

→ **Corsi di formazione** carenti spiegano come non lasciare il convoglio «sottovento»

→ **I tagli ai controlli** Prima si verificavano i carichi ogni 200 chilometri. Oggi ogni 4-500

Trentacinque treni «bomba» ogni giorno sui binari



L'elenco delle sostanze è lungo una quaresima, sono suddivise per categorie (esplosive, infiammabili, corrosive, incendiabili). Ad ogni carro corrisponde un segnaletica che viene controllata dal verificatore alla partenza.

MASSIMO FRANCHI

ROMA
politica@unita.it

Mentre scriviamo ben 35 treni merci potenzialmente «bomba» sono in marcia lungo i binari italiani. Dei circa 250 treni merci giornalieri che solcano la penisola un buon 15 per cento trasporta materiali pericolosi, gpl in testa, come accadeva per il treno esploso a Viareggio. L'elenco delle sostanze è lungo una quaresima, sono suddivise per categorie (esplosive, infiammabili, corrosive, incendiabili). Ad ogni carro corrisponde un segnaletica che viene controllata dal verificatore delle Fs prima di dare il via libera al treno. Oltre a controllare la sostanza, il verificatore è tenuto a testare la frenatura del treno. Basta. Che si trasporti Gpl o acqua, non fa nessuna differenza.

PRESCRIZIONI UGUALI PER TUTTI

Se il treno può partire anche le prescrizioni di viaggio (velocità di marcia, frenature, ripartenze) sono uguali e indipendenti dal carico trasportato. La velocità dipende dal fatto che le cisterne siano cariche o vuote, ma i macchinisti lo scoprono solo dopo essere partiti. Fino a qualche anno fa i controlli erano previsti ogni 200 chilometri. Il taglio del personale in Fs ha però colpito fortemente questa figura con moltissimi prepensionamenti. Ora i controlli si fanno solo se il tragitto supera i 4-500 chilometri. Quando il treno è in marcia tutto è demandato ai soli macchinisti. Due, sì. Ma ancora per poco. Proprio ieri i sindacati dovevano incontrare le Fs per decidere l'estensione dell'agente unico anche ai treni merci della divisione Cargo. La strage di Viareggio ha procrastinato l'incontro. I macchinisti di treni merci sono sottoposti a corsi di aggiornamento per la sicurezza. Ma spiegano che in poche lezioni viene data loro solo un'infarinatura. Il corso dura poco anche perché si parte dal presupposto che in caso di incidente loro possono poco. Le procedure prevedono solamente di «bloccare il treno», «evitare (o uscire) dalle gallerie (sic)» e di «evitare di bloccarsi sottovento». Per il resto il loro compito è quello di chiamare il loro

referente a terra (il cosiddetto Dco) e di comunicargli (sempre che siano in grado) la sostanza trasportata.

LIBERALIZZAZIONI

Dei 250 convogli circa i tre quarti sono treni Fs Cargo. Per il resto la liberalizzazione del mercato del 2002 ha portato ad un piccolo esercito di piccole compagnie italiane e di grandi compagnie estere (come la svizzera Sbb, leader tra le «private») che hanno avuto la certificazione prima da Rete Ferroviaria italiana (la divisione di Fs che è proprietaria dei binari) e poi dal 2008 dalla nuova Agenzia per la sicurezza ferroviaria. Qualsiasi azienda che intenda trasportare i suoi prodotti per treno può però contattare il vettore che preferisce e può, soprattutto, decidere di trasportare carri che siano di sua proprietà o da lei affittati. Questa procedura è (di solito) più economica e quindi più usata. Come nel caso del treno maledetto di Viareggio: il treno (locomotore e macchinisti) erano Cargo, i carri erano affittati.

I CONVOGLI

Il traffico è in gran parte concentrato sull'asse Nord Torino-Venezia, mentre le direttrici Tirrenica (di cui Viareggio fa parte) e Adriatica sono molto meno usate. Quasi nullo è il traffico verso Sud, con Marcianise a rimanere unico raccordo per tutto il meridione e le isole. Dall'estero il traffico più forte è quello che viene da est. E non a caso. Lì i costi di trasporto sono inferiori. Così come la manutenzione sui carri. Ma questo interessa a pochi. ❖

Al Senato

L'Ad Moretti: «Non abbiamo nessuna responsabilità»

Le Fs mantengono la posizione. Nessuna responsabilità per la tragedia di Viareggio. Lo ha ieri confermato, nel corso di un'audizione alla commissione Lavori pubblici del Senato, l'Ad Mauro Moretti. Di conseguenza - ha ribadito - le Ferrovie non hanno attivato la propria assicurazione per i danni a cose e persone. Un contenzioso che già prefigura lunghe odissee per ottenere i risarcimenti. Moretti ha anche confermato che le Fs hanno sospeso i trasporti con carri di proprietà della società Gatx e la relativa circolazione sui binari. NEDO CANETTI