



DiGIFeMa

Direzione Generale per le
Investigazioni Ferroviarie e Marittime

**LA DiGIFeMa e la promozione della *Just Culture* nelle
attività 2022.**

Il contributo dell'Ing. Marco D'Onofrio

26 OTTOBRE 2023

**La Relazione annuale 2022 è pubblicata sul sito della
DiGIFeMa nella sezione
Comunicazione_Relazioni annuali**





*“Controllore non lo svegliare:
un poco ancora lascialo sognare”
G. Rodari*

Caro Direttore,
alla tua umanità, al tuo garbo accogliente, all'integrità del tuo
impegno e alla tua mente curiosa sono dedicate queste pagine,
al tuo ricordo esprimiamo i sentimenti più intensi di gratitudine.
I tuoi collaboratori



Foreword

01 Introduzione all'organismo investigativo

- 1.1 Ruolo e funzioni
- 1.2 Principi organizzativi della Direzione
- 1.3 Sistemi integrati a supporto delle investigazioni

01

Introduzione
all'Organismo
investigativo

02. Il processo investigativo

2.1 Istituzioni coinvolte nelle attività investigative nei sistemi di trasporto ferroviario, marittimo e a impianti fissi

2.2 Soggetti terzi coinvolti nelle attività investigative

2.3 Rapporti internazionali ed istituzionali

2.4 BD SIGE: i dati su eventi incidentali pervenuti nel 2022

2.4.1 Distribuzione incidenti ed inconvenienti nel settore ferroviario nel 2022

2.4.2 Distribuzione incidenti ed inconvenienti nel settore impianti fissi nel 2022

2.4.3 Distribuzione incidenti ed inconvenienti nel settore marittimo nel 2022

02

Il processo
investigativo

03. Le investigazioni nel 2022

3.1 Settore ferroviario

- 3.1.1 Investigazioni ferroviarie avviate nel 2022
- 3.1.2 Investigazioni ferroviarie completate nel 2022
- 3.1.3 Relazioni intermedie pubblicate nel 2022

3.2 Settore impianti fissi

- 3.2.1 Investigazioni avviate nel 2022
- 3.2.2 Investigazioni completate nel 2022
- 3.2.3 Relazioni intermedie pubblicate nel 2022

3.3 Settore marittimo

- 3.3.1 Investigazioni avviate nel 2022
- 3.3.2 Investigazioni avviate con altri organismi investigativi
- 3.3.3 Investigazioni completate nel 2022
- 3.3.4 Valutazione Preliminare Evento (VPE)

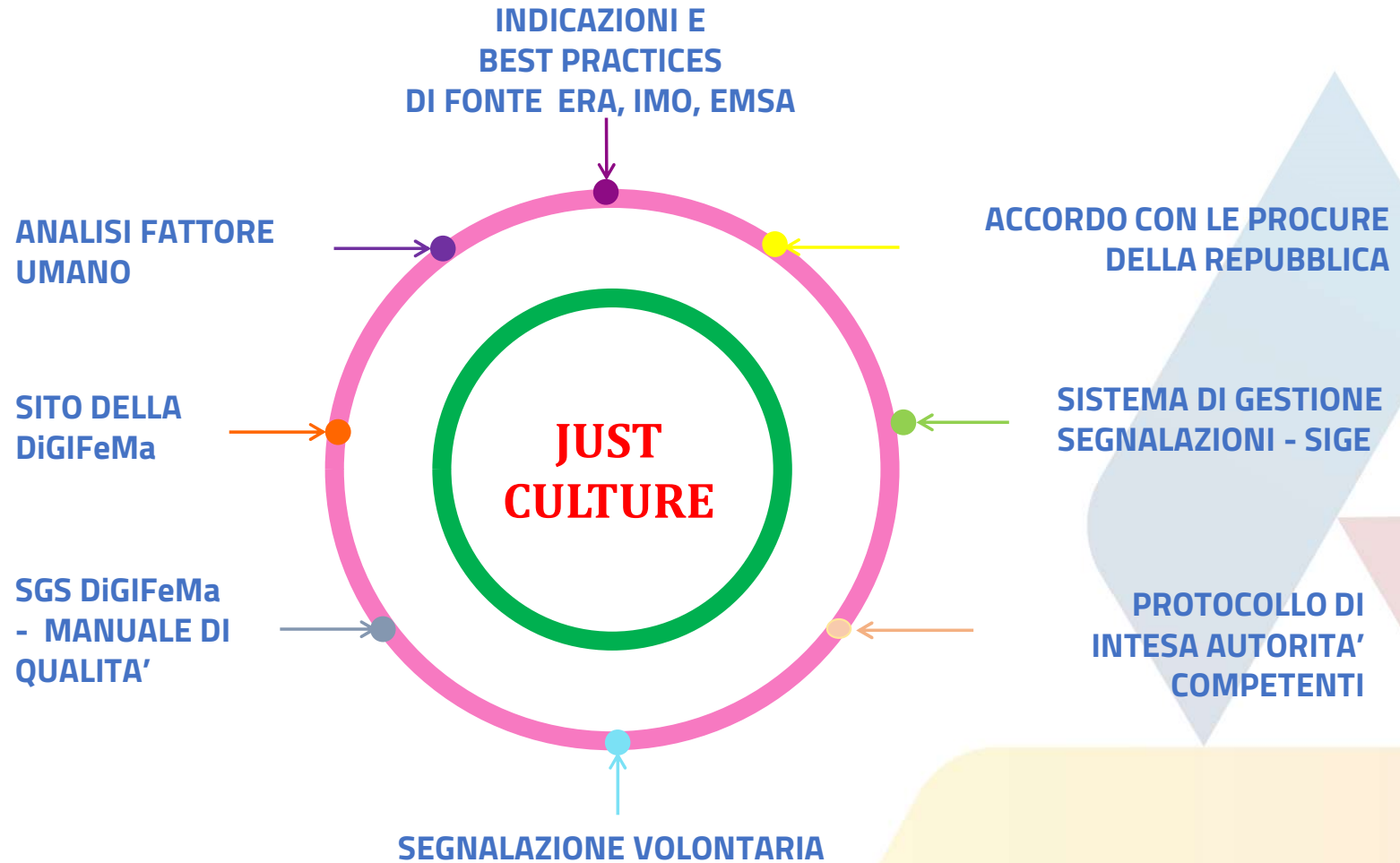
04. Raccomandazioni di sicurezza

4.1 Raccomandazioni emesse nel 2022

- 4.1.1 Settore ferroviario
- 4.1.2 Settore impianti fissi
- 4.1.3 Settore marittimo

03

Le investigazioni
nel 2022




IL 2022 è stato l'anno del NUOVO LOGO della DiGIFeMa

logo
dinamico sintetico
memorizzabile
DiGIFeMa mission
miglioramento della sicurezza
equilibrio attenzione
ferroviario impianti fissi
marittimo
riproducibile triangolo
alert



Sistemi integrati a supporto delle attività

- **Sito** digifema.mit.gov.it
- **Banca dati SIGE** - Sistema GESTione per eventi incidentali
- **Segnalazione volontaria**



The screenshot shows the website interface for the Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime. The header includes the organization's name and logo, along with navigation links for 'Chi siamo', 'Ferroviario', 'Impianti fissi', 'Marittimo', 'SIGE', 'Comunicazione', and 'Amministrazione trasparente'. The main content area features a central message about the 2022 annual report and a section titled 'Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime' which describes the organization's mission and lists three key systems: SIGE (incident reporting), voluntary reporting, and safety recommendations. A footer banner encourages reporting to prevent accidents.

Italiano English

Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime

Chi siamo Ferroviario Impianti fissi Marittimo SIGE Comunicazione Amministrazione trasparente

DiGIFeMa
Direzione Generale per le
Investigazioni Ferroviarie e Marittime

La Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime è lieta di invitare le SS.VV. alla presentazione della Relazione annuale 2022

La DiGIFeMa e la promozione della *Just Culture* nelle attività 2022. Il contributo dell'Ing. Marco D'Onofrio.

Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime

L'obiettivo prioritario della DiGIFeMa è il **miglioramento della sicurezza** del trasporto ferroviario, del trasporto ad impianti fissi e di quello marittimo attraverso le **indagini** per la individuazione delle cause degli incidenti gravi e degli inconvenienti, nonché lo **studio** e la **ricerca** su incidenti ed inconvenienti ripetuti che abbiano comuni aspetti fenomenologici, il **coordinamento** delle indagini stesse ed i **rapporti** con le competenti strutture nazionali, comunitarie ed internazionali, al fine di dare conseguente e compiuta definizione alle raccomandazioni da fornire alle varie parti interessate.

SIGE
Sistema di GESTione delle segnalazioni di incidenti

Segnalazione volontaria

Raccomandazioni di sicurezza

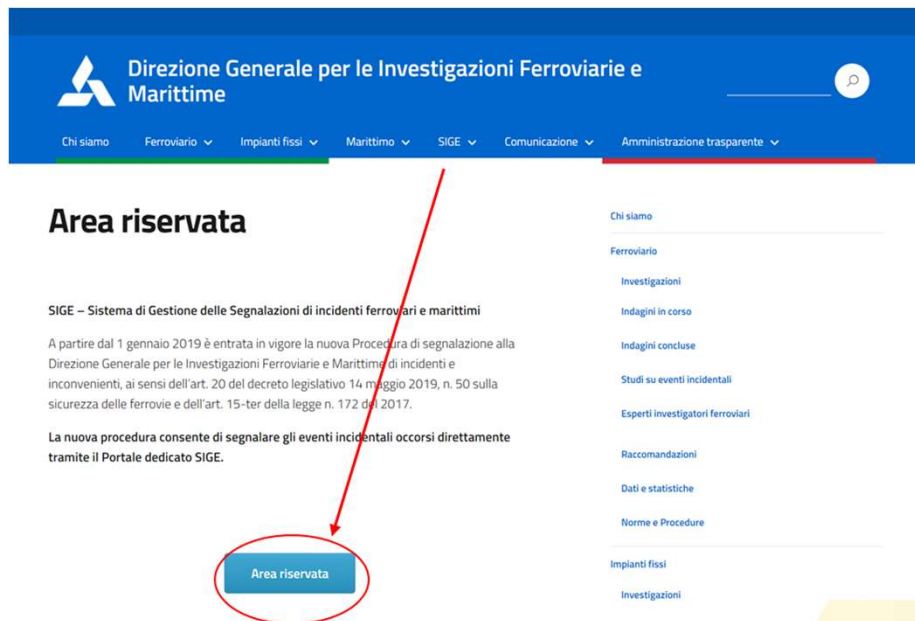
Segnalo e prevengo. Per la sicurezza di tutti.

Sei un operatore dei settori ferroviario, marittimo e a impianti fissi? Puoi lasciare una segnalazione utile alla prevenzione di rischi e incidenti.

Banca dati SIGE - Sistema GESTione per eventi incidentali

A partire dal 2019 la **segnalazione obbligatoria** è gestita dalla DiGIFeMa tramite il sistema **SIGE**.

Il sistema di segnalazione è ormai consolidato per il settore ferroviario e degli impianti fissi.



Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime

Chi siamo Ferroviario Impianti fissi Marittimo **SIGE** Comunicazione Amministrazione trasparente

Area riservata

SIGE – Sistema di Gestione delle Segnalazioni di incidenti ferroviari e marittimi

A partire dal 1 gennaio 2019 è entrata in vigore la nuova Procedura di segnalazione alla Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime di incidenti e inconvenienti, ai sensi dell'art. 20 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 sulla sicurezza delle ferrovie e dell'art. 15-ter della legge n. 172 del 2017.

