

Fs, multa da 1,75 milioni per il blackout di Roma Termini che mandò in tilt i treni: «grave negligenza», la storia del chiodo di Maurizio Perriello

L'Autorità di regolazione dei trasporti sanziona Rfi per il caos ferroviario del 2 ottobre 2024. Coinvolti 1.165 treni, con 69.267 minuti di ritardo complessivi. La multa non riguarda il semplice danneggiamento del cavo: sotto accusa allarmi, sistemi di riserva e procedure che non riuscirono a contenere il guasto (Fonte: <https://www.corriere.it/> 4 settembre 2026)



Un chiodo piantato durante alcuni lavori notturni, un **cavo elettrico** danneggiato e, qualche ora dopo, uno dei peggiori «**blackout**» ferroviari registrati negli ultimi anni a **Roma Termini**. Ma a quasi due anni dal [caos del 2 ottobre 2024](#), per l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) quel chiodo non basta più a spiegare ciò che è accaduto. Rete Ferroviaria Italiana è stata multata per **1,75 milioni** e la **delibera 163/2026** dell'Autorità, approvata il 3 settembre, individua una **serie di carenze** nella capacità dell'infrastruttura di assorbire il guasto iniziale: allarmi assenti o inefficienti, sistemi di riserva incompleti, un'anomalia non individuata durante l'intervento e una procedura interna che non risultava applicata.

L'Art parla di «**negligenza grave**» e ritiene che Rfi non abbia adottato misure adeguate per assicurare accessibilità e funzionalità dell'infrastruttura. La sanzione **dovrà essere pagata entro 30 giorni** dalla notifica, ma la società può **impugnare** il provvedimento davanti al Tar del Piemonte entro 60 giorni o presentare **ricorso straordinario** entro 120.

Il caos ferroviario del 2 ottobre 2024, cosa è successo

Tutto cominciò intorno all'**1.30 di notte**, quando durante alcuni lavori un'impresa appaltatrice danneggiò un cavo. I tecnici furono contattati alle 1.45 e **arrivarono intorno alle 2.20**. Il problema

sembrava circoscritto, ma all'interno della cabina di media e bassa tensione si era verificato un **blocco della logica** che non venne rilevato. È uno dei passaggi decisivi della ricostruzione. La stazione disponeva infatti di **due alimentazioni** in media tensione, una Acea e una Fs, con commutazione automatica. Il **blocco** impedì però il passaggio alla seconda linea, che era disponibile. **Nemmeno il gruppo elettrogeno entrò in funzione**, perché il sistema continuava a rilevare la presenza dell'alimentazione Fs.

Rimasero così a sostenere gli apparati le **batterie di continuità Ups**. Ma anche la loro entrata in funzione non venne segnalata, a causa di un guasto al relativo sistema di allarme. Esaurita l'autonomia, **alle 6.20 si spensero gli impianti di segnalamento** di Roma Termini e Roma Tiburtina, proprio mentre cominciava una delle fasce più delicate per il traffico pendolare.

Coinvolti 1.165 treni, quasi 70mila minuti di ritardo

Le dimensioni del disastro ferroviario emergono dai **numeri** comunicati inizialmente dalla stessa Rfi all'Autorità: 1.165 treni coinvolti e 69.267 minuti di ritardo complessivi, pari in media a **59 minuti per convoglio**. Le **soppressioni** furono **680**, delle quali 476 totali e 204 parziali; altri **31 treni vennero deviati** da Termini.

Alle **6.30** venne formalmente aperta l'**emergenza**. I convogli diretti verso Roma dalle linee **Alta velocità Firenze-Roma e Napoli-Roma** furono in parte instradati sulle linee convenzionali, mentre altri servizi vennero cancellati o limitati. Alle **8.50** furono rialimentati e riconnessi gli impianti di Termini e Tiburtina e alle **9.15** venne ristabilita la piena funzionalità, anche se i contraccolpi sulla circolazione proseguirono fino al pomeriggio. Tra le 6.20 e le 8, inoltre, a Termini non furono disponibili **né le informazioni visive né quelle sonore** ai passeggeri. A Tiburtina **non funzionavano i monitor**, mentre rimasero attivi gli annunci dagli altoparlanti.

Perché Rfi è stata multata: oltre il caso del «chiodo»

È qui che la delibera cambia prospettiva rispetto alla prima **narrazione del «chiodo»**. Rfi non viene sanzionata semplicemente perché un'impresa appaltatrice danneggiò un cavo. Per l'Autorità, il punto è che i sistemi predisposti dal gestore **non furono capaci di circoscrivere quell'incidente** e impedirgli di trasformarsi nel blocco di uno dei nodi ferroviari più importanti d'Italia.

L'Art ha individuato **diversi problemi**: il blocco della logica della cabina non venne rilevato dai tecnici; mancava un adeguato allarme sulla centralina di alimentazione a bassa tensione; alla ridondanza delle fonti elettriche non corrispondeva una ridondanza degli apparati logici; non furono segnalati né il blocco della cabina, né la mancata attivazione del generatore, né l'ingresso in funzione delle batterie.

È stata inoltre rilevata la **disapplicazione** di una specifica interna di Rfi relativa alla **trasmissione degli allarmi** sui malfunzionamenti dell'alimentazione. L'Agenzia non ha invece riscontrato violazioni delle norme sulla sicurezza della circolazione o degli standard tecnici ferroviari

obbligatori. In altre parole, anche ammettendo che il danneggiamento iniziale fosse **imprevedibile**, secondo l'Autorità non era imprevedibile che una rete complessa potesse subire un **guasto elettrico**: proprio per questo servono allarmi, procedure d'emergenza e sistemi alternativi in grado di evitare un effetto domino.

Il «diritto costituzionale alla mobilità» e la multa da 1,75 milioni

Nel determinare la sanzione l'Autorità considera la violazione particolarmente grave anche per la sua portata: il blocco del nodo romano **si propagò sulla rete nazionale** e interessò centinaia di migliaia di passeggeri nella fascia pendolare del mattino. Secondo l'Art, le conseguenze hanno prodotto una lesione sia del «diritto costituzionale alla mobilità dei passeggeri», sia del diritto degli operatori ferroviari alla piena e corretta disponibilità dell'infrastruttura.

L'Autorità considera inoltre la **violazione reiterata**, richiamando due precedenti accertamenti del 2023 e del 2025. Il **massimo** applicabile nel procedimento era di **2 milioni di euro**. L'Autorità ha però riconosciuto a Rfi una **riduzione di 250mila euro** per le misure adottate successivamente: il sistema degli allarmi è stato rafforzato e remotizzato e sono state introdotte nuove procedure che prevedono verifiche sul posto anche quando non arrivano ulteriori segnalazioni. Da qui l'importo finale di 1,75 milioni di euro.