

## Moretti: «Danno strutturale, nessun errore umano»

«Dalle prime evidenze i macchinisti non hanno fatto errori». Sono le parole dell'amministratore delegato delle Ferrovie Mauro Moretti,

nel corso della conferenza stampa a Viareggio. Moretti ha inoltre confermato che «sempre dalle prime evidenze c'è stato un cedimento strutturale nel primo carro: si è spezzato l'asse». Moretti ha poi sottolineato che questi vagoni appartenenti a società internazionali (i 14 carri del convoglio hanno immatricolazione delle ferrovie polacche e tedesche, e

il primo carro appartiene ad una società viennese), rispondono a norme di trasporto dell'Ue e dell'Onu e ha aggiunto che proprio i controlli sull'asse fanno parte di «quelle revisioni che sono obbligatorie per le società». «Dal controllo delle scadenze apposte sui vagoni - ha concluso - sembra che la revisione sia stata effettuata regolarmente». ❖

## Dalla raffineria Sarpom ogni anno 2440 treni

Il treno merci era partito dalla raffineria Sarpom, che ha sede a San Martino di Treocate (Novara). Sono 2.440 i carri cisterna carichi di Gpl che la Sarpom spedisce ogni anno. Il 20% di tutte le spedizioni di prodotti (benzina, gasolio) via ferrovia.

Foto Ansa



La devastazione intorno alla stazione di Viareggio

## Le normative

Il sistema Rid della Ue regola il trasporto merci internazionali. Dal 2007 in Italia la vigilanza è affidata all'agenzia nazionale sicurezza ferroviaria

### I tagli della divisione merci

	Dipendenti
Nel 2006	<b>13.000</b>
Nel 2007	<b>10.000</b>
Nel 2010	<b>6.500</b>

### Manutenzione grandi officine

Nel 2005	<b>15</b>
Nel 2009	<b>5</b>

no parta, qualunque contenuto abbia, i controlli sono solamente due. Si verifica la scheda Rid che identifica la sostanza trasportata e si controlla la data di scadenza della revisione del carro. La revisione può valere fino a due anni a seconda della «anzianità» del carro. Niente più. Se il «verificatore», a vista, nota qualcosa di strano, può fare controlli più accurati, ma capita rarissimamente. Da quando il treno parte, tutto è nelle mani del fato e dei macchinisti. Fino a qualche anno fa era previsto il cosiddetto «carro scudo» che separava la locomotiva dal resto dei carri pericolosi. Da qualche anno è sparito. Se i macchinisti si accorgono di qualche inconveniente il loro compito è comunicare al referente a terra di quale sostanza si tratta. Nel caso sarà il referente ad avvertire i Vigili del Fuoco. A Viareggio non ce n'è stato il tempo.

**Che le cisterne** siano piene o vuote, le procedure sono le stesse. I macchinisti se ne accorgono dalla velocità del treno. Se viaggia forte sono sollevati: le cisterne sono vuote. Per il resto nella stragrande maggioranza dei casi (per ultimo a San Rossore) i macchinisti non sono in grado di controllare treni lunghi centinaia di metri. Tutto è affidato dunque alla manutenzione e se questa viene ridotta, la percentuale di rischio di incidenti si alza di molto. Il quadro potrebbe peggiorare. Domani i sindacati e azienda si riuniscono per decidere se adottare il macchinista unico anche sui treni merci, come fanno già moltissime aziende private. Ma se ci sarà il via libera lo sciopero, l'ennesimo, per la sicurezza sui treni, è assicurato. A questo proposito qualcosa intanto si sta muovendo. Mentre prosegue la causa per il reintegro di Dante De Angelis, il macchinista licenziato per la seconda volta da Trenitalia dopo aver denunciato il rischio di «spezzamenti» sugli Eurostar, il procuratore di Torino Guariniello, dopo aver sentito i vertici delle Fs, sta chiudendo l'indagine sullo stesso argomento. Le perizie hanno dato esiti importanti e a breve potrebbero arrivare gli avvisi di fine indagine. ❖

# Esplosivo o acqua, per i carichi solo e sempre due controlli

Le debolezze del sistema di sicurezza dei cargo. Da qualche anno sparito il «vagone cuscinetto» che separa il locomotore dai carri pericolosi. E poi la scure sulla manutenzione

## Il dossier

**MASSIMO FRANCHI**  
ROMA

Per risanare le disastrose casse delle Ferrovie dello Stato il piano dell'ex sindacalista Fs Mauro Moretti è da qualche anno molto chiaro. Puntare tutto sull'Alta velocità e tagliare tutto il tagliabile. Dai treni per i pendolari ai cosiddetti servizi universali (direttamente pagati dallo Stato), dal macchinista unico appena introdotto all'accorpamento di tutto quello che poteva essere messo assieme per risparmiare. In questo quadro il settore merci è stato il più colpito. E all'interno è la manutenzione a dover sopportare i tagli più profondi. La divisione Cargo è da anni allo sbando e solo qualche settimana fa Moretti ha affondato il coltello sostenendo che si tratta pure della divisione più colpita dalla

crisi economica con un crollo della domanda. Il settore merci è aperto alla concorrenza dal 2002. Cargo detiene ancora il 70-75% del mercato, con le aziende private estere (la svizzera Sbb in testa) che si spartiscono il restante. Queste però pagano a Rfi (la società Fs che controlla i binari) l'uso delle tratte (le tracce). Con il risultato che Fs taglia a man bassa in Cargo e continua a incassare lo stesso

## La liberalizzazione Il settore merci è allo sbando: dal 2002 è aperto alla concorrenza

so dagli altri.

**In meno di un mese** si contano ben tre incidenti gravi nel settore merci. Se a Vaiano (vicino Prato) e San Rossore (vicino Pisa) non ci sono state esplosioni e morti è solo una questione di fortuna. Il Gruppo Fs si

è dubito difeso sostenendo che le cisterne e i carri non erano di loro proprietà, ma questo non li assolve dai doveri di controllo. Basti ricordare che le stesse Fs contano di dismettere ben 5 mila loro carri nell'ultimo anno con la motivazione che sono vecchi (ma non pensano assolutamente di sostituirli). La chiusura di buona parte delle Grandi officine e dei Punti Cargo, lasciando a Sud praticamente solo lo scalo di Marcianise, conferma la tendenza.

E così come la manutenzione, crollano anche i controlli. Ad oggi la normativa europea Rid sul trasporto delle merci pericolose è affidata, per quanto riguarda le ferrovie, al solo «verificatore». Le cisterne vengono riempite da aziende private che hanno la responsabilità del buon funzionamento delle valvole di sicurezza, ma poi quando il treno (di solito composto dai 10 ai 14 carri) viene assemblato sistemando le cisterne sui carrelli, tutta la responsabilità passa alle ferrovie. Prima che il tre-