

AD UN ANNO DALLA TRAGEDIA DEL PONTE MORANDI, L'AGENZIA CHE DOVREBBE GARANTIRE SICUREZZA FERROVIE E STRADE NON PRENDE ANCORA LA STRADA GIUSTA 6 agosto 2019

Sicurezza stradale e ferroviaria e controllo di concessionari e partecipate: la risposta in urgenza del Ministro Toninelli e del Governo è stata, sull'onda del drammatico evento del 14 agosto u.s., la costituzione di un'Agenzia denominata ANSFISA, nata con il cosiddetto decreto Genova (art. 12) a partire dal 1 gennaio 2019.

La USB ha già evidenziato con un precedente comunicato ([vedi qui link %ANSFISA parte con il piede sbagliato](#)) quelle criticità ed ambiguità che se irrisolte rischiano di accrescere inefficienza e pericoli per i cittadini creando nuovi carrozzoni.

La "bontà" del provvedimento rivendicata dai consulenti del Ministro ed ex sottosegretari MIT stenta ad emergere ed anzi vengono al pettine i primi nodi evidenziandosi le prime gravi contraddizioni e sovrapposizioni di competenze tra gli organismi dello Stato che dovrebbero occuparsi ed implementare i sistemi di controllo per la sicurezza ferroviaria e stradale.

Come la USB MIT ha evidenziato al Ministro anche in occasione della riorganizzazione in corso del dicastero, "il contenitore" è importante (e secondo la USB PI una ulteriore Agenzia "ministero nel ministero" è inutile e dannosa) ma ancora di più lo è "il contenuto" (vertici, responsabilità, conflitti di interesse e modalità di reclutamento del personale).

USB ha chiesto di fare urgentemente chiarezza sulle funzioni in capo al ministero e di potenziarle anche emendando i punti poco chiari o incoerenti del suddetto DL 109/2018, vista la situazione di stallo.

Ma, colpo di scena, nei giorni scorsi il Direttore Generale ANSFISA designato dal Governo del "nuovo" l'ing. Alfredo Principio Mortellaro, uno dei tanti pensionati ex MIT richiamati "al dovere pro bono" (senza retribuzione), ha dovuto sfruttare i giornali a grande tiratura, rilasciando interviste taglienti, affinché il Ministro sbloccasse l'avvio dell'Agenzia, dopo ben 8 mesi. Chi sono i rappresentanti del ministero che ostacolerebbero l'operazione per non cedere potere di cui parla il burocrate?

E' certo invece che il decreto Genova contenga molti passaggi confusi o poco chiari, contraddizioni, non solo con riferimento all'art. 12 ma anche nei successivi correlati, che fanno prefigurare un futuro incerto per l'agenzia.

Ad esempio non si capisce perché l'ANSFISA debba "sovrintendere", a patto di capire come tale attività debba essere declinata, alle ispezioni disposte dal MIT ai sensi del

decreto legislativo n.35/2011 che ha ad oggetto proprio la gestione della sicurezza sulle strade. In merito al medesimo decreto legislativo occorre osservare come si sia ancora in attesa del decreto MIT di “classificazione tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti e classificazione della sicurezza della rete esistente” seppure a gennaio di questo anno sia stato emanato un decreto direttoriale per l’approvazione di “Un primo programma di ispezione della rete TEN” ai sensi del già citato decreto legislativo n.35/2011.

Non solo, della creazione in via sperimentale del sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali in condizioni di criticità cui il MIT doveva provvedere entro 12 mesi ai sensi dell’articolo 14 del Decreto Genova, non si hanno notizie. Tali dati peraltro dovranno confluire nella banca dati AINOP da cui ANSFISA dovrà attingere le informazioni per un corretto e razionale adempimento delle funzioni assegnatele.

Nonostante ciò il Ministro ha rotto gli indugi inviando al Consiglio di Stato le bozze degli atti istitutivi della mega struttura (600 unità) cioè lo Statuto ed il Regolamento dell’Agenzia (alleghiamo qui i testi trasmessi dal Direttore alle OO.SS.)

Salta subito all’occhio la asimmetria tra le funzioni ferroviarie (derivanti da agenzia confluita ANSF) e quelle stradali svolte da due direzioni generali del ministero così come le incongruenze per i settori investigativi; uno per tutti l’art. 5 comma 6 lettera f) del regolamento ANSFISA che rischia di depotenziare gravemente le funzioni investigative sugli aspetti ferroviari.

Avremmo infatti in questo esempio due enti (ANSF Agenzia soppressa sicurezza ferroviaria e DIGIFEMA direzione investigazioni del ministero) che fanno le stesse cose, incardinando un danno erariale; potremmo avere raccomandazioni diverse per lo stesso incidente/inconveniente ferroviario, fatte da enti diversi; L’ANSF e quindi ora ANSFISA non era e non è del tutto terza nello svolgimento di una indagine, in quanto può essere soggetta a sua volta ad indagine nel momento di incidente ferroviario, ad esempio per mancate o non corrette operazioni ispettive.

Come se non bastasse ad ANSFISA il citato articolo 12 del Decreto Genova assegna le “attività di studio, ricerca e sperimentazione in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali” attività queste che a parere di questo sindacato potrebbero trovare risposte congrue affidandole a comitati scientifici e gruppi di lavoro coordinati da CNR e Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, anche con il coinvolgimento responsabile dei gestori stradali siano essi pubblici statali e territoriali ed operatori del settore.

Per questi ed ancora altri motivi questo sindacato è disposto ad un confronto al fine di emendare il decreto Genova per implementare e convogliare le risorse finanziarie già previste per ANSFISA verso la assunzione di personale qualificato presso il MIT e sull’intero territorio nazionale poiché le materie in questione sono di interesse nazionale!

Si rilevano ancora ritardi nella realizzazione dell’archivio informatico nazionale delle opere pubbliche gestito dal MIT (AINOP) ed il sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali in condizioni di criticità, entità queste previste dal Decreto Genova posizionate al nastro di partenza e messe in vetrina sui siti istituzionali per ragioni di immagine, ma prive di progetto un chiaro e trasparente ed a forte rischio di esternalizzazioni selvagge.

Il perdurare di tale situazione potrà avere ricadute che comporteranno l’inattività di alcuni settori della costituenda ANSFISA (come già avviene per ANSF) i cui compiti, a fronte di quanto previsto dal Decreto Genova, sono già enormi; basti pensare che il

numero delle opere d'arte, con esclusione delle gallerie, presenti sulla rete autostradale è maggiore di 8.000.

La USB PI non starà a guardare; dopo che si spegneranno i riflettori per la commemorazione del tragico evento del 14 agosto u.s. la nostra O.S. intende evidenziare ogni incongruenza proponendo correttivi perché è in gioco la sicurezza dei cittadini.

La USB ha intanto inviato agli organismi governativi e di controllo la nota qui allegata su alcuni dei suddetti aspetti critici che appaiono nei testi trasmessi.

USB PI Coordinamento Ministero Infrastrutture e Trasporti