

INTERVISTA | Alberto Chiovelli

«La rete locale resta in gran parte senza vigilanza»

Giorgio Santilli

ROMA

La linea Mcrano-Malles dove ieri si è verificato l'incidente mortale è di competenza della provincia di Bolzano. Una buona ferrovia locale in concessione. Alberto Chiovelli, direttore dell'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, non ha alcuna competenza per entrare nel merito dell'incidente di ieri. Inevitabile notare però che la vigilanza sulla sicurezza della rete Fs lascia fuori un'ampia fetta del trasporto ferroviario italiano. «Dalla fine dell'anno - dice Chiovelli - entreranno nella nostra competenza le ferrovie locali interconnesse alla rete Fs. Gran parte delle reti locali resteranno però fuori della nostra giurisdizione». L'allargamento delle competenze dell'Ansf riguarderà soltanto ferrovie interoperabili, come le Nord Milano.

Ingegnere Chiovelli, a che punto siamo con la messa a regime dell'agenzia?

All'inizio di quest'anno abbiamo assunto la competenza sulla rete e sulle tecnologie dopo essere partiti nel giugno 2008 con quella sulle imprese ferroviarie. È un percorso che va avanti con la gradualità voluta dal legislatore.

Ci sono motivi di ritardo organizzativo?

Li abbiamo risolti quasi tutti. Gran parte delle difficoltà nascono dal fatto che nella fase transitoria dobbiamo servirci di personale Fs. Questo trasferimento ha richiesto provvedimenti per equiparare il trattamento dell'agenzia con quello di Fs che è una spa.

È completato il percorso?

Ci manca solo un regolamento che faciliti l'inquadramento del personale Fs nella nuova struttura. Il ministero delle Infrastrutture ha messo a punto una bozza che aspetta il concerto della Funzione pubblica e dell'Economia.

Siete sotto organico?

Questo limita la vostra funzionalità?

A regime sono previste 300 persone, ridotte a 205 nella fase transitoria. Attualmente siamo 110. Con il personale a regime potremmo potenziare la nostra attività che tuttavia può già vantare alcuni atti significativi.

Per esempio?

Assumendo le competenze sulla rete, abbiamo emanato una direttiva che segnala criti-

Cosa avete fatto?

Abbiamo costretto Trenitalia ad accelerare il programma di investimento per installare tecnologie finalizzate a evitare l'apertura delle porte con il treno in movimento. Erano presenti soltanto sui treni locali, non su quelli di lunga percorrenza. Ora contiamo che il problema sia risolto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«L'agenzia nazionale consentirà passi avanti sull'infrastruttura, ma non siamo ancora a regime»

cià importanti: manutenzione, omologazione dei sistemi e dei sottosistemi, sicurezza in galleria, utilizzo dei mezzi d'opera e di manovra. È la prima volta che vengono date indicazioni di questo tipo da una struttura esterna a Rfi e al gruppo Fs.

Si supera una certa chiusura della rete ferroviaria.

Si può leggere anche così.

Questo favorisce la concorrenza. L'incidente di Viareggio dimostrò però che la liberalizzazione deve essere accompagnata da un potenziamento dei controlli.

È l'azione in cui siamo impegnati.

Questa vostra azione ha prodotto qualche risultato finora?

Comparando i dati europei, si conferma che l'Italia è ben posizionata in generale e su molti degli aspetti della sicurezza. Ci sono aree critiche, però, come quello degli incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento. Richiedevano interventi immediati.

Di cosa si tratta?

In sostanza, è l'apertura delle porte del treno durante la circolazione.

