



Al Ministro per le infrastrutture e Trasporti
Sen. Danilo Toninelli
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Al Ministro per la Pubblica Amministrazione
On. Giulia Bongiorno
protocollo_dfp@mailbox.governo.it

Al Presidente del Consiglio dei Ministri
Prof. Giuseppe Conte
presidente@pec.governo.it

Al Direttore generale ANSFISA
Alfredo Principio Mortellaro
alfredo.mortellaro@mit.gov.it

Al Consiglio di Stato
cds-affarigenerali@ga-cert.it

Alla Sez. regionale controllo Corte conti
lazio.controllo@corteconticert.it

Oggetto: segnalazione su Regolamento e Statuto ANSFISA art. 12 D.L. 109/18

La Scrivente ha formalmente ricevuto dal Direttore Generale della Agenzia ANSFISA in indirizzo, le bozze di Statuto e Regolamento trasmesse dal Ministero Infrastrutture e Trasporti all'Organo di giustizia amministrativa in indirizzo, per le correlate verifiche.

Da una prima lettura degli atti trasmessi corre obbligo per questa O.S. evidenziare, come già messo in luce in sede di riorganizzazione del Ministero vigilante, alcune gravi incongruenze, qui ora all'attenzione delle SS.LL., che possono avere riflessi negativi sull'efficienza e sul piano della sicurezza delle infrastrutture e dei cittadini. Ciò in particolare con riferimento alle funzioni investigative nel settore ferroviario:

All'art.5 comma 6 lettera f) del Regolamento ANSFISA andrebbe infatti sostituita la prima parte della frase: "svolgimento di indagini in caso di incidenti" con: "supporto allo svolgimento di indagini in caso di incidenti ed inconvenienti".
Ciò per quattro ragioni sostanziali, in quanto, con l'attuale stesura del regolamento:

avremmo due enti (ANSF/ANFISA e DIGIFEMA Direzione generali investigazioni ferroviarie e marittime MIT) che fanno le stesse cose, incardinando un danno erariale;

potremmo avere raccomandazioni diverse per lo stesso incidente/inconveniente, fatte da enti diversi, con possibili discrepanze;

l'ANSFISA non sarebbe terza nello svolgimento di una indagine, in quanto lei stessa potrebbe essere soggetta ad indagine nel momento di incidente, ad esempio per mancate o non corrette operazioni ispettive;

esisterebbe una gerarchia normativa di fonte primaria data dal D.lgs 50/2019 Art.20 comma 3 che determinerebbe una nullità nell'attribuire all'ANSFISA, tramite

un regolamento (gerarchia normativa di fonte secondaria), delle funzioni di investigazioni in ambito ferroviario a seguito di incidenti ovvero inconvenienti:

“L'ANSFISA, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di segnalare immediatamente all'Organismo investigativo, tutti gli incidenti e inconvenienti che si verificano nel sistema ferroviario e di fornire tutte le informazioni disponibili. Ove ne ricorrano i presupposti, le segnalazioni sono aggiornate non appena diventino disponibili le informazioni mancanti. Nelle ventiquattro ore successive essi provvedono inoltre a dar seguito alla segnalazione con un sommario rapporto descrittivo dell'incidente o dell'inconveniente. Sulla base delle segnalazioni ricevute relative a un incidente o a un inconveniente, l'Organismo investigativo valuta se avviare l'indagine entro due mesi dal ricevimento della segnalazione, nominando gli investigatori preposti all'indagine medesima.”

In aggiunta a quanto asserito la scrivente USB Pubblico Impiego rileva che tuttora vi è una carenza del settore investigativo in ambito stradale, che tuttavia non può essere in seno all'ANSFISA per ragione di terzietà. Al riguardo la presente sigla sindacale si impegna a breve a produrre opportuna proposta.

Roma, 7 agosto 2019

p/USB Pubblico Impiego
Ministero Infrastrutture e Trasporti
Lorenzo Piangatelli

