

# «Treni, a Rfi la gestione di tutte le infrastrutture»

## Boccardi (FI) sulle Ferrovie in concessione

● **ROMA.** «Le cosiddette Ferrovie in concessione, la cui estensione è di circa 3000 km, rispetto alle Ferrovie dello Stato hanno regolamenti di circolazione diversi, livelli tecnologici obsoleti sulla maggior parte delle linee, standard di sicurezza inferiori e fino ad oggi non sono state sotto il controllo dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria (ANSF)». È l'opinione di **Michele Boccardi**, senatore pugliese di Forza Italia, secondo il quale sarebbe opportuno «che si arrivi a tutto il territorio nazionale alla separazione tra le due attività, da un lato quella riguardante la parte infrastrutturale e la relativa gestione, e dall'altro quella concernente il servizio ferroviario (cioè i treni) e la relativa operabilità, così come prevedono anche le direttive europee. Propongo quindi di affidare a RFI, società che già opera sotto il controllo dell'ANSF, la gestione dell'intera infrastruttura ferroviaria nazionale, quindi anche la rete delle Ferrovie del Meridione, con il compito di porle in sicurezza».



**FI Michele Boccardi**

A seguito delle recenti disposizioni dell'ANSF sulla sicurezza delle reti ferroviarie - continua Boccardi - «abbiamo riscontrato come le tratte gestite dalle Ferrovie del Meridione abbiano avuto pesanti ripercussioni riguardanti la quantità e qualità dei servizi offerti, proprio per garantire un accettabile livello di sicurezza. Sicurezza che deve però andare di pari passo con l'efficienza». Di qui la proposta: «procedere alla separazione delle due attività ed assegnare ad RFI la gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il gestore dell'infrastruttura (RFI), già sotto il controllo dell'ANSF, può stabilire tutti i regolamenti di circolazione ferroviaria e diventa responsabile, come oggi è, della infrastruttura nazionale - spiega - e della gestione in sicurezza anche delle nuove reti assegnategli. Occorre definire, pertanto, in modo chiaro e trasparente per tutte le imprese ferroviarie (treni) che dovessero circolare su queste reti, un unico quadro regolamentare, individuando contestualmente i più idonei sistemi tecnologici a supporto della circolazione in sicurezza dei treni. Questo coinvolge e costringe le imprese ad adeguare i corrispondenti sistemi installati a bordo per il controllo della marcia dei treni (regolamenti e sistemi uguali per tutte le reti, interoperabilità e sicurezza garantita al massimo livello oggi disponibile). Contestualmente la parte del servizio ferroviario, che rimarrebbe nella competenza delle attuali ferrovie, potrebbe continuare ad essere da queste gestita (ora sotto il controllo dell'ANSF e di RFI nei limiti e nelle competenze rispettive di cui sopra, mentre la fase successiva potrebbe essere la messa a gara dei servizi). Infine, l'infrastruttura (manutenzione ordinaria, straordinaria e investimenti) rientrerebbe nel contratto di servizio/di programma di RFI e il servizio ferroviario, dopo la fase di transizione, potrebbe vedere l'ingresso dei privati».

Il gestore dell'infrastruttura (RFI), già sotto il controllo dell'ANSF, può stabilire tutti i regolamenti di circolazione ferroviaria e diventa responsabile, come oggi è, della infrastruttura nazionale - spiega - e della gestione in sicurezza anche delle nuove reti assegnategli. Occorre definire, pertanto, in modo chiaro e trasparente per tutte le imprese ferroviarie (treni) che dovessero circolare su queste reti, un unico quadro regolamentare, individuando contestualmente i più idonei sistemi tecnologici a supporto della circolazione in sicurezza dei treni. Questo coinvolge e costringe le imprese ad adeguare i corrispondenti sistemi installati a bordo per il controllo della marcia dei treni (regolamenti e sistemi uguali per tutte le reti, interoperabilità e sicurezza garantita al massimo livello oggi disponibile). Contestualmente la parte del servizio ferroviario, che rimarrebbe nella competenza delle attuali ferrovie, potrebbe continuare ad essere da queste gestita (ora sotto il controllo dell'ANSF e di RFI nei limiti e nelle competenze rispettive di cui sopra, mentre la fase successiva potrebbe essere la messa a gara dei servizi). Infine, l'infrastruttura (manutenzione ordinaria, straordinaria e investimenti) rientrerebbe nel contratto di servizio/di programma di RFI e il servizio ferroviario, dopo la fase di transizione, potrebbe vedere l'ingresso dei privati».