La nuova procedura consente di segnalare gli eventi incidentali occorsi direttamente tramite il Portale dedicato SIGE.

Area riservata

- Chi siamo
- Ferroviario
- Investigazioni
- Indagini in corso
- Indagini concluse
- Studi su eventi incidentali
- Esperti investigatori ferroviari
- Raccomandazioni
- Dati e statistiche
- Norme e Procedure
- Impianti fissi
- Investigazioni

Segnalazioni ricevute in Banca dati SIGE nel 2022



800 segnalazioni nel settore ferroviario



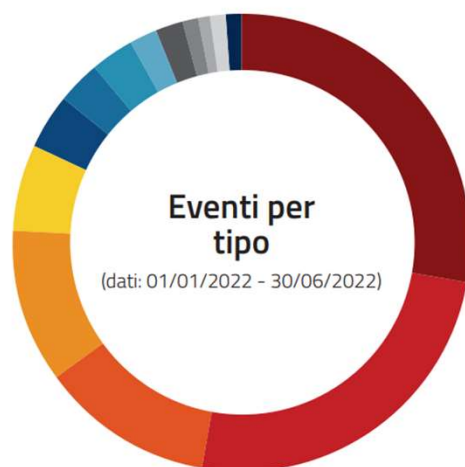
236 segnalazioni nel settore impianti fissi



98 segnalazioni nel settore marittimo

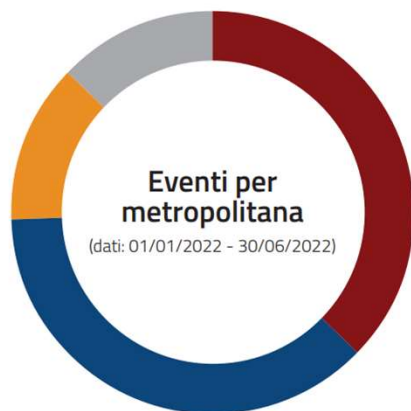


2 - Dashboard di visualizzazione dati estratti dalla Banca dati SIGE nel primo semestre del 2022 relativamente agli eventi segnalati nel settore ferroviario

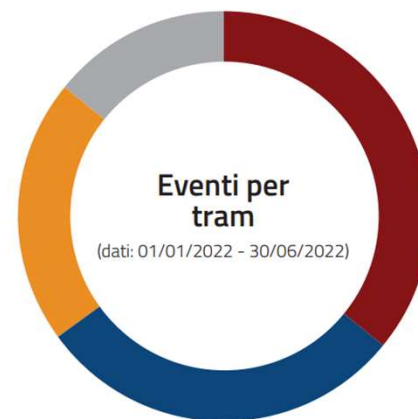


TIPO	TOT	%
[00.03] Evento a PL	136	28%
[00.04] Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	123	25%
[00.13] Altro	57	12%
[00.07] Rotaia rotta o altra deformazione del binario	51	11%
[00.01] Collisione	30	6%
[00.09] Spad	17	4%
[00.02] Deragliamenti	15	3%
[00.11] Movimento non autorizzato	14	3%
[00.05] Incendio o esplosione su materiale rotabile	10	2%
[00.12] Indebito inoltro di treno	9	2%
[13] Altro	6	1%
[00.10] Rottura ruota o assile e altri danni al materiale rotabile	5	1%
[03] Evento a passaggio a livello	4	1%
[00.06] Rilascio di merci pericolose	4	1%
[00.08] Anomalie agli apparati di sicurezza	1	0%
[01] Collisione	1	0%
[04] Incidente a persona causato da materiale rotabile in movimento	1	0%

3 - Dashboard di visualizzazione dati estratti dalla Banca dati SIGE nel primo semestre del 2022 relativamente agli eventi segnalati nel settore degli impianti fissi

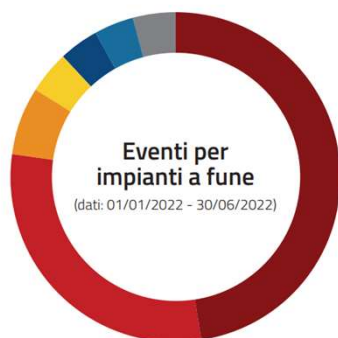


TIPO	TOT	%
[03] Suicidio o tentato suicidio	3	38%
[03] Incidente a persone	3	38%
[01] Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	1	13%
[05] Deformazione del binario o altro disallineamento del binario	1	13%

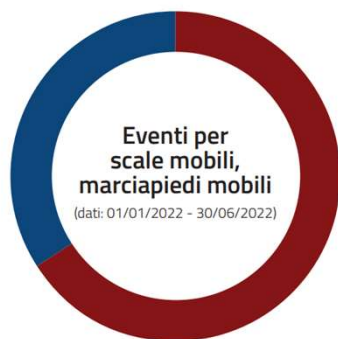


TIPO	TOT	%
[03] Incidente a persona che coinvolge veicolo in movimento	5	36%
[01] Collisione con veicolo stradale	4	29%
[02] Deragliamento di tram	3	21%
[01] Collisione contro ostacolo che ingombra la sede	2	14%





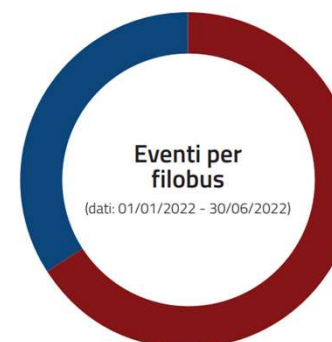
TIPO	TOT	%
[03] Incidente a persona	13	48%
[05] Interruzioni del servizio dovute a eventi interni	8	30%
[02] Rottura fune	2	7%
[02] Rottura rotaia / cremagliera	1	4%
[02] Scarrucolamento della fune	1	4%
[05] Interruzioni del servizio dovute a eventi esterni (incendi, caduta alberi, frane, slavine, ..)	1	4%
[06] Altro evento (specificare)	1	4%



