

Stesso deragliamento 8 anni fa Treni, tutti i buchi dei controlli

Nel 2010 uscì un vagone per i binari rotti, come a Pioltello a gennaio: nessuno pagò

» VIRGINIA DELLA SALA

Un incidente identico a quello di Pioltello, ma avvenuto 8 anni prima e per lo stesso motivo: un giunto difettoso. A raccontarlo è un rapporto dell'Anaf, l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (che il *Fatto* ha potuto visionare) che mostra come a Secugnago, nel 2010, una parte di binario fosse danneggiata quando deragliò un convoglio con 200 persone a bordo. Non ci furono morti. Erano le 16.14 del 26 gennaio 2010: il treno Regionale 2654 di Trenitalia - LeNord S.r.l. (che poi sarebbe diventata Trenord) in transito nella stazione di Secugnago svìò in un tratto rettilineo e distrusse 6 chilometri di binario. Un mese fa, il 25 gennaio, a Pioltello sono morte tre persone e ne sono rimaste ferite 46 per un deragliamento. Anche in quel caso è stato scoperto un giunto difettoso, rattoppato con un pezzo di legno. Quasi lo stesso giorno dell'anno, simile la dinamica dell'incidente, identico il problema di manutenzione. E se su Pioltello sta indagando la magistratura, per Secugnago non fu emessa alcuna sanzione. Ieri, sul sito *Business Insider*, è stato pubblicato un audit proveniente da Ansf che mostrebbe come, prima di Pioltello, fossero state rilevate molteplici inadempienze da parte di Trenord, quindi sui veicoli. E sulla struttura ferroviaria?

MONITORAGGIO. Contattiamo Ansf, che si occupa di vigilare sui livelli di sicurezza ferroviaria in Italia. Spiega che

per Secugnago "le conclusioni collimavano con quanto rappresentato nel rapporto informativo e nella relazione d'indagine redatta da Rfi, Rete ferroviaria italiana (che gestisce l'infrastruttura ferroviaria, ndr). Non si è ritenuto, pertanto, necessario effettuare ulteriori seguiti". Nessuna sanzione, nessuna punizione. Ma una precisazione.

"Il problema della rottura delle rotaie in corrispondenza dei giunti è stata comunque successivamente attenzionata chiedendo al riguardo un monitoraggio del fenomeno e un intervento specifico a cui Rfi ha fornito un riscontro". Chiediamo di che tipo. "Monitoraggio. Rfi ha dato riscontro di averlo fatto". Nient'altro.

I COMPITI. Eppure, secondo i regolamenti Ue da cui deriva, Ansf - che riceve una media di 5 milioni di euro pubblici l'anno - ha il compito di vigilare "in via continuativa" sui sistemi di sicurezza. L'agenzia, infatti, rilascia i titoli per l'esercizio ferroviario ai gestori delle infrastrutture (come Rfi) e alle aziende ferroviarie (come Fs e Trenord) in base ai cosiddetti Sistemi di Gestione di Sicurezza (Sgs). Per spiegarla semplicemente, Rfi e Trenitalia elaborano un Sgs che rispetti i parametri europei: è un insieme di documenti che definisce obblighi e operazioni di uomini e mezzi per mantenere i rischi in valori accettabili. Ansf

li valuta e decide se rilasciare o meno le autorizzazioni per le aziende. Tanto che fino al giugno 2014, Rfi aveva operato senza l'autorizzazione: l'allora direttore non riteneva ci fossero le condizioni per il rilascio. Lo si ottenne solo dopo un cambio di direzione, di governo (era ministro dei Trasporti Maurizio Lupi) e con "prescrizioni" da monitorare. Così come ogni cambiamento sensibile deve essere sottoposto a una cosiddetta "valutazione del rischio".

VIGILANTI. Come già raccontato dal *Fatto*, ad esempio, il treno diagnostico che rileva con ultrasuoni lo stato di salute strutturale dei binari è fermo da due anni. L'unico ancora attivo rileva solo problemi nella geometria dei binari, ovvero la loro capacità di trattenerli i treni ad alte velocità. Il suo prolungato inutilizzo non sembra però essere stato compensato da un aumento del personale per il controllo fisico dei binari. Tanto che a fine 2017, Ansf ha chiesto a Rfi di trasmettere una valutazione del rischio "che assicurasse che il protratto ricorso alle visite sostitutive eseguite a vista sulle difettosità delle rotaie sia almeno equivalente a quella eseguita tramite treno diagnostico". Ad oggi, però, nessuna notizia da Rfi.

PERSONALE. Chiediamo allora noi ad Rfi investimento,

personale e tecnologie della procedura che compensa l'inutilizzo di Galileo. "In casi del genere, le procedure di Rfi prevedono che il controllo dei giunti sia eseguito direttamente attraverso sistemi a ultrasuoni portatili, in dotazione alle squadre specialistiche presenti sul territorio", rispondono. Controlli attivi però anche quando Galileo è in funzione. "È l'unica modalità che può confermare o meno l'esistenza di un difetto interno del giunto". Chiediamo ancora se siano state aumentate le squadre specialistiche da quando Galileo è fermo. Nessuna risposta. Tra il 2011 e il 2016, Rfi ha perso quasi 2500 dipendenti.

NOMINATI. Tra Ansf e Rfi c'è comunque un cortocircuito: dei 13 dirigenti in servizio all'Agenzia (su 27 posizioni, più della metà sono scoperte) ben 8 arrivano proprio da Rfi o Trenitalia. "L'attuale quadro dirigente dell'Ansf ha denunciato l'Usb in una lettera indirizzata a Gentiloni e Delrio a fine gennaio - è composto al 50% da nominati con modalità che hanno consentito di eludere il sistema del concorso pubblico". È un peccato originale mai sanato. Il primo nucleo dell'Agenzia fu costituito con personale del gruppo Ferrovie su incarico del ministero dei Trasporti. Nel corso del tempo ha fatto carriera a colpi di ricorsi e accordi: da quadri a dirigenti senza concorso. L'ultimo, a ottobre del 2017.

CONFLITTI. È un confine tra controllore e controllato che vacilla. Marco D'Onofrio, re-

sponsabile dell'anticorruzione in Ansf e dirigente del settore Amministrazione, affari legali e finanza, è stato ad esempio amministratore unico di Ferrovie della Calabria sino al 29 dicembre 2017. Poi è cambiato "a seguito della volontà di essere sostituito e alle dimissioni presentate a novembre" si giustifica oggi Ansf. Ma fino ad allora, ha mantenuto il doppio incarico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da vigilati a vigilanti
Molti dirigenti arrivano in Ansf da Rete ferroviaria Italiana o da Trenitalia

Migliaia di tagli
Il mezzo diagnostico è fermo da anni e non è stato sostituito da personale adeguato

NUMERI



4,8

Milioni: gli stanziamenti pubblici destinati all'Agenzia per la sicurezza ferroviaria (Ansf) nel 2017

13

I dirigenti in servizio in Ansf, su 27 posti disponibili. "Le risorse stanziare - spiega l'Agenzia - sono ridotte anche per la carenza d'organico rispetto a quanto previsto a regime".

16.700

I chilometri di rete ferroviaria gestiti da Rfi in tutta Italia con oltre 2180 stazioni e 220 punti di carico e scarico merci



Le toppe

Il binario "rat-toppato" dove è deragliato il treno a Pioltello. In basso, il binario di Secugnago 8 anni fa *Ansa*