

Primo Piano

La tragedia di Viareggio

Una strage annunciata

Quei treni a rischio

→ SEGUE DALLA PAGINA 4

La domanda deve essere inoltrata al Cesifer (Certificazione sicurezza imprese ferroviarie). Nel 2003 era sotto le Fs oggi è gestito dall'Ansf. È il Cesifer, si legge ancora al punto II.4, a provvedere con un proprio tecnico al controllo finale.

In poche parole è compito della società che trasporta inviare la documentazione e ottenere la certificazione di sicurezza. Ma nel caso di Viareggio chi è l'impresa ferroviaria? È Trenitalia, società del gruppo Fs. Il trasporto, che veniva esercitato dal 2005, delle cisterne Gpl da Trecate - Gricignano, infatti, era effettuato per conto di Fs Logistica spa (già Cargo Chemical), sempre società del gruppo Fs, mediante carri noleggiati dalla Gaxt (già Kvg), ma la trazione era assicurata da Trenitalia con il contratto CH000740. Era Trenitalia che avrebbe dovuto inoltrare la documentazione per la richiesta di messa in servizio dei carri. E sarebbe stato solo il primo passo. Per far circolare quei carri Trenitalia avrebbe dovuto farne un altro.

MADE IN POLAND

Nei contratti di affitto tra Gaxt e Fs Logistica, si evince che cinque dei 14 carri utilizzati dal merci di Viareggio erano stati costruiti in Polonia. Tra questi anche quello che ha

Vagoni polacchi

I convogli avevano bisogno di un particolare nulla osta

provocato l'incidente (vedi foto). Che vuol dire? Che i cinque carri di fabbricazione polacca, anche se omologati in Germania, avrebbero dovuto essere sottoposti a un'ulteriore certificazione. Non solo l'autorizzazione del Cesifer, ma anche, in base al punto II.4.2 (parere tecnico), «il nulla osta» della «Commissione Permanente per le prescrizioni sui recipienti per gas compressi».

Queste autorizzazioni esistono? Il gruppo Ferrovie non le ha mai mostrate. Né ai magistrati che tuttora indagano sull'incidente, né al sin-

Il 2 dicembre la denuncia del sindacato autonomo

Il sindacato autonomo dell'Orsa ha denunciato il 2 dicembre scorso in un'audizione del Parlamento i disagi che il trasporto merci sta vivendo in Italia. Il sindacato ha anche mostrato immagini sui carri in circolazione.

dacato Orsa che per primo ha sollevato la questione. Ufficialmente sostiene di essere in possesso di tutte le autorizzazioni. Anche se, in due lettere a firma di Michele Elia, amministratore delegato di Rfi, e di Vincenzo Soprano, numero uno di Trenitalia, si dice che il gruppo non era tenuto ad averle.

Per due ragioni. La prima: secondo Fs, la procedura dell'8 luglio 2003 avrebbe dovuto essere applicata soltanto ai contenitori cisterna, cioè alla struttura sovrastante, ma non ai carri, cioè a quello che sta sotto. Per i serbatoi successivamente al noleggio si è riscontrato che era stata avanzata una richiesta di verifica. Eppure in base alla procedura, al punto II.4.3, si dice chiaramente che «il tecnico ispettivo inviato da Cesifer (...) accertate le condizioni di manutenzione del carro, lo stato di conservazione del serbatoio (...) certifica (...) la conformità del carro cisterna in esame». Quindi, tutto il carro non solo la parte superiore.

Comunque, e siamo alla seconda ragione, scrivono Rfi e Trenitalia, quelle autorizzazioni non servivano. La procedura poteva dirsi superata dalla decisione della Commissione Ue del 29 aprile del 2004, da un decreto legislativo del 30 settembre dello stesso anno (il numero 268) e da una direttiva europea del 24 settembre 2008 relativa al trasporto merci pericolose.

Ma la spiegazione fa acqua. In primis perché la direttiva del 24 settembre non è mai stata recepita dall'ordinamento italiano. E poi se la normativa è superata non si capisce perché l'Agenzia per la sicurezza l'abbia fatta propria il 6 aprile scorso, con il decreto 1/2009. O perché non esista una norma o una direttiva sostitutiva. E infine, perché ancora al novembre 2009, la procedura del 2003, che il gruppo Fs ritiene superata, era presente nel sito di Rfi nelle pagine dedicate al quadro normativo.

A tutte queste domande le Ferrovie non hanno dato una risposta. Non convincente almeno. E dire che ce ne sarebbe bisogno. Per fare chiarezza su quello che sta circolando oggi nel nostro paese e sul grado di controllo. Per dare giustizia a 31 morti e a una città intera. E tranquillità ai lavoratori che chiedono sicurezza. ❖



Una foto inedita del telaio del carro sviato a Viareggio. È stato costruito in Polonia

I tedeschi avvisarono Troppi cedimenti carri a rischio

L'Autorità federale mise in allerta tutte le agenzie di sicurezza: «Già 7 deragliamenti nel 2007»

Il dossier

RO.RO.
ROMA

Egredi signori». Inizia in questo modo l'e-mail che avrebbe potuto cambiare il corso degli eventi e la vita di 31 persone se solo avesse avuto la giusta considerazione. È la lettera che Jörg Schröder invia il 28 maggio scorso. È indirizzata «a tutte le società operanti nel settore del traffico ferroviario e ai proprietari di veicoli ferroviari» nonché

alle Agenzie europee competenti.

Schöreder lavora all'ufficio centrale dell'Autorità federale per le ferrovie tedesche o Eba. L'oggetto della lettera recita: «Analisi della solidità strutturale (...) per le sale montate di tipo 088 e 188». Le «sale montate» sono la parte del carro che inglobano anche gli assili. A Viareggio la rottura di uno di questi ha provocato una strage.

«Egredi signori - scrive il funzionario tedesco - contestualmente al cedimento di una sala montata sono venute a conoscenza del fatto che l'analisi di solidità strutturale prevista dalla norma EN 13103 per le sa-