

Sui controlli responsabilità all'agenzia di vigilanza

Infrastrutture

Maurizio Caprino

Un altro ribaltone per l'Ansfisa, la "superagenzia" di vigilanza sulle ferrovie e le infrastrutture stradali e autostradali creata nell'autunno 2018 per fronteggiare l'emergenza diventata evidente con il crollo del Ponte Morandi e ancor oggi, di fatto, non partita, nonostante la norma che l'aveva istituita parlasse di «immediata operatività»: torna la responsabilità dell'agenzia sui controlli.

L'articolo 65 del decreto Semplificazioni contiene varie modifiche all'articolo 12 del Dl 109/2018 (il cosiddetto decreto Genova), che aveva istituito l'Ansfisa. La più importante riguarda il secondo periodo del comma 1: l'agenzia dovrà promuovere e assicurare «direttamente» la sicurezza strutturale di ferrovie, strade e autostrade. Ci si avvicina al compito originariamente previsto dal Dl 109: «garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali», anche con controlli a campione sul campo.

Appena un anno, il Dl 104/2019 (articolo 4, comma 6-bis) aveva "deviato", limitando la responsabilità

dell'Ansfisa al ruolo di promozione e assicurazione della sicurezza strutturale secondo modalità distinte per i vari settori ma comunque senza vincoli particolarmente stringenti riguardo ai controlli. Così, tra l'altro, diventava meno probabile un coinvolgimento di personale dell'agenzia in indagini su eventuali incidenti (come invece era accaduto ai vertici dell'Ansf, che vigilava sulle ferrovie prima di confluire nell'Ansfisa, per il disastro di Pioltello).

La formulazione attuale richiama alla responsabilità precisando che l'impegno dell'Ansfisa deve essere diretto. E si dà corpo a questo principio aggiungendo all'articolo 12 del Dl 109 il comma 5-bis, che prevede entro il 31 dicembre di ogni anno l'adozione di un «programma delle attività di vigilanza diretta sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali» per l'anno successivo. Le attività 2021 vanno invece pianificate entro il 31 agosto.

Resta il problema della carenza di ispettori: oggi l'organico dell'Ansfisa è di circa 60 persone, contro le 434 previste dal Dl 109. E pochi hanno l'esperienza necessaria per effettuare le ispezioni. Così nel nuovo articolo 12 è rimasta la possibilità di avvalersi «degli altri soggetti pubblici che operano in materia di sicurezza delle infrastrutture». Cosa che per le autostrade a pedaggio è già avvenuta dall'autunno 2019 in Liguria e da marzo 2021 su tutto il territorio nazionale, delegando l'ufficio territoriale romano di vigilanza autostradale del ministero delle Infrastrutture. Si vedrà se e come i controlli sistematici a campione verranno estesi alla viabilità ordinaria, ancora più bisognosa di cure: la norma non li ha esclusi, ma non si sono mai fatti.

Intanto, il decreto Semplificazioni ha chiarito che cosa accade quando i controlli fanno emergere problemi gravi: un'aggiunta al comma

4 dell'articolo 12 stabilisce che l'Ansfisa può obbligare i gestori «all'esecuzione dei necessari interventi di messa in sicurezza». Finora sui poteri in materia ci sono stati rimpalli tra ministero e prefetture, con interventi delle Procure "in supplenza". E l'Ansfisa poteva solo obbligare i gestori a «mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA