

Braccio di ferro con l'Ansf sulla velocità dei treni

AGENZIA SICUREZZA

Braccio di ferro sulla velocità treni

Latour e Pieraccini > pagina 14

Giuseppe Latour
Silvia Pieraccini

Le ferrovie "ex concesse" stoppano l'Agencia nazionale per la sicurezza ferroviaria sulla riduzione dei limiti di velocità dei convogli. Ieri l'Ansf ha presentato a Firenze l'edizione 2015 del suo rapporto che, come ogni anno, fotografa lo stato di salute dei nostri binari. Cogliendo l'occasione per fare anche il punto sulla situazione delle linee regionali gestite da dodici operatori che, lo scorso settembre, sono passate sotto la sua vigilanza: 1.918 chilometri di rete che di colpo si sono dovuti allineare agli standard della rete nazionale, gestita da Rfi.

Un processo che, alla prova dei fatti, si sta rivelando un braccio di ferro. Domani, infatti, scade il termine a carico delle società regionali per presentare i piani di messa in sicurezza urgente delle linee: l'Agencia, prima di procedere all'introduzione di misure strutturali e dai tempi più lunghi, ha chiesto di adottare misure di pronto utilizzo, per migliorare subito gli standard. Le cose, però, sono più faticose del previsto. In primo luogo, ancora nessuno ha inviato materialmente il piano: non sono previste sanzioni, quindi questo non comporta problemi. La questione più rilevante è di merito: con le aziende è stato già avviato un dialogo, dal quale stanno emergendo forti resistenze. Se tutti, infatti, si sono detti disponibili a introdurre il doppio macchinista o una vigilanza speciale sui passaggi a livello, quasi nessuno ha accettato la richiesta dell'Ansf di ridurre la velocità massima a 50 chilometri all'ora.

L'allungamento dei tempi che ne deriverebbe, per qualcuno, è insostenibile, soprattutto dal punto di vista economico: di fatto potrebbero viaggiare meno convogli, con minori entrate. Ne è venuta fuori una trattativa che dovrebbe portare a un limite massimo di 70 chilometri, comunque sotto la velocità richiesta da alcune aziende che,

quindi, dovranno pagare lo scotto di qualche rallentamento e dei conseguenti disservizi. A rendere più intricata la situazione ci sono anche i primi dati sui piani di lungo periodo: se un paio di operatori più virtuosi completeranno il percorso di adeguamento in qualche mese, in due o tre casi ci vorranno almeno tre anni per arrivare a

standard soddisfacenti.

«Non sarà una passeggiata di salute», spiega allora il direttore dell'Agencia Amedeo Gargiulo, «e non basteranno i 300 milioni di finanziamenti pubblici promessi dal ministro Delrio: ne serviranno, a una prima stima, almeno 500». La situazione di partenza, del resto, è complicata: per Gargiulo sono «realità oggettivamente indietro», che «funzionano con sistemi tecnologici vecchi» e che «si devono muovere immediatamente sulle mitigazioni», cioè sulle misure da introdurre in attesa di fare gli investimenti tecnologici. I gestori delle linee interconnesse dovranno anche, entro marzo 2017, provvedere alla separazione tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, così da aprire alla concorrenza. «Una volta storica, che deve rappresentare un grande stimolo a fare un salto di qualità», ha aggiunto il direttore ricordando il nuovo strumento delle sanzioni amministrative (per la verità modeste, da mille a 20 mila euro a seconda delle violazioni) che l'Agencia si è vista attribuire (legge 122/2016) e che potrà applicare ai gestori delle linee interconnesse nel caso di inosservanza delle proprie disposizioni.

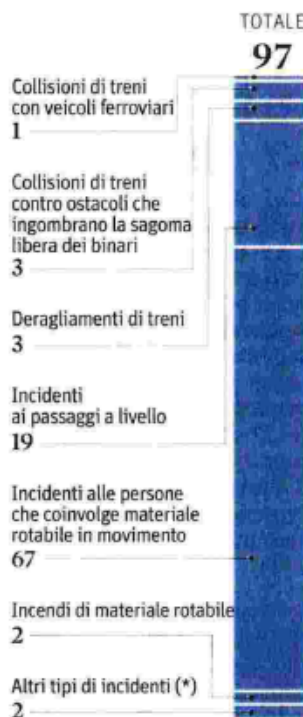
Riguardo all'andamento 2015 della sicurezza sulla rete nazionale, Ansf ha confermato i dati già anticipati nel marzo scorso: le vittime di incidenti ferroviari sono state 83 (-12%), di cui 46 morti e 37 feriti gravi: si tratta del 27% in meno rispetto al valore medio degli ultimi dieci anni (2005-2014). Gli incidenti ferroviari significativi sono stati 97 (-11%), di cui 67 riconducibili all'indebita presenza di pedoni sui binari e 19 avvenuti ai passaggi a livello. «Il lavoro positivo fatto in questi anni si è consolidato - ha concluso Gargiulo - ora si deve fare un passo ulteriore con l'educazione alla sicurezza ferroviaria e con le tecnologie».

IDATI

La richiesta era di ridurre il limite a 50 chilometri l'ora; nel 2015 le vittime degli incidenti ferroviari sono state 83, in calo del 12%

Gli incidenti ferroviari

Ripartizione degli incidenti significativi. Anno 2015



(*) per "altri incidenti" si intendono tutti gli incidenti non rientranti nelle casistiche precedenti come ad esempio svii e urti in manovra o di mezzi d'opera, fuoriuscita di merci pericolose

Fonte: Ansf