TIPO	TOT	%
[01] Incidente a persona	33	66%
[01] Caduta di persona	17	34%



TIPO	TOT	%
[01] Caduta di persona	2	67%
[02] Altro evento (specificare)	1	33%



TIPO	TOT	%
[01] Collisione con veicolo stradale	2	67%
[02] Deragliamenti di filobus	1	33%



4 - Dashboard di visualizzazione dati estratti dalla Banca dati SIGE nel primo semestre del 2022 relativamente agli eventi segnalati nel settore marittimo



TIPO	TOT	%
Molto grave	8	8%
Grave	32	33%
Meno grave	42	43%
Incidente marittimo	14	14%
N.p.	1	1%

2.4.3 Distribuzione incidenti ed inconvenienti nel settore marittimo nel corso del 2022



La Segnalazione volontaria

art. 27 del decreto legislativo del 9 maggio 2019 n.50



raccolta
strutturata volontaria
segnalazioni incidenti
ferroviario raccolta
near miss base impianti fissi
miglioramento analisi strategie
segnalazione volontaria marittimo
analisi eventi avversi evitati
rischio strumento sostenibilità
profilo di rischio
trasporti consapevolezza
rischio skill
livello sicurezza organizzazione
gestione del rischio azioni
apprendere dall'errore

LA CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE IDEATA DALLA DiGIFeMa PER LA SEGNALAZIONE VOLONTARIA



**Segnalo e prevengo.
Per la sicurezza di tutti.**

Sei un operatore dei settori ferroviario, marittimo e a impianti fissi?
Puoi lasciare una segnalazione utile alla prevenzione di rischi e incidenti.

 **FAI UNA SEGNALAZIONE**

Si accede alla Segnalazione Volontaria dal portale segnaloeprevengo.it o direttamente dal sito della DiGIFeMa.



Presentazione della Campagna
**"Segnalo e prevengo. Per la
sicurezza di tutti."** il 21 giugno 2022
alla presenza del Ministro Prof. Enrico
Giovannini



La campagna *Segnalo e prevengo. Per la sicurezza di tutti.*

Sensibilizzare le aziende sul tema dell'ascolto e della just culture.

Diffondere la conoscenza dello strumento tra gli **addetti ai lavori**, coinvolgendo le aziende e le associazioni.

Favorire un **approccio proattivo** alla sicurezza.



La brochure:

uno strumento agile che contiene tutte le informazioni sulla segnalazione volontaria.





**Segnalo
e prevengo.**

**Per la sicurezza
di tutti.**

Da oggi gli operatori dei settori ferroviario, marittimo e a impianti fissi possono lasciare una segnalazione utile alla prevenzione di rischi e incidenti.



Scopri di più su
www.segnaloeprevengo.it

**Insieme a DiGIFeMa
per la sicurezza di tutti.**

“Segnalo e prevengo. Per la sicurezza di tutti” è un’iniziativa di DiGIFeMa, l’Organismo investigativo nazionale posto alle dirette dipendenze del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in posizione di autonomia rispetto alle altre strutture ministeriali.

Obiettivi

Migliorare i livelli di **sicurezza** nei sistemi di trasporto ferroviario, marittimo e a impianti fissi promuovendo un rapporto di fiducia con gli operatori del settore.

La campagna *Segnalo e prevengo. Per la sicurezza di tutti.*



Il video:

Una clip di 30 secondi per attirare l'attenzione degli addetti ai lavori sull'uso e sulle finalità della segnalazione volontaria

www.segnaloeprevengo.it



I destinatari

Operatori del settore ferroviario

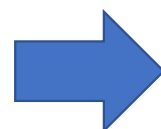
(Gestori imprese, manutentori, caricatori, scaricatori, etc.)

Operatori del settore TPL

(Esercenti tram, metro, filobus, scale mobili ed ascensori)

Operatori del settore marittimo

(imprese armatoriali, società di gestione, imprese di manutenzione di bordo, imprese autorizzate per i servizi di appalto a bordo, etc.)



Affinché possano fare divulgazione al proprio personale dipendente ed eventualmente a quello delle imprese partner.



Segnalo e prevengo. Per la sicurezza di tutti.

Sei un operatore dei settori ferroviario, marittimo e a impianti fissi?
Puoi lasciare una segnalazione utile alla prevenzione di rischi e incidenti.

Nel settore dei trasporti in Italia, molti incidenti potrebbero essere evitati con l'attuazione di buone pratiche di prevenzione, come una semplice segnalazione volontaria.

Comunica eventuali situazioni di pericolo su questo portale in modo semplice e veloce. Un sistema di segnalazione volontaria online che non ha l'obiettivo di individuare le responsabilità ma solo di prevenire rischi e incidenti.

Per scaricare il kit completo della campagna clicca qui.

Vedi

Hai assistito ad una situazione di potenziale rischio o di pericolo per mancato rispetto delle norme di sicurezza?

Segnala

Clicca su "Fai una segnalazione", inserisci i tuoi dati e lascia un messaggio descrivendo quello che hai visto.

Previene

DiGIFeMa prenderà in considerazione la tua segnalazione analizzandola con attenzione.

Si può scaricare il materiale della campagna dal sito istituzionale della
digifema.mit.gov.it **cliccando qui**



Segnalo e prevengo. Per la sicurezza di tutti.

Sei un operatore dei settori ferroviario,
marittimo e a impianti fissi?
Puoi lasciare una segnalazione utile
alla prevenzione di rischi e incidenti.



Quello che è davvero importante è l'aver fede nelle persone.

Steve Jobs

digifema@mit.gov.it



AUDIT IMO - Roma, maggio 2022



AUDIT IMO maggio 2022

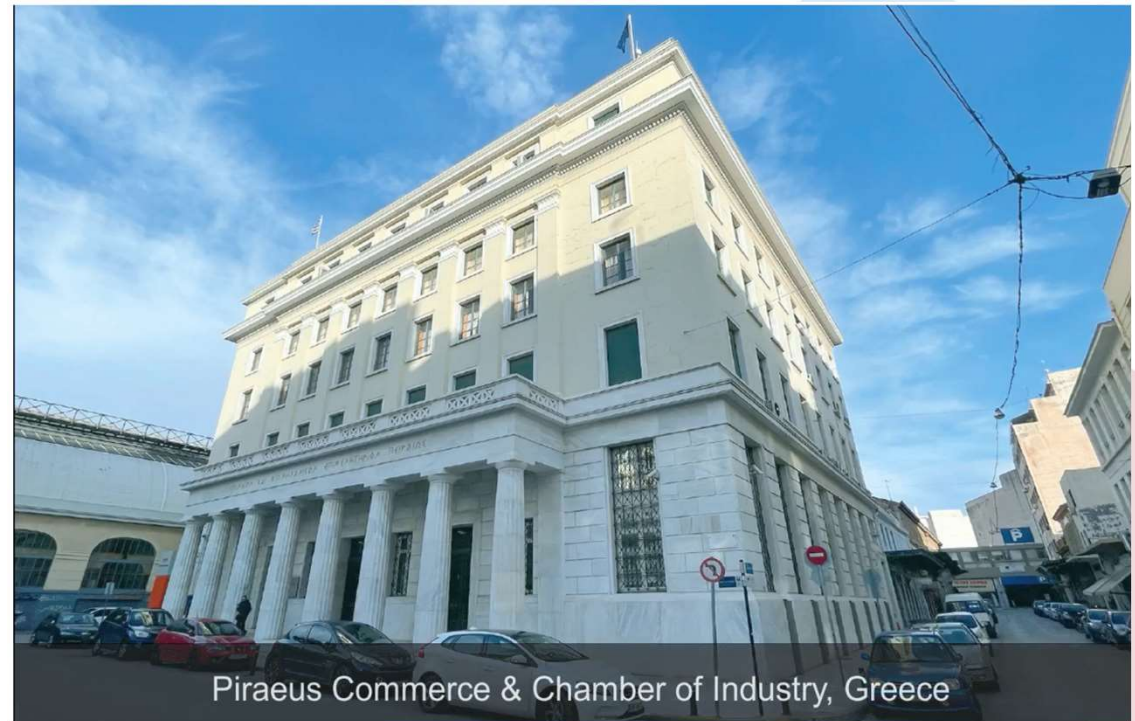
L'Audit mirava a misurare l'implementazione degli strumenti IMO attraverso gli impegni assunti dall'Italia in ambito internazionale.

La DiGIFeMa ha descritto le modalità di attuazione degli strumenti IMO nell'ambito delle investigazioni marittime.



PROGETTO SAFE MODE: HUMAN FACTOR NEL SISTEMA DEL TRASPORTO MARITTIMO ED AEREO

Workshop finale
Atene 10-11 Novembre 2022



Dal progetto SAFE MODE la DiGIFeMa ha deciso di approfondire l'**analisi SOAM (Safety Occurrence Analysis Methodology)** sviluppata dall'Agencia europea di controllo del traffico aereo EUROCONTROL per un'applicazione alle investigazioni.

Finalità: individuare aree di miglioramento



Investigazioni completate nel 2022



ID. ERAIL	DATA EVENTO	TIPOLOGIA	LUOGO	BREVE DESCRIZIONE
IT-6182	06.02.2020	Svio	PM Livraga (LO), Linea AV MI/BO	Svio treno AV n. 9595 di Trenitalia
IT-6349	19.08.2020	Fuga e svio	Carnate (MB), Linea Milano-Bergamo	Fuga e successivo svio treno n. 10776 di Trenord
IT-10072	21.03.2021	Svio	PM Bivio Adda (BG), Linea MI-Bergamo	Svio treno n. 2231 di Trenord
IT-10168	01.12.2021	Collisione e svio	Cedegolo, Linea Brescia- Iseo-Edolo	Collisione contro masso e svio treno n. 1917 di Trenord




Relazioni intermedie pubblicate nel 2022



ID. ERAIL	DATA EVENTO	TIPOLOGIA	LUOGO	BREVE DESCRIZIONE
IT-10073	02.04.2021 e 09.12.2021	Collisione e incendio	Linea Roma - Lido	Collisione treno n. 126 di ATAC con linea aerea di contatto e Principio incendio treno n. 2061 e caduta linea aerea di contatto
IT-10167	14.12.2021	Incidente a persona	Torino Orbassano	Investimento mortale di un AdC treno n. 49353 di Mercitalia Rail



Relazioni intermedie pubblicate nel 2022



DATA EVENTO	TIPOLOGIA	LUOGO	TIPO IMPIANTO	BREVE DESCRIZIONE
23.05.2021	Incidente a persone	Stresa (Verbania)	Impianto a fune	Caduta cabina Funivia Alpino - Mottarone

Sono state emanate n. 3 raccomandazioni intermedie, consultabili sul sito della DiGIFeMa digifema.mit.gov.it



**SOPRALLUOGO DELLA
DiGIFeMa, MOTTARONE
LUGLIO 2022**



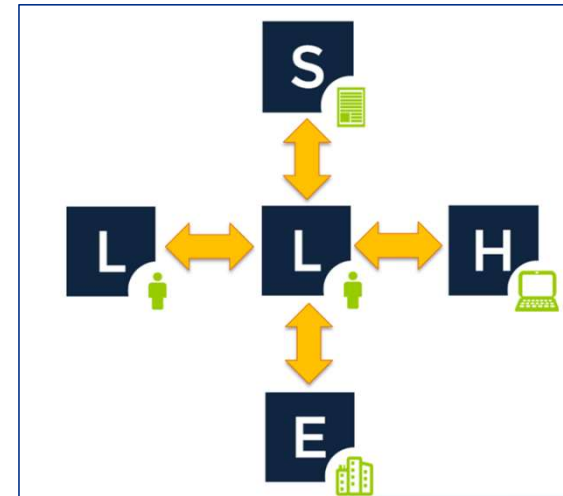
INVESTIMENTO AGENTE DI CONDOTTA- ORBASSANO, 14.12.2021



