



Per l'Orsa i carri che trasportano merci pericolose sono malridotti.

La risposta delle Ferrovie «In regola con la normativa»

«Trenitalia era in possesso di tutte le autorizzazioni necessarie per il trasporto di merci pericolose secondo la normativa vigente». È stata questa la risposta ufficiale delle Ferrovie dello Stato a una nostra richiesta di commento. Al gruppo erano state riportate per e-mail alcune delle domande che venivano avanzate nell'articolo principale.

In particolare all'azienda guidata da Mauro Moretti era stato chiesto di poter visionare una copia delle autorizzazioni per il trasporto di merci pericolose che in Italia è normato secondo la procedura dell'8 luglio 2003. E se invece, come il gruppo Fs sostiene in uno scambio epistolare con il sindacato Orsa, quella normativa è superata poter sapere quale

fosse la normativa sostitutiva. E perché, sempre come sostenuto dalle Fs, richiamandosi alle lettere in questione, se la procedura che regola il trasporto di merci pericolose era stata superata l'Agenzia nazionale l'avesse fatta propria il 6 aprile 2006 con il decreto 1/2009.

Il gruppo Ferrovie dello Stato, in un primo momento, ha dichiarato che i documenti esistono ma non erano visionabili anche perché la richiesta era arrivata sabato mattina. Nel pomeriggio è arrivata la nota ufficiale con la quale dichiarano di avere tutte le carte in regola. Cosa che dovrà anche accertare la magistratura di Lucca che sta indagando sull'incidente di Viareggio. ♦



Una delle foto scattate dal sindacato che mostra una bocchetta di gancio da traino completamente usurata

le montate di tipo 088 e 188 non può essere eseguita su tutti i tipi di carro con carico della sala montata superiore a 20 tonnellate».

Che vuol dire? Che per quel tipo di «sale montate» le procedure di verifica attuate per accertare la resistenza alla rottura non potevano essere considerati affidabili. Per questo, si legge ancora nella lettera, «presuppongo che tutte le società operanti nel settore del traffico ferroviario e tutti i proprietari (...) con-

trollino l'analisi di solidità strutturale ed eventualmente dispongano misure adeguate per garantire la sicurezza del servizio ferroviario».

Perché l'Eba lancia questo allarme generalizzato? Perché, nel maggio 2007, a seguito di sette deragliamenti di treni merci, avvenuti in Germania, Olanda, Austria e Svizzera e tutti dovuti a cedimenti «da fatica» degli assili delle «sale montate», aveva deciso di compiere un'intensa attività di controllo. Attività durata

due anni e sfociata nella lettera del 28 giugno scorso. E cioè un mese prima del deragliamento del merci di Viareggio.

Ma che «assili» aveva il carro di quel treno? I riferimenti seriali sono diversi da quelli descritti dall'Eba. Ma questo non vuol dire che non siano gli stessi. La diversità potrebbe anche essere dovuta al fatto che sono stati omologati in Austria invece che in Germania dove si adotta una

codificazione differente. Il sindacato Orsa, nel corso dell'audizione del 2 dicembre in Parlamento, ha avanzato «pesanti indizi sulla rispondenza degli assi richiamati dall'Eba e quelli coinvolti nell'incidente». E a supporto della sua tesi cita il fatto che la stessa Eba, dopo la catastrofe, abbia ispezionato circa 4500 carri merci, e non tutti con il tipo di assile indicato nella e-mail, bloccandone un centinaio.

La lettera

Sos: attenzione ai carichi per rotture da fatica

Cosa che in Italia non sembra ancora essere avvenuta. Da noi (come testimoniano le foto) i carri merce che trasportano materiale pericoloso sono ancora in pessime condizioni.

Nonostante l'Agenzia nazionale per la sicurezza già nel 2007 avesse lanciato un pesante allarme «in merito alla non conformità rilevate sul materiale rotabile merci per il trasporto di merci pericolose, soprattutto relativamente ai trasporti di Trenitalia S.p.A.», nonostante, come afferma un rapporto del ministero delle Infrastrutture del settembre scorso a firma dell'Ingegnere Enzo Celli, l'80% dei deragliamenti interessa proprio il trasporto merci. Che su un totale di «treni chilometri» (339 milioni) in Italia occupa una quota pari al 18%. ♦