

Binari ad alto rischio Rfi finisce nel mirino

BANDERA ■ A pagina 17



Binari rotti, stangata su Rfi

Dall'agenzia della sicurezza dura lettera ai gestori della rete: «Cambiate sistema di manutenzione o rischiate pesanti sanzioni»

Guido Bandera
MILANO

«SE NON VI ADEGUATE alle nostre prescrizioni sulla sicurezza, la vostra autorizzazione alla gestione della rete ferroviaria è a rischio». Il tono è perentorio, il lessico quello più tipico della burocrazia, ma il senso non lascia spazio a equivoci. Dopo l'incidente di Pioltello, l'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria, quella che vigila sui comportamenti da mantenere per garantire gli standard (pur elevati) dei treni italiani, ci va giù pesante. Una lettera partita il 16 febbraio, dedicata a «disposizioni in materia di gestione della manutenzione», finisce sui tavoli dell'amministratore delegato e di due importanti manager di Rfi, l'azienda del gruppo Ferrovie dello Stato, che cura la manutenzione e l'esercizio dei binari, indagata insieme a Trenord per il deragliamento che il 25 gennaio ha provocato 3 morti e 46 feriti.

NELLE DUE pagine di documento, un formale richiamo a modificare il modo di lavorare sulle infrastrutture. E quattro disposizioni obbligatorie, da attuare subito, che fanno eco ai nodi chiave dell'inchiesta sul disastro, a quel binario riparato sommarariamente con un sostegno di legno, da cui è partito tutto, ma anche all'assenza di limitazioni alla velocità dei treni in quel tratto, che avrebbero

Il documento

Il 12 febbraio l'Ansf scrive a Rete ferroviaria italiana: quattro prescrizioni su sicurezza e manutenzione da attuare subito

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- Amministratore delegato
- Direzione tecnica
- Direzione di Produzione

e. p. c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Sig. Capo di Gabinetto
- Sig. Capo Dipartimento
- Sig. Direttore Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime

Alla luce del recente gravissimo incidente del 25 gennaio ultimo scorso, verificatosi a Pioltello, si ritiene indispensabile impartire la seguente ulteriore disposizione.

rischia di infiacire sia il beneficio dovuto ai notevolissimi impegni finanziari pubblici messi in campo negli ultimi anni per l'upgrade dei programmi di ammodernamento tecnologico dell'intera rete nazionale, sia la reale efficacia del sistema di gestione della sicurezza (SGS) che verrebbe disatteso con i comportamenti della propria struttura destinata a garantire appunto il mantenimento della sicurezza improntati a volte a praticismi e prassi.

- 1) Definire con un protocollo specifico le situazioni critiche a cui debbano fare seguito provvedimenti mitigativi immediati restrittivi per la circolazione ferroviaria;
- 2) Coinvolgere livelli tecnici e di responsabilità superiori, rispetto a chi rileva la situazione critica, per l'immediata verifica dell'eventuale problema rilevato e della validità dei provvedimenti urgenti adottati;
- 3) Disporre affinché vi sia un maggior collegamento e controllo tra il livello centrale della Direzione produzione nazionale e le strutture sul territorio;
- 4) Acquisire su tali provvedimenti immediati la validazione di un VIS di chiara terzietà.

Non sfuggirà certamente a codesto Gestore che la mancata osservanza di quanto disposto con la presente, può costituire grave inadempienza in relazione al mantenimento dell'autorizzazione di sicurezza rilasciata a codesto gestore stesso e possibile oggetto di provvedimenti restrittivi e/o sanzionatori ai sensi dell'articolo 18 della legge 07.07.2016 n. 122 e delle disposizioni applicative di



IL CASO
Lavori sui binari, sopra i passaggi chiave della lettera

Comitato, appello ai politici in corsa

«INDAGINI precise sulle responsabilità e un'analisi sul contratto di servizio con Trenord sulla sicurezza e un rinnovo del management». Lo chiedono i comitati pendolari lombardi in un appello destinato a tutti leader politici in corsa per le elezioni regionali a un mese dal disastro di Pioltello.

forse evitato lo schianto. La prima prescrizione infatti riguarda l'obbligo «di definire con un protocollo specifico le situazioni critiche a cui debbono fare seguito provvedimenti immediati e restrittivi per la circolazione ferroviaria», scrive il direttore dell'Ansf ingegner Amedeo Gargiulo. Cioè, Rfi deve stabilire quali possano essere le situazioni pericolose (per esempio il problema del giunto danneggiato). E se si verificano deve limitare la circolazione. Cioè ridurre la velocità, bloccare eventualmente tratti di binario. E questo a Pioltello non è accaduto. A seguire, una tirata d'orecchie sulle comunicazioni. «Bisogna coinvolgere responsabilità superiori rispetto a chi rileva la situazione critica».

INSOMMA, sarebbe mancato il dialogo fra chi, sui binari, si era accorto del problema ed è intervenuto con la famosa tavoletta, e i tecnici responsabili a livelli più alti. Allo stesso modo, secondo l'agenzia, sarebbe necessario «maggior collegamento e controllo tra il livello centrale della direzione produzione (quella che si occupa di manutenzione) e le strutture locali». Carenze di controllo in questo campo «da recuperare e da far certificare da un ente indipendente». Perché - aggiunge Gargiulo - «senza un riesame delle procedure si rischia di inficiare il beneficio dei notevolissimi impegni finanziari pubblici per ammodernare le ferrovie», a causa di «comportamenti della struttura improntati a praticismi e prassi». Cioè a usi spiccioli, come quel maledetto spesso in legno. Ma l'ultimo capoverso della lettera suona più come una promessa che una minaccia: «La mancata osservanza di quanto disposto può costituire una grave inadempienza in relazione al mantenimento dell'autorizzazione di sicurezza». Cioè, se non vi mettete in regola, rischiate sanzioni pesanti o addirittura di perdere il certificato che vi consente di gestire la rete ferroviaria.