

# I treni deragliano e la nuova agenzia non parte

» VIRGINIA DELLA SALA

C'è un dato che non si può ignorare: nel 2018 gli incidenti sulla rete ferroviaria sono aumentati. Se ne contano 113 sulla sola rete gestita da Rfi. Paradossale: lo racconta l'Ansf, l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie, nel suo ultimo rapporto, ovvero l'ente addetto ad assicurare la sicurezza e a controllare chi controlla. Cosa che, evidentemente, non è fatta a dovere da nessuno.

**TANTO CHE**, dopo il crollo del ponte di Genova, il ministero dei Trasporti aveva deciso - col decreto Genova - di creare una sola agenzia, Ansfisa, che vigilasse su strade, autostrade e sistema ferroviario assorbendo Ansf. Una vera e propria riforma, con ispezioni e controlli diretti delle strutture e delle opere d'arte. Oggi, infatti, l'agenzia verifica soprattutto che quanto dichiarato da Rfi e gestori regionali sia corretto. Problema: nonostante la fretta, Ansfisa non esiste an-

cora perché manca il decreto interministeriale (Trasporti, Tesoro e Funzione pubblica) che dovrebbe avviarla, previsto entro il 31 marzo. Dal ministero dei Trasporti sostengono di averlo inoltrato agli altri due, ipotizzando che l'Agenzia possa vedere la luce tra due settimane, mentre chi ha redatto regolamento e statuto sostiene che la scadenza di questo termine implicherà l'avvio di un nuovo iter, lungo e costellato da farraginosità burocratica, lasciando in questo modo invariato lo status quo più a lungo possibile. Magari il tempo necessario a completare l'iter di assunzione in corso ad Ansf. L'ottimismo del Mit, insomma, sembra dissimulare le difficoltà che sta creando la resistenza dell'Agenzia al nuovo ente. Il direttore, Marco D'Onofrio, ha inviato nelle scorse settimane una lettera al gabinetto di Toninelli con perplessità sul lavoro del presidente dell'Ansfisa, Alfredo Principio Mortellaro (già nominato) e sul suo regolamento. D'Onofrio lamenta una riduzione "qualitativa e quantitativa"

degli uffici a fronte di un "aumento delle funzioni attribuite" e solleva perplessità su una eventuale "parcellizzazione degli uffici" che "farebbe perdere la capacità di sintesi" e "l'efficacia dell'azione amministrativa". Eppure, almeno un quarto degli uffici dei settori che compongono Ansf sono privi di organico, incluso quello "analisi tecnica sottosistema strutturali di terra", molti sono già riuniti sotto gli stessi dirigenti - spesso comandati o arrivati da Fs con ricorsi - che per questo motivo hanno un aumento di stipendio del 30%.

Nel nuovo regolamento si fa poi notare l'assenza di previsioni sull'attività sanzionatoria e la necessità di farla passare in capo all'area ispettorato e controllo. Ispettori che non solo non sono inquadrati come tali ma che fanno soprattutto monitoraggio dei gestori e audit sulle procedure interne. Nei dati di ieri, nonostante il decreto sanzionatorio del 2017 e le relazioni ispettive, non c'è traccia di sanzioni, neanche quando lo stesso incidente si è ripetuto più volte nello stesso posto (come a Pioltello). L'Agenzia preferisce il metodo del richiamo, non molto efficace se si guarda ai numeri della stessa

Ansf: nel 2018 sulla rete Rfi ci sono stati 8 deragliamenti "tutti riconducibili a problematiche manutentive". Fuori dai rilievi ufficiali, tra 2016 e 2018 ci sono stati 450 guasti (rotture del binario, giunti e deragliamenti): 13,5 mese.

**È PERÒ** l'Ansf a rilasciare ai gestori le autorizzazioni di sicurezza. "Per troppo tempo l'installazione dei sistemi tecnologici si sta procrastinando" ha detto ieri il direttore D'Onofrio, in contraddizione con se stesso. La collisione del 28 marzo tra due treni sulle reti di Ferrovie Nord, infatti, è avvenuta in quella parte di tratta su cui non è stato installato ancora il Sistema di controllo marcia treno (Scmt) che, in estrema sintesi, agisce sul freno quando il treno si deve fermare. Eppure la rete ha avuto l'autorizzazione sulla base di una comunicazione programmatica, l'installazione del sistema sulle tratte mancanti (15%) entro marzo. Previsione che però non è stata rispettata. Così Ansf, che "non può fermare i treni", impone limiti di velocità più bassi, motivo per cui l'ad di Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti condivide tacitamente la critica allo stato della sicurezza ferroviaria prodotto dal rapporto incestuoso Ansf-Rfi. E anche perché, a quanto pare, non funzionano.



## Regolamenti

È in corso una guerra tra vertici contro la riforma del ministero che potenzia controlli su strade e rotaie



**Recidive** A gennaio 2018 un treno è deragliato a Pioltello: 2 morti. Accanto, Danilo Toninelli Ansa