

# «Sud-Est vada a 50 all'ora o chiuda»

L'Agenzia nazionale per la sicurezza: «Non ci sono le condizioni minime di legge»

● **BARI.** A partire da lunedì 6 agosto Ferrovie Sud-Est «non potrà più adottare le misure alternative autonomamente individuate», ma dovrà «utilizzare le misure minime indicate da Ansf» oppure «valutare, nel breve periodo, l'eventuale esercizio del trasporto con altre

La nota dell'Ansf che la «Gazzetta» ha potuto consultare è, dunque, durissima. Il decreto ministeriale del 5 agosto 2016, emanato all'indomani della strage della Andria-Corato, ha imposto il passaggio delle ferrovie secondarie sotto la sorveglianza dell'Ansf, imponendo

più consentite. E ne spiega anche il perché. A marzo 2017 Sud-Est aveva presentato domanda per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza con cui il gestore ferroviario può stabilire da sé le limitazioni di esercizio. E ha fatto una figuraccia. «La prima valutazione effettuata

l'autorizzazione di sicurezza, tra cui Ferrotramviaria): chiederanno all'Agenzia di prorogare il periodo di transizione. Tuttavia, spiegano fonti ministeriali, non solo i margini di elasticità sono quasi nulli, ma esiste una questione che riguarda proprio Sud-Est: la società



**NEL MIRINO** Non c'è pace per Ferrovie Sud-Est

modalità». È molto più di un ultimatum quello lanciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria: visto che in due anni non ha fatto praticamente nulla, se vorrà continuare ad utilizzare i treni Fse dovrà farli girare a 50 all'ora imponendo l'arresto in prossimità dei passaggi a livello. In alternativa, dovrà chiudere la linea.

dunque l'applicazione delle misure di sicurezza europee (trasfisse nel Dl 162) che prevedono, tra l'altro, l'utilizzo del sistema elettronico di controllo della marcia del treno (Scmt) e l'eliminazione dei passaggi a livello manuali. In caso contrario, i treni devono circolare a velocità ridotta e con doppio macchinista. Fino ad oggi Sud-Est - in analogia con quanto si

faceva in situazione analoga sulla rete Fs - sull'anello di Bari ha potuto mantenere i 70 all'ora proprio grazie alla presenza del secondo macchinista, ovviando così all'assenza dei sistemi elettronici (la cui installazione, va detto, è in corso).

Ora l'Ansf ha detto che queste «misure alternative autonomamente individuate» non saranno

più consentite. E ne spiega anche il perché. A marzo 2017 Sud-Est aveva presentato domanda per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza con cui il gestore ferroviario può stabilire da sé le limitazioni di esercizio. E ha fatto una figuraccia. «La prima valutazione effettuata da questa Agenzia sulla documentazione allegata alla domanda - si legge nella lettera - ne ha dimostrato la sostanziale incompletezza». E dunque l'Ansf ha sospeso il procedimento per il rilascio dell'autorizzazione, perché «allo stato attuale non sussistono i presupposti minimi». Allo stesso tempo, la soluzione del doppio macchinista adottata da Sud-Est non va bene perché

«doveva essere supportata da un'adeguata analisi del rischio che dimostrasse che le misure mitigative alternative fossero almeno altrettanto efficaci di quelle proposte da Ansf», cosa che invece non è avvenuta.

Sull'ultimatum dell'Ansf ieri a Roma c'è stata una riunione tra i gestori ferroviari (sono solo tre in Italia quelli che hanno ottenuto



**NESSUNA CONSEGUENZA** L'incidente di Galugnano

barese del gruppo Fs viene infatti monitorata molto da vicino, in quanto inadempiente non solo sul fronte degli interventi infrastrutturali ma anche dell'organizzazione. E questo spiega perché Ansf è arrivata addirittura a suggerire, in alternativa al ripristino dei limiti di velocità più restrittivi, la chiusura della linea e lo spostamento sui bus di tutto il traffico.