisa in tre sezioni, separate da una coppia di portali; le dimensioni delle sezioni sono pari a:

- Sezione 1: 842 m
- Sezione 2: 1.204 m
- Sezione 3: 1.113 m

Il rotabile, risultato danneggiato in più punti con danni strutturali esterni evidenti, non era in condizioni di muoversi in modo autonomo, per cui è stato predisposto un traino con mezzo Gleismack per il trasporto presso il deposito ATAC di Magliana.

Per consentire l'effettuazione dei lavori di ripristino del servizio viaggiatori sulla tratta Porta San Paolo-Acilia la circolazione treni veniva interrotta sul binario pari e dispari dalle ore 13.00 circa del 02 aprile 2021 fino alla ripresa del servizio del 05 aprile 2021. La ripresa del servizio è stata disposta dal Direttore di Gestione Infrastrutture Immobili con le seguenti prescrizioni:

- Rallentamento alla Velocità di 50 km/h sulla tratta oggetto di intervento;
- Disposizione per il personale DCE di effettuare, a seguito dello scatto temporaneo di uno o più extrarapidi della SSE in seguito alla richiusura automatica degli stessi, un comando di apertura sugli enti interessati all'evento di scatto e successiva chiusura automatica.

Evento del 09.12.2021

Alle ore 06:25 del 09.12.2021 il personale comandato sul treno viaggiatori n. 2061 (Rotabile CAF 389-390), in partenza dalla stazione di Acilia in direzione C. Colombo, ha comunicato al regolatore della circolazione (DCT) di essere fermo e che il treno aveva preso fuoco.

Contemporaneamente la DCE comunicava al regolatore della circolazione della mancanza di tensione sul binario dispari tra Acilia e Ostia Antica.

Dopo aver disabilitato il treno e comandato l'abbassamento del pantografo, il macchinista provvedeva a spegnere il principio d'incendio nel sottocassa.

Alle ore 6:31 è stata autorizzata l'evacuazione del treno 2061.

Il treno 2064 sul binario adiacente è stato allertato ed ha proseguito a passo d'uomo in prossimità del treno fermo proseguendo la corsa fino ad EUR Magliana prima dell'Interruzione del Servizio sull'intera linea.

Il gestore ha, poi, attivato il servizio sostitutivo tra Eur-Magliana-Lido Centro e viceversa, e alle ore 6:45 tutti i viaggiatori erano stati condotti fuori dalla sede binari.

Alle ore 9:25 il treno guasto, con l'ausilio del locomotore Gleismack, è stato rimosso e portato nel deposito officina da Magliana stazione.

4. Analisi dell'evento

Evento del 02.04.2021

Dalla lettura della relazione finale della Commissione ATAC sono emersi elementi di criticità, meritevoli di attenzione e approfondimento, relativamente alle protezioni elettriche della tratta interessata dall'evento, per i quali DiGiFeMa ha interessato ANSFISA; quest'ultima, nelle more della conclusione dell'indagine investigativa, ha prescritto ad ATAC Spa l'effettuazione di:

- controlli straordinari, sulla linea in oggetto, relativi allo stato, al funzionamento ed alla manutenzione:
 - dei pantografi di tutti i treni circolanti;
 - dei circuiti di ritorno della trazione elettrica (compresi anche i giunti isolanti al binario relativi alle sezioni di blocco e controllo dei collegamenti di tutte le casse induttive al binario) degli impianti di trazione;
 - del circuito di protezione della trazione elettrica e dei componenti degli impianti di trazione elettrica;
 - della geometria della catenaria e in particolare della poligonazione del filo di contatto;
 - dei dispositivi di sezionamento aereo della linea di contatto, telecomandati o manuali, e dei relativi sistemi di controllo di posizione dei contatti ove presenti;

- la verifica dell'efficacia delle procedure vigenti (per la gestione dei guasti e delle emergenze) e della formazione del personale.

Infine, dall'esame dei dati estratti dai registratori di eventi Cesis a bordo dei semi-treni 381 e 382 si evince che l'attivazione dell'allarme passeggeri è avvenuta alle ore 12:58 e lo sblocco delle porte alle ore 12:58 con linea ancora in tensione. L'alimentazione della linea di contatto tra la SSE Magliana e il treno 381-382 è stata disattivata manualmente dal DCE, su richiesta del DCT, con l'apertura degli interruttori extrarapidi della SSE Magliana alle ore 13:01.

Evento del 09.12.2021

Per l'evento del 09.12.2021 la Commissione di indagine è ancora in attesa di ricevere la documentazione richiesta ad ATAC e di visionare la relazione della Commissione interna di ATAC. ATAC riferisce che *“l'incendio è stato innescato dal mancato intervento in apertura dell'extrarapido (IR) di macchina tarato a 1.800 A. Nel frattempo l'extrarapido della SSE di Acilia si apriva regolarmente per massima corrente mentre l'extrarapido della SSE di Ostia Antica veniva tempestivamente aperto dal personale in servizio presso la Dirigenza Centrale Elettrificazione (DCE)”*.

La necessità di provvedere ad una disalimentazione manuale della TE evidenzia, pertanto, anche nell'evento del 09.2.2021, un inefficace funzionamento del coordinamento delle protezioni delle sottostazioni.

Sono stati riscontrati notevoli danni al materiale rotabile causati dall'incendio dell'IR di macchina e all'Infrastruttura ferroviaria, non ancora quantificati. Non sono stati rilevati danni a persone. La ripresa della circolazione tornava regolare sull'intera linea a partire dall'inizio del servizio del giorno 10 dicembre 2021.



5. Conclusioni

Evento del 02.04.2021

La causa diretta dell'evento verificatosi il 02.04.2021 è riconducibile essenzialmente al cedimento della linea aerea di contatto al passaggio del treno 126; linea elettrica presumibilmente interessata in precedenza anche da impatto con il pantografo in presa del treno, formato dal materiale MA 226-230, transitato sulla tratta Torrino-Magliana prima del treno 126.

La rottura definitiva in più punti della linea aerea di contatto, avvenuta presumibilmente durante la frenatura/arresto del convoglio azionata dal macchinista subito dopo aver notato un notevole allentamento della linea aerea di contatto, comportava la formazione di numerose scariche elettriche sul materiale rotabile e sui binari che ne provocano il danneggiamento e l'attivazione di diversi focolai di incendio.

Tra le principali misure attuate dopo l'evento da ATAC S.p.A. a valle dei suggerimenti sui provvedimenti da adottare riportati nella relazione di indagine interna, si evidenzia che sono in corso le attività per la realizzazione di un sistema di asservimento per la protezione e la gestione degli interruttori extrarapidi presenti nelle SSE che alimentano la linea di contatto per la trazione elettrica che, tramite un'infrastruttura di comunicazione, consente lo scambio di informazioni tra le SITRAS che alimentano la stessa tratta.

Evento del 09.12.2021

Sono tutt'ora in corso anche le indagini sull'incidente del 9 dicembre 2021 dove, in sintesi, come si evince da quanto finora in possesso degli Investigatori, il treno viaggiatori, n. 2061 formato dal materiale CAF 389-390 dopo la partenza dalla Stazione di Acilia e diretto a Cristoforo Colombo, veniva arrestato dal macchinista che notava un principio di incendio sull'ultima cassa.