

I sindacati: «No a capri espiatori i binari regionali passino a Rfi»

Tarlazzi (Uil): 15mila binari unici dove la sicurezza non è garantita, cambiare il Piano trasporti

● La denuncia dell'ex ferroviere Giovanni Luciano (Cisl): la riforma del 2001 ha creato due livelli di sicurezza molto diversi, si cambi subito rotta

M. Fr.

«Come volevasi dimostrare». A due giorni dalla tragedia di Corato gli unici indagati sono i due capistazione: quello di Andria e quello di Corato. Era scontato. E, sebbene la Procura di Trani stia rivolgendo l'attenzione sia verso chi aveva la giurisdizione sulla sicurezza - l'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (l'Ustif regionale che fa capo al ministero dei Trasporti) - sia verso le cause che hanno ritardato il raddoppio del binario già finanziato dall'Ue, i sindacati tutti denunciano come sia sbagliato limitarsi ad individuare «facili capri espiatori».

«Ma si può tirare la croce addosso a due semplici lavoratori per un errore umano quando per un milione di volte di volte hanno fatto il loro dovere coprendo le inefficienze mentre la colpa è di un sistema di sicurezza preistorico?». Il più esplicito è Giovanni Luciano. Da poco promosso a segretario confederale, è stato per due mandati segretario generale della Fit Cisl, ma soprattutto ha fatto il capotreno per ben 14 anni. «E' dal 1950 che si sono sistemi di automazione. Noi sulla linea Adriatica Pescara-Termini nel 1982 avevamo il cosiddetto "Blocco Fs": se il treno non era ancora passato, era impossibile mettere il "Verde" al semaforo, l'apparato centrale elettrico lo bloccava».

La situazione dei sistemi di sicurezza in Italia per il sindacato è infatti in gran parte buona. «L'unica eccezione sono le 12-13 ferrovie in concessione che invece hanno un tasso di sicurezza molto minore: quasi tutte hanno ancora il sistema a blocco telefonico senza nemmeno la cosiddetta "Ridondanza", l'allargamento della possibilità del blocco a più persone per evitare l'errore di un singolo».

Il problema dunque per i sindacati è quello della doppia normativa. «Solo sulle ferrovie regionali non vigono le regole di sicurezza imposte dall'Agenzia nazionale sicurezza ferroviaria (Ansf) che ha giurisdizione su tutta la tratta nazionale di Rfi».

La ragione è oramai storica. E ha molto a che fare con la riforma costituzionale. «La riforma del titolo V del 2001 ha dato alle Regioni queste linee ferroviarie. Ma le Regioni stesse avevano una competenza quasi esclusivamente stradale o tramviaria. Ed è questo il motivo per cui anche la competenza sui controlli di sicurezza è demandata ad una struttura che è sì ministeriale ma si chiama Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (Ustif) di chiara derivazione stradale che ha regole molto meno stringenti di quelle della Ansf».

Ecco dunque la proposta della Cisl. «Per questo - propone Luciano - chiedo che la competenza di queste tratte passi

sotto Rfi. Intendiamoci, non dico che le imprese concessionarie debbano essere vendute, dico che la competenza dei binari, della infrastruttura, passi sotto Rete ferroviaria italiana».

A chi, come il presidente della commissione Trasporti della Camera Michele Meta ricorda come entro il 2019 tutte le tratte saranno sotto la giurisdizione dell'Agenzia nazionale sicurezza ferroviaria, Luciano fa notare che si tratta dell'emanazione del quarto pacchetto della Direttiva ferroviaria europea e quindi i tempi potrebbero essere molto più lunghi».

Il passaggio a Rfi invece può essere immediato. «Si può fare domattina, senza problemi», attacca Luciano, ricordando come «il Decreto legislativo 400 del 1999 prevede addirittura che le Regioni abbiano la facoltà di chiedere a Rfi di gestire le loro ferrovie. Ma non lo fanno ed è meglio non indagare i motivi», lasciando intendere che siano di mera gestione e spartizione di potere e denaro pubblico.

L'altra ragione per cui Luciano chiede il passaggio delle tratte regionali e in concessione a Rfi è meramente pratica:

La scena della tragedia.

I Vigili del fuoco sui vagoni incastrati dei due treni durante i soccorsi nelle campagne di Corato.

«Ha la competenza, il know how e soprattutto la capacità di investimento che nessuna Regione o impresa privata ha».

Sulla stessa lunghezza d'onda anche la Uil Trasporti. «In Italia ci sono ancora oltre 15mila chilometri di rete a binario unico - attacca il segretario generale Claudio Tarlazzi - . Ma non solo. Sul piano del controllo e sicurezza il nostro sistema ferroviario è diviso tra due organismi diversi e separati, come se la sicurezza non dovesse essere la stessa per tutte le tratte ferroviarie, indipendentemente se concesse o meno, locali o nazionali. È prioritario ed urgente creare un'unica Agenzia nazionale che intervenga su tutta la rete, nazionale e regionale, nel medesimo modo, dando stesse regole di sicurezza e svolgendo i medesimi controlli ovunque. Un settore così delicato a cui è affidata la sicurezza di pendolari, cittadini, turisti e merci, non può essere affidato al singolo uomo. In questi ultimi tempi non si parla d'altro che di industria 4.0 e poi non vediamo applicate le tecnologie che mettono in sicurezza le tratte ferroviarie. E' necessario che il Piano dei trasporti preveda investimenti consistenti in questo senso», conclude.