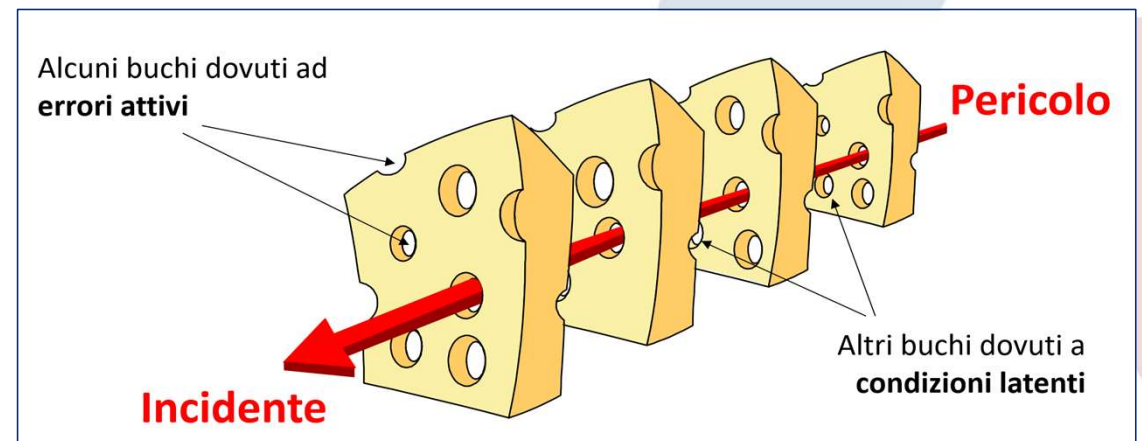
ANALISI EVENTO CON **METODOLOGIA SOAM (Safety Occurrence Analysis Methodology)**.

Caratteristica principale: analizzare la prestazione umana in un'ottica di sistema, osservandola nel contesto in cui si è svolta e prendendo in considerazione tutti i fattori che con essa possono aver contribuito al verificarsi dell'incidente.

Modello SHELL



Modello Swiss Cheese.



La metodologia si articola in diverse fasi, schematizzate nel seguente diagramma:





SOFTWARE:

Regole, procedure, metodi di lavoro, documenti scritti
(Es: Normativa di esercizio, manuali di mestiere, circolari, disposizioni, ...)



HARDWARE:

Sistemi ed attrezzature tecniche per lo svolgimento del lavoro, interfaccia operative, leve e comandi,
(Es: Cabina di guida, Dispositivi di Protezione Individuali, segnali, infrastruttura, ...)



ENVIROMENT:

Ambiente fisico, naturale, sociale, economico e organizzativo.
(Es: Spazio di lavoro, visibilità, condizioni meteo, ...)



LIVEWARE:

Individui: competenze, esperienze, attitudini, stato fisico, stato emotivo, ecc.
(Es: i colleghi di lavoro, il loro ruolo nell'organizzazione, ...)



ALTRI FATTORI DI SISTEMA

Il progressivo processo di liberalizzazione e la nascita di un mercato competitivo con numerose imprese operanti nel settore del trasporto merci ha reso necessarie misure di efficientamento che hanno spinto a modificare la distribuzione dei compiti fra le diverse figure professionali dell'esercizio ferroviario e, quando necessario, a ridefinirne i loro ruoli (AFS1).

FATTORI ORGANIZZATIVI

Gli accordi sindacali relativi alle PAT hanno ridefinito *de facto* una parte del ruolo svolto dall'AdC, senza che questo trovi pieno riconoscimento nell'MMC, introducendo quindi una contraddizione almeno potenziale nei criteri che definiscono quando l'AdC è tenuto a svolgere le operazioni di aggancio-sgancio (F01).

Nell'MMC le attività di aggancio sono inquadrate come un'attività tipica del personale della preparazione dei treni, assegnata all'Agente di Condotta solo in caso di anomalie che comportino una richiesta di soccorso da parte del treno (F02).

Prevenzione rischi associati all'aggancio affidata esclusivamente a norme di anti-infortunistica rivolte al singolo operatore che esegue l'aggancio da terra (F03).

Le norme non prevedono l'utilizzo di uno specifico protocollo di comunicazione fra i due agenti che eseguono l'aggancio - uno da terra e l'altro dalla cabina di guida (F04).

CONDIZIONI CONTESTUALI

Propensione di AdC_A e AdC_B a svolgere in proprio le operazioni di aggancio (bypassando i TPT) ogni volta che queste offrono l'opportunità per integrare la propria retribuzione e potenzialmente di anticipare la conclusione del proprio servizio (CC1).

Ad Orbassano capita frequentemente che all'arrivo o alla partenza di un treno non ci sia un TPT immediatamente disponibile (CC2).

Ad Orbassano è frequente il caso di operazioni di sgancio effettuate in proprio dagli AdC. La stessa cosa, con una frequenza minore, avviene per le operazioni di aggancio (CC3).

Ad Orbassano è invalsa la prassi, per alcuni AdC, di effettuare le operazioni di aggancio sgancio senza concordarle preventivamente con il COT (CC4).

Operazioni di aggancio percepite come residuali da AdC_A e AdC_B nell'ambito della loro attività ordinaria e non necessitanti di tutte le misure di sicurezza previste per i manovratori (CC5).

«Punto cieco» della E652 che non consente di scorgere visivamente dalla cabina chi si trovi immediatamente di fronte alla locomotiva (CC6).

