

# «Alle Sud-Est obbligo di due macchinisti»

● L'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria ha stop-

pato l'ordine di servizio con cui Fse, da inizio febbraio, ha pre-

visto che sugli Atr 220 in com-

posizione doppia (i convogli rossi che talvolta vengono accoppiati) ci sia un solo macchinista insieme a due capitre.

SERVIZIO A PAGINA 7 >>

## TRASPORTI

LA FERROVIA SULL'ORLO DEL CRAC

### LA DENUNCIA DEI SINDACATI

L'esposto segnalava possibili difficoltà nel garantire l'effettuazione corretta del servizio quotidiano

# Ansf boccia di nuovo Sud-Est «Il doppio macchinista serve»

L'Agenzia per la sicurezza: state ignorando le norme europee  
Aveva già detto no all'utilizzo di convogli Trenitalia in Salento

● **BARI.** Prima di modificare la composizione del personale di bordo, Ferrovie Sud-Est deve effettuare «un'adeguata analisi del rischio che tenga conto delle specifiche condizioni di esercizio dei treni». L'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria ha stoppato l'ordine di servizio con cui Fse, da inizio febbraio, ha previsto che sugli Atr 220 in composizione doppia (i convogli rossi che talvolta vengono accoppiati) ci sia un solo macchinista insieme a due capitre.

Sud-Est aveva giustificato questa decisione con la necessità di formare il personale viaggiante, che deve partecipare a corsi di aggiornamento fermi dal 98. Ma i sindacati si sono rivolti all'Ansf, lamentando tra l'altro che l'ordine di servizio era stato adottato senza procedura di consultazione: l'Agenzia ha fatto sapere di aver chiesto a Fse «le proprie valutazioni e i provvedimenti adottati», ma soprattutto di averla avvertita che «lo sviluppo di un sistema di gestione della

sicurezza conforme al vigente quadro normativo nazionale e comunitario è un atto prodromico al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza».

Quest'ultima frase, tradotta dal burocrate, è una pesantissima sconfessione. La presenza sugli Atr 220 del secondo macchinista è infatti una misura di mitigazione del rischio, adottata per consentire la circolazione su una rete non dotata di Scmt (il dispositivo elettronico di controllo della marcia) e costellata da passaggi a livello non presidiati. Ma gli Atr in doppia composizione non consentono il passaggio interno tra i due convogli (non c'è una porta centrale di coda), dunque in casi di emergenza bisogna utilizzare le porte laterali. Sud-Est non può, quindi, far finta di nulla. In una risposta alla «Gazzetta» (che aveva raccontato la questione, evidenziando come il giorno della pubblicazione dell'articolo per pura coincidenza i turni prevedevano nuovamente la presenza del secondo macchinista), l'azienda aveva scritto che «Fse e le altre ferrovie ex concesse con-

tinuano a effettuare il servizio di trasporto ferroviario sulla base dei regolamenti e delle autorizzazioni a suo tempo rilasciate dall'Ustif», l'ufficio ministeriale che fino alla strage della Corato-Andria si occupava della sicurezza sulle reti secondarie. È evidente però che l'Ansf la pensi diversamente: «nell'effettuare le proprie valutazioni», è detto nella lettera, l'azienda del gruppo Fs deve «tenere conto» del «Regolamento per la circolazione ferroviaria» del 9 agosto 2012, cioè quello che si applica da sempre a Trenitalia e che recepisce la normativa europea. Le «autorizzazioni a suo tempo rilasciate dall'Ustif» con cui Sud-Est vorrebbe fare di testa propria, insomma, sono ormai buone come carta per appunti.

Nei prossimi giorni Sud-Est dovrà dunque rivedere la disposizione che riguarda il personale degli Atr, disposizione al momento ancora in vigore. Non

è la prima volta che Ansf boccia Fse sulla sicurezza. Due mesi fa, l'Agenzia aveva vietato l'utilizzo sulla rete salentina di

personale e convogli Trenitalia: troppo macchinoso farli circolare con le procedure in uso sulla rete Sud-Est, che non

garantisce gli standard minimi per l'interoperabilità. *[m.s.]*



**I TRENI POLACCHI** Un Atr 220: a volte questi convogli vengono accoppiati



**N. 1** Andrea Mentasti

---

## IL CASO DEGLI ATR 220

I treni rossi a volte vengono accoppiati per aumentare la capacità, ma i due convogli non sono comunicanti