

Una strage annunciata

Guasti e deragliamenti

Sullo scoppio indaga la magistratura di Lucca

Per la strage di Viareggio sta indagando la magistratura di Lucca. Per ora non ci sono indagati ma secondo fonti informate presto, forse anche prima della fine dell'anno, potrebbero arrivare i primi avvisi di garanzia.



Un carro per Gpl tipo Viareggio

Finora nessun risarcimento Fs e Gatx stanno trattando

Ancora non è stato definito nessuna forma di risarcimento per i danni provocati dall'esplosione. Ferrovie e Gatx stanno trattando per definire di «comune accordo le procedure per la liquidazione con il contributo paritetico dei due gruppi».



Foto Ansa

I rottami del merci Tricate-Gricignano deragliato presso la stazione di Viareggio il 29 giugno scorso

→ **Il sindacato** Secondo l'Orsa le Fs non avevano l'autorizzazione per le merci pericolose

→ **Le Ferrovie** La replica ufficiale: «Siamo a posto. Abbiamo seguito le procedure previste»

Non poteva trasportare gas il treno esploso a Viareggio

Il treno deragliato lo scorso 29 giugno non aveva tutte le autorizzazioni per circolare. In particolare quella che riguarda il trasporto di merci pericolose. Fs ribatte: tutto in regola. Ma la spiegazione fa acqua.

ROBERTO ROSSI
ROMA

Il 29 giugno del 2009 nei pressi della stazione di Viareggio un treno merci che trasporta un carico di Gpl tra Tricate e Gricignano deraglia. L'assile del carro cisterna n.33807818210-6 si spezza. È una strage. La fuoruscita di gas scatena l'incendio.

Lo scoppio e l'incendio che segue

si inghiottono un quartiere. L'incidente, uno dei più drammatici avvenuti in Italia, provoca 31 morti e un numero imprecisato di feriti.

Di quella strage Viareggio porta ancora le ferite. Ha pianto le sue vittime, le ha celebrate e sepolte. Adesso attende giustizia. Aspetta di capire perché sia potuto accadere e chi ne è il responsabile. Anche alla luce del fatto che quel treno che correva a novanta chilometri orari non aveva le autorizzazioni necessarie per circolare. Non tutte almeno. Non quella che regola il trasporto ferroviario di merci pericolose. Così dicono le procedure tuttora in vigore che l'Unità ha visionato. Raccontano un'altra storia rispetto a quella finora emersa. Una storia tutta italiana. Questa.

LA PROCEDURA

In Italia chi voglia trasportare materiale pericoloso, come il merci di Viareggio con il suo carico di gas propano liquido, deve rispettare una procedura particolare: quella emanata l'8 luglio 2003. Ha un nome lungo. I ferrovieri non hanno il dono della sintesi. Si chiama «Procedura operativa per la messa in servizio sulla rete ferroviaria italiana di contenitori cisterna e carri cisterna utilizzati per il trasporto di merci pericolose». Il documento è di 31 pagine, presenta una sigla (RFI TCCS PR PO 02 002 A) e porta una firma: quella di Michele Elia. Nel 2003 era direttore della Direzione Tecnica della società Rfi. Oggi ne è il numero uno. Rete ferroviaria italiana, è la società del gruppo Ferro-

vie dello Stato che gestisce l'infrastruttura. Nel 2003 aveva anche il potere di regolare e garantire la gestione della sicurezza. Nel 2008 questo compito è stato trasferito a un soggetto terzo: l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Quella lettera è indirizzata a tutte le Imprese Ferroviarie, e fra queste Trenitalia, e all'allora amministratore delegato di Rfi Mauro Moretti oggi capo delle Fs holding. Che cosa c'è scritto esattamente nel documento? Che nel trasporto interno di merci pericolose l'Impresa Ferroviaria è identificata nel «soggetto preposto» a inoltrare la richiesta dimessa in servizio dei «carri cisterna».

→ **SEGUE ALLA PAGINA 6**