ERRORI / VIOLAZIONI

AdC_A e AdC_B concordano di effettuare in proprio l'operazione di aggancio, senza avvertire preventivamente il COT (VIOLAZIONE 1)

AdC_A effettua il primo tentativo di accostamento al materiale senza attendere che AdC_B comandi la manovra da terra (VIOLAZIONE 2)

AdC_B omette di verificare che la colonna di carri su cui effettuare l'aggancio sia correttamente frenata (VIOLAZIONE 3)

AdC_B si predispone ad effettuare l'aggancio senza indossare il casco (VIOLAZIONE 4)

AdC_B si inserisce fra la locomotiva ed il primo carro senza attendere che l'accostamento sia completato (VIOLAZIONE 5)

AdC_B decide di inserirsi fra la locomotiva ed il primo carro per rimuovere i segnali di coda, assumendo erroneamente di avere tempo a sufficienza prima che AdC_A effettui l'accostamento (ERRORE 1)

AdC_A reinserisce la trazione dopo la chiusura dell'IR assumendo erroneamente che AdC_B si trovi a lato del binario e non fra i respingenti (ERRORE 2)

BARRIERE

Assenti o non funzionanti

L'articolo 0.2.14.1 dell'MMC impone all'AdC di non attraversare i binari fra rotabili fermi e poco distanti, ma non viene rispettata da AdC_B.

La seconda parte dell'articolo 2.1.11 Paragrafo 3 dell'MMC vieta all'AdC di inserirsi fra la locomotiva e il primo carro prima che sia completato l'accostamento, ma non viene rispettata da AdC_B.

INCIDENTE

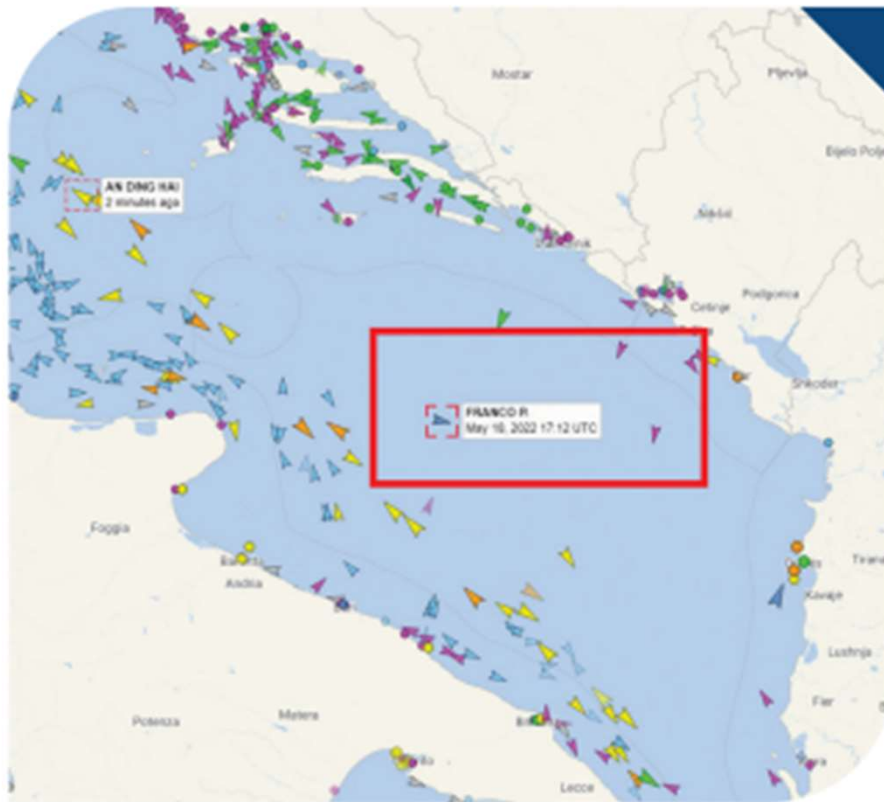
AdC_B non riesce a spostarsi per tempo mentre avviene l'accostamento della locomotiva e rimane schiacciato fra il respingente lato sinistro della locomotiva (nel senso di marcia) ed il respingente lato corrispondente del primo carro.

Investigazioni marittime avviate nel 2022

CLASSIFICAZIONE IMO	DATA EVENTO	TIPO EVENTO	BREVE DESCRIZIONE
Molto grave	18.05.2022	Affondamento	Affondamento del rimorchiatore "FRANCO P", Bari
Molto grave	19.10.2022	Collisione	Collisione tra M/N "MIKA" E M/P "LUGARAIN" e affondamento del M/P "LUGARAIN", Ravenna



Affondamento "Franco P"



