

Salvo per caso: non ha trovato parcheggio

Tra i superstiti dell'esplosione di Viareggio c'è anche Giampiero Rossi, si è salvato per una circostanza fortuita. Non ha trovato posteggio libero dove era solito parcheggiare, in via Burlamacchi, una delle strade parallele alla ferrovia investite dall'esplosione.

«nuovo» un elemento così delicato fosse invece molto più vecchio.

Il procuratore capo della Toscana Beniamino Deidda (che dopo la strage aveva subito parlato di «gravi omissioni») ha fatto sapere che «saranno affidate perizie tecniche su tutti gli aspetti che hanno attinenza con la dinamica dell'incidente e quello della manutenzione del convoglio non è certamente l'unico da chiarire». Al momento nessuno è stato iscritto nel registro degli indagati, «ma – precisa Deidda – non siamo in grado di escludere dal novero delle indagini nessuno dei soggetti che, in qualche modo, hanno avuto una parte nella vicenda. Le indagini sono a tutto campo e lavoriamo affinché tutti i responsabili siano individuati». La Regione Toscana, intanto, ha chiesto al governo di dichiarare lo stato di emergenza nazionale per la città di Viareggio e ha fatto sapere che in sede processuale potrebbe costituirsi parte civile.

CONTRATTO DI MANUTENZIONE

In attesa dei primi riscontri, non si placano però le polemiche a distan-

Lesioni

Secondo le indagini vi erano lesioni preesistenti

Età

Sono diverse quella del carro e quella della «sala montata»

za tra la Gatx Rail e Ferrovie sulle responsabilità della manutenzione in corso di esercizio.

La società americana ha sostenuto che il compito avrebbe dovuto essere assolto da Fs Logistica S.p.A. (società cui è stato affidata la gestione del convoglio dalla Raffineria Sarpom di Trecate che lo aveva preso in affitto) ma la società italiana ha prontamente respinto al mittente ogni addebito. «C'è un contratto firmato – fanno sapere fonti vicine all'azienda – e questo prevede cifre più alte proprio perché include in esso anche la manutenzione». ♦

Le Fs sotto accusa L'ultimo controllo spettava a loro

La società di Moretti si difende: «Non è colpa nostra»
E tira in ballo l'Agenzia nazionale per la sicurezza
I macchinisti: i treni italiani fermati al confine perché vecchi

L'analisi

MASSIMO FRANCHI

ROMA
politica@unita.it

La «scusa» è sempre la stessa. «I carri non sono nostri e così la responsabilità». Da governo e Fs lo scaricabarile è già iniziato. Ma la verità è un'altra. Sia per la strage di Viareggio, sia per l'incidente di Vaiano che una settimana fa ha diviso l'Italia ferroviaria, il fatto che i carri non fossero proprietà di Fs non assolve da responsabilità l'azienda guidata da Mauro Moretti. Circa un quarto dei treni merci che circolano in Italia sono di ditte private. Quello di Viareggio era un treno Cargo (la divisione merci di Fs) con alla guida di un locomotore di Cargo due macchinisti dipendenti Cargo che trainava carri affittati dall'austriaca Gatx Rail. La manutenzione dei carri e dei loro carrelli era di sua competenza, ma il controllo finale è stato fatto da personale Cargo Fs: il verificatore ha certificato che il carro trasportasse il materiale previsto (Gpl), che la data di scadenza della revisione non fosse scaduta, che il sistema di frenatura dei carri fosse funzionante.

Dalle Fs si difendono così: «Il verificatore Cargo non poteva capire che il carrello si poteva rompere. Chi sostiene questo è in malafede. Il problema è la certificazione di chi fa la manutenzione. Prima della liberalizzazione del mercato merci noi la avevamo. Ora le cose sono molto meno chiare».

Chiamata in causa è dunque l'Agenzia nazionale per la sicurezza nelle Ferrovie. Fondata nel 2004 ha sede a Firenze e ha il compito di gestire «la sicurezza del trasporto ferroviario», prima di competenza del ministero. Ebbene, proprio il 6 aprile 2009 il direttore dell'Agenzia, Alberto Chiovelli, ha emanato il decreto di «Attribuzione in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria». Al punto 3.2 si specifica che l'Agenzia ema-

na «gli standard di sicurezza», stabiliti a livello europeo dalla normativa Rid, fra i quali quelli per il materiale rotabile.

Al punto 4.1 il Certificato di sicurezza delle imprese ferroviarie: se le aziende garantiscono gli standard, l'Agenzia dà l'immatricolazione ad ogni materiale rotabile. Così anche il carro maledetto di Viareggio lo ha avuto. E aveva gli stessi tempi di revisione di ogni altro carro. Da due a cinque anni, dopo i quali doveva essere revisionato. L'inchiesta dovrà stabili-

re se la manutenzione sia stata fatta correttamente.

Fin qui i dati di fatto. Poi ci sono i racconti che smentiscono il primato di sicurezza decantato da Fs. Raccontano i macchinisti che più di una volta i treni italiani sono stati bloccati al confine perché i carri e i carrelli nostrani non rispettavano le norme europee.

Erano stravecchi. E al confine i controlli sono più rigidi. Raccontano che la manutenzione sta scomparendo, che non si fa quasi più. Raccontano, i macchinisti. Ma solo dopo una promessa di anonimato. Il clima in Fs difatti è pessimo. Da quando chi denuncia la poca sicurezza (come Dante De Angelis) è stato licenziato, da quando scioperare per chiedere sicurezza è diventato impossibile per le continue precettazioni del ministro Matteoli.

Ma i dati confermano le denunce. Basti pensare che Cargo entro l'anno taglierà ben 5 mila suoi carri (su 27mila totali) per il semplice motivo che sono vecchi. Non li sostituirà: costerebbe troppo. Per le Fs la sicurezza è un costo insostenibile. ♦

Democratic Party

**Antonio Polito
intervista**

**Massimo
D'ALEMA**

Giovedì 2 Luglio - ore 21.00
Palco Centrale
Terme di Caracalla

Dal 26 giugno
Roma, Terme di Caracalla.
Ingresso libero.