
Usb scrive a Gentiloni e Delrio: chi e come controlla la sicurezza delle attività ferroviarie?



Nazionale, 30/01/2018

L'ultimo tragico incidente ferroviario a Pioltello con vittime e feriti ha riaperto i riflettori sul tema della sicurezza del trasporto su rotaia nel nostro Paese.

Prima di vedere, dopo il lutto e le promesse di rito, cadere di nuovo l'oblio anche su questo drammatico episodio, per una volta ci si dovrebbe chiedere a chi è affidato in Italia il compito di sorvegliare lo stato della rete, le certificazioni degli operatori passeggeri e cargo e la sicurezza generale del Trasporto ferroviario.

In ossequio alle disposizioni normative Europee, tale compito è stato tolto dall'allora gruppo Ferrovie dello Stato e affidato all'ANSF (Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria), agenzia statale che nasce proprio per esercitare la sorveglianza sull'esercizio delle ferrovie in piena liberalizzazione degli operatori sia cargo che passeggeri.

Ma come emerge dalle nostre verifiche, la situazione all'interno di ANSF è talmente preoccupante da aprire molti e pesanti interrogativi sul funzionamento di un ente che ha un compito di tale importanza e delicatezza per la sicurezza di lavoratori e passeggeri.

L'attuale quadro dirigente dell'ANSF è composto al 50% da nominati (alcuni del tutto estranei al mondo ferroviario e alle competenze che sarebbero necessarie) con modalità anche diverse tra di loro ma che hanno consentito di eludere il sistema del concorso pubblico. Ciò lascia molti interrogativi per una posizione dove la verifica trasparente e

pubblica delle competenze ed esperienze possedute è determinante.

Non solo, anche la distribuzione delle competenze solleva ancora più dubbi: la direzione del personale è affidata all'attuale amministratore delegato delle ferrovie calabre, a nostro parere in palese conflitto di interessi tra controllore e controllato, mentre le direzioni vitali, in particolare quelle relative al controllo ispettivo e al settore normativo risultano affidate in modo congiunto ad un unico dirigente, creando un imbuto critico di capacità decisionale e organizzativa.

Al contrario, tutta la pianta organica del personale di ANSF, inquadrata unicamente come amministrativa, risulta essere del tutto sbilanciata a favore di settori non operativi, scoprendo così il lato ispettivo, che pure dovrebbe essere il "core business" dell'Agenzia, registrando anche la drastica diminuzione del personale proveniente dai settori tecnici e ispettivi delle ferrovie.

Quindi, a quanto risulta, la gestione della sicurezza sarebbe affidata a un Ente assai burocratico e molto poco operativo, guidato da una classe dirigente in molti casi non di esperienza ferroviaria.

Siamo sicuri che tutto questo permetta di svolgere il ruolo istituzionale per il quale ANSF è stata creata?

Le statistiche recentemente pubblicate dal comitato vittime della strage di Viareggio fanno emergere quale sia stata l'efficacia dell'attività di ANSF:

A fronte di 9 incidenti rilevanti registrati solo nel 2017 ANSF è intervenuta a volte con molto ritardo e a volte è non intervenuta affatto.

Una situazione che dovrebbe preoccupare tutta la classe politica italiana prima di chi sui treni ci lavora o ci viaggia.

Prima che i riflettori si spengano sulle lacrime vere di chi ha perso familiari, di chi sopravvivrà con ferite dell'ultimo incidente, è il caso di chiedersi se davvero si stia facendo "tutto il possibile" per evitare che questo accada ancora, passaggio di cui il corretto funzionamento di ANSF è un tassello fondamentale.

Pertanto, oggi USB ha scritto una lettera al premier Gentiloni e al ministro dei Trasporti Delrio per chiedere un immediato incontro sulla situazione preoccupante che rileviamo nell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria e quali misure intendano mettere in atto per dare risposte vere a problemi drammatici.

Procederemo a informare, non appena avremo ulteriori notizie.

Unione Sindacale di Base - Lavoro Privato – Trasporti