SETTORE MARITTIMO

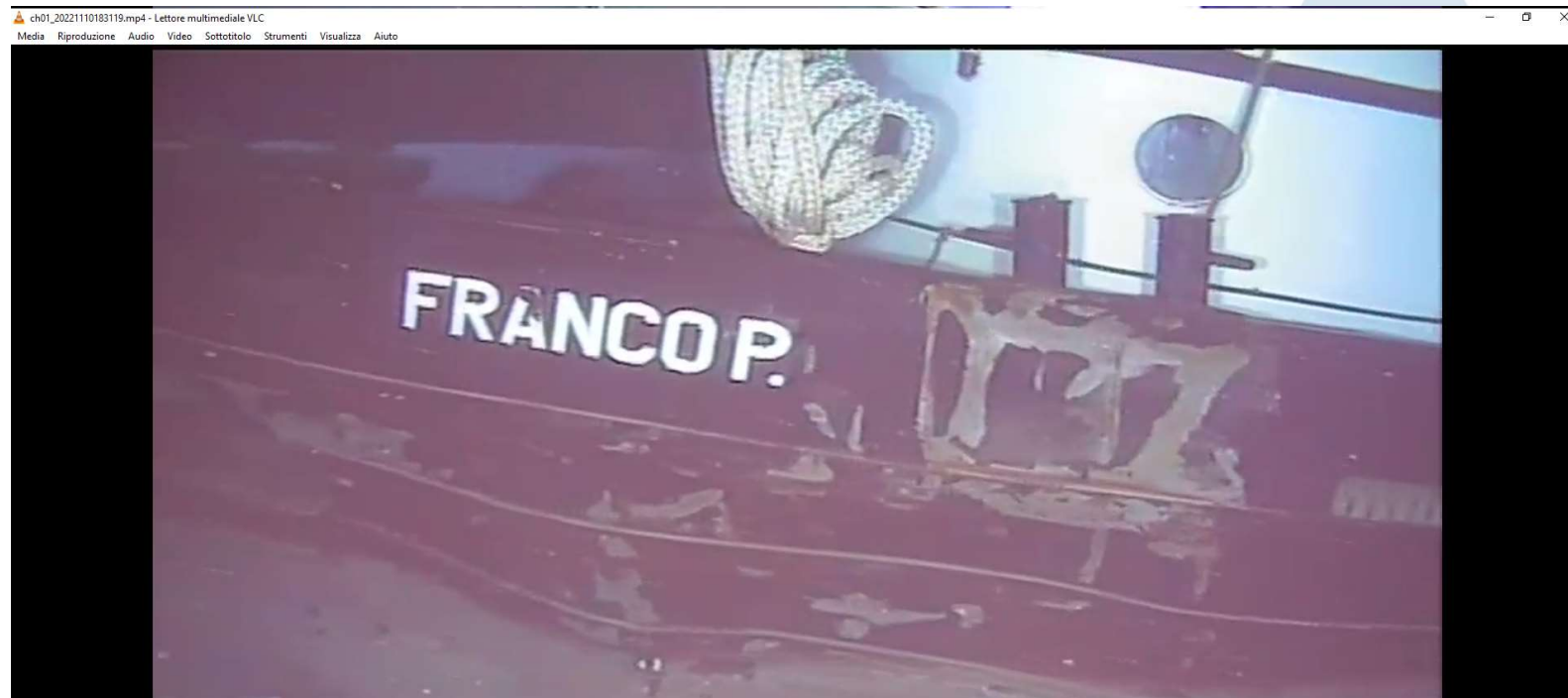
Affondamento del rimorchiatore "FRANCO P", avvenuto il 18.05.2022, Bari.

*Ultimo posizionamento del Rimorchiatore "FRANCO P"
(tratto da sito Marine Traffic)*

Incidente probatorio 22.08.2022 Bari



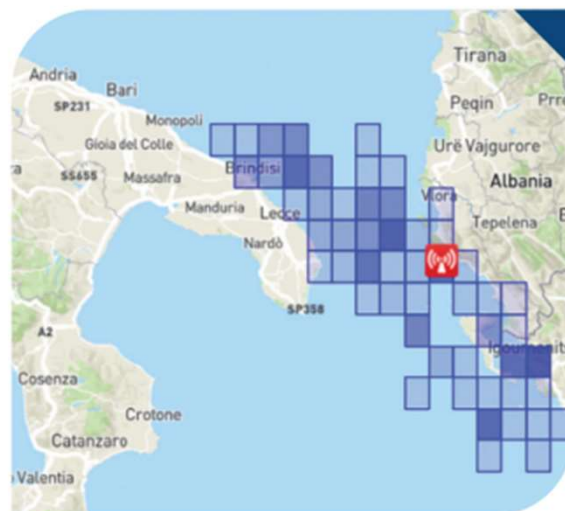
Ispezione ROV Marina militare Nave Alghero 07.12.2022



Investigazioni marittime completate nel 2022

CLASSIFICAZIONE IMO	DATA EVENTO	TIPO EVENTO	BREVE DESCRIZIONE
Molto grave	06.09.2021	Affondamento	Affondamento del M/P "AURORA", Rimini

Investigazioni avviate con altri Organismi investigativi



SETTORE MARITTIMO

Incendio a bordo della M/N "EUROFERRY OLYMPIA", avvenuto il 18.02.2022, a nord dell'isola di Corfù.

*Ultimo posizionamento della M/N "EUROFERRY OLYMPIA"
(tratto da sito Marine Traffic)*



Il 18 febbraio 2022, alle ore 03:56 circa, è scoppiato un incendio nella zona del garage principale del Ro-Pax "EUROFERRY OLYMPIA", mentre era in rotta per il suo viaggio programmato da Igoumenitsa (Grecia) a Printizi (Italia). L'incidente è avvenuto in acque territoriali greche.

Ci sono stati **11 feriti, 11 passeggeri dispersi**, trovati morti all'interno dei loro camion.

L'incendio si è sviluppato all'interno del garage principale in corrispondenza del ponte 2; successivamente anche sul ponte 3.

A causa della complessità dell'incidente, il processo investigativo è ancora in corso e sono necessarie ulteriori analisi per identificare i problemi di sicurezza e i fattori che hanno contribuito all'incidente, ed durante i problemi di sicurezza e i fattori che hanno contribuito agli eventi che si sono verificati durante l'emergenza.

Tra le altre cose, l'indagine e l'analisi in corso si concentrano sui seguenti **elementi chiave**:

- L'origine e la propagazione dell'incendio
- Le attività e le prestazioni antincendio dell'equipaggio
- Il funzionamento e l'efficienza delle attrezzature antincendio fisse
- Il processo di evacuazione
- Le procedure di carico
- I dati VDR.

Raccomandazioni emesse nel 2022

22



3 (interim report)



5



04

Le raccomandazioni
di sicurezza

Per dettagli consultare il sito della Direzione

digifema.mit.gov.it/raccomandazioni/



GRAZIE DELL'ATTENZIONE!

**Ha una maggiore efficacia nell'apprendere una curiosità volontaria,
che non una costrizione intimidatoria**

Sant'Agostino

