

IL CASO

Divieto di transito ai vagoni «pericolosi» Arezzo guida la rivolta

Divieto di transito ai treni che trasportano materiale pericoloso. Il sindaco di Arezzo, Giuseppe Fanfani, ha già chiesto e ottenuto una riunione straordinaria in Prefettura per valutare uno stop ai convogli pericolosi, come quello carico di Gpl saltato in aria a Viareggio. E la sua iniziativa potrebbe scatenare una reazione a scacchiera in tutti i comuni e le città d'Italia che sono attraversate dai binari. «La priorità è la tutela della salute dei cittadini - ha detto Fanfani - . Il prefetto Salvatore Montanaro ha convocato per martedì prossimo la riunione del comitato per la sicurezza e l'ordine pubblico che affronterà proprio la questione della sicurezza del passaggio dei treni. «Da Arezzo - ha detto Fanfani - le Ferrovie non possono solo prendere».

sacrificata sull'altare della liberalizzazione dei servizi. «Erano anni in cui i treni trasportavano quasi il 30% delle merci nazionali, mentre la nostra Cargo sta per chiudere ed i macchinisti vengono riciclati come capotreni» precisa Gallori. La tragedia di Viareggio con i treni bomba che attraversano le città ha riportato all'attenzione il tema della sicurezza e dei controlli. «Prima le perizie sui treni venivano fatte anche mentre erano in corsa, per esempio a Terontola si faceva così» ricorda l'ex ferroviere. I controlli rigidi dei fuselli degli assi dei carri merci e viaggiatori fatto con ultrasuoni con macchine appositamente tarate erano frequenti. I vagoni merce e le carrozze passeggeri se non in regola venivano immediatamente fermati. «Danno la colpa ai polacchi o ai tedeschi, alle regole europee, eppure hanno sempre circolato. Se si rompe la linea aerea tra Prato e Firenze, a Padova, i treni che deragliano, la colpa è dei polacchi?» si chiede Gallori. «La Ferrovia è una macchina complessa. È un ingranaggio al quale basta un semplice granello di sabbia o un ceppo di freni che si sgancia per mandare in tilt l'intero sistema ed in taluni casi anche di causare immani tragedie come quella di Viareggio» rincara Gallori. La tecnologia? «Sul piano formale va bene, ma servono ancora di più le persone» conclude l'ex macchinista. «Alla procura di Lucca diciamo che serve una commissione di inchiesta sulla tragedia di Viareggio composta da personaggi, che non siano, come spesso accade, consulenti delle Fs». ♦

La tragedia vista da Bruxelles

Controlli: l'Europa chiude un occhio Norme superate

Ottocentomila vagoni sulle rotarie del continente. Le direttive che impongono più rigore entreranno in vigore solo nel 2012. Prevale la logica del profitto

MARCO MONGIELLO
BRUXELLES
politica@unita.it

Vecchie carrette arrugginite, controlli approssimativi e legislazioni inadeguate. L'incidente di Viareggio ha sollevato il coperchio sulla realtà del trasporto merci ferroviario nell'Ue. Attualmente nell'Europa occidentale, dove le ferrovie condividono lo standard dello scartamento a 1435 millimetri, circolano circa 800 mila vagoni, per la maggior parte di proprietà di compagnie private. In media questi vagoni sono molto vecchi e alcuni superano anche i quarant'anni di servizio. La loro circolazione però è garantita legalmente da un sistema che oramai sono tutti concordi a definire inadeguato, ma che rischia di restare in vigore fino al 2012, quando entrerà pienamente in vigore la nuova direttiva europea approvata l'anno scorso.

VAGONI PRIVATI

Ad oggi per mettere in servizio un vagone privato basta registrarlo in uno dei 27 Stati membri dell'Ue, secondo i criteri differenti da Paese a Paese. Bisogna rispettare certi standard tecnici e delle volte presentare un «programma di manutenzione», una promessa cioè che nessuno è incaricato di controllare e a cui nessuno sarà chiamato a rispondere.

«Spaventa vedere come viene fatta oggi la manutenzione», ha spiegato un esperto delle istituzioni comunitarie, che ha preferito restare anonimo, «sono andato a vedere un'officina di manutenzione in Francia e i carri, quasi tutti vecchi e arrugginiti, vengono ispezionati manualmente, ad occhio. Una cosa completamente diversa dai controlli che ad esempio si fanno sulle automobili». Il fatto, ha continuato, è che ad oggi un vagone costa dai 100 mila euro

in su e i proprietari cercano di ricavarne il più possibile.

DIRETTIVA

In teoria, in base alla direttiva europea del 2004, spetta ai gestori e alle compagnie ferroviarie controllare lo stato della manutenzione. In pratica però tutti sanno bene che per far circolare 800 mila vagoni 365 giorni all'anno i controlli sono approssimativi. «La direttiva europea sulla sicurezza impone ancora alle compagnie ferroviarie degli obblighi di manutenzione che sono inapplicabili in pratica» - si legge nell'ultimo rapporto annuale dell'Uip (Unione Internazionale

Le procedure Basta registrare il carro La manutenzione è una vaga promessa

dei Vagoni Privati).

Le nuove norme prevedono invece l'individuazione di un responsabile della manutenzione e l'armonizzazione dei criteri per la certificazione dei vagoni, in base agli standard che sta mettendo a punto l'Era, l'Agenzie ferroviaria europea.

La trasposizione nazionale era prevista entro dicembre 2010 ma per l'applicazione piena del nuovo sistema si rischia di arrivare al 2012. Per questo, dopo l'incidente di Viareggio, a Bruxelles si cerca di accelerare i tempi. Ora «siamo in un periodo di transizione» - ha spiegato il responsabile sicurezza dell'Era, Anders Lundström, «ma con le leggi attuali il controllo prima della partenza è responsabilità delle compagnie ferroviarie e nel caso di Viareggio quindi di Trenitalia». ♦

Italia-razzismo

OSSERVATORIO
info@italiarazzismo.it



I flussi migratori e l'isteria demagogica di chi ignora la storia

Due giorni fa 89 persone, stipate su un barcone, sono state recuperate dalla Guardia Costiera italiana e, dopo una breve permanenza nel Cie di Lampedusa, sono state ricondotte in Libia. Qui, l'ambiguità della procedura di «respingimento», sempre al limite della costituzionalità, precipita inequivocabilmente nella violazione esplicita dei diritti umani. Non solo: siamo in presenza di un segnale molto chiaro. Il ministro Maroni non aveva forse giurato che gli sbarchi sarebbero cessati «il 15 maggio»? E qualche giorno fa in uno strepitoso servizio del Tg1, tra epica neo-colonialista e pubblicità alla Francorosso, si dava modo al ministro Ronchi di celebrare il ritorno di Lampedusa al suo stato naturale di «perla del Mediterraneo». Peccato che ora, quegli 89 immigrati (e gli altri che presumibilmente arriveranno) rischiano di produrre un piccolo graffio su quella splendente superficie perlacea. Insomma, non è difficile prevedere che l'annunciato «clandestini zero» si riveli, a breve, un messaggio tanto tetro quanto velleitario. Intanto si ricordi che coloro che arrivano in Italia via mare costituiscono meno del 10% dell'immigrazione irregolare. Questo la dice lunga su come l'investimento abnorme di parole e mezzi, di cattiva retorica e faccia feroce, di motovedette e milioni di dollari (al regime libico), tutto ciò concentrato sulla vetrina appannata di Lampedusa, avesse una funzione essenzialmente ideologica. Quella funzione, bene o male, l'ha svolta: e, ora, ci si deve misurare con la dimensione profonda e, per certi versi, incontrollabile dei flussi migratori. Davvero si poteva pensare che un fenomeno di tale complessità potesse essere governato dall'isteria demagogica di una destra che ignora la storia e la geografia?

ITALIA-RAZZISMO è promossa da

Laura Balbo, Rita Bernardini, Andrea Boraschi, Valentina Brinis, Valentina Calderone, Silvio Di Francia, Francesco Gentilioni, Pap Khouma, Luigi Manconi, Ernesto M. Ruffini, Iman Sabbah, Romana Sansa, Saleh Zaghoul, Tobia Zevi.