

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**

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-



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%. ♦

Cari
binariIl disagio
dei passeggeriIn nove mesi 13 euro in più
per l'Eurostar Roma-Bologna

A fine 2008 il governo si era impegnato a bloccare le tariffe dei treni come aiuto "anti crisi". Trenitalia ha rapidamente svicolato: in soli 9 mesi la tariffa standard per andare in Eurostar da Roma a Bologna (in seconda classe) si è impennata da 45,60 a

58 euro. Quasi 13 euro in più a viaggio, 26 per un'andata e ritorno (circa il 30%). A gennaio 2009 Trenitalia ha congelato gli aumenti, rinviandoli ad aprile: da 45,60 a 50,40 euro. Oggi, grazie alla nuova galleria Bologna-Firenze (anni di lavori per risparmiare solo 20 minuti) il salto a 58 euro. E per avere un minimo sconto bisogna prenotare almeno 7 giorni prima.



Stazione di Bologna

→ **Nuove linee** Completato, per ora, il corridoio nord-sud. Ma i treni pendolari restano al palo

→ **Aumenti** Prezzi più alti per i servizi, e Fs chiede anche alle Regioni di ritoccare le tariffe all'insù

Frecciarossa da Torino a Salerno

Costa salata l'Alta Velocità

Foto di Ermes Beltrami/Emblema



Il primo treno della flotta dei cinquecento con la nuova livrea Eurostar Frecciarossa

Parte l'Alta velocità in tutta Italia, da Torino a Salerno. Milano-Roma in tre ore. Al via anche gli aumenti, e l'ad Fs Moretti sollecita le Regioni a chiedere 1 centesimo in più a passeggero/Km. «Per migliorare il servizio», dice.

LAURA MATTEUCCI

lmatteucci@unita.it

Si azzera il countdown sul mega-orologio davanti alla stazione Centrale di Milano, si riduce il divario infrastrutturale con il resto d'Europa. A partire da oggi, dopo l'inaugurazione del 5 dicembre, da Torino a Salerno in treno si viaggia con il sistema Alta velocità/Alta capacità: mille chilometri di binari realizzati dalle Ferrovie dello Stato, che li definiscono «la più grande opera pubblica costruita in Italia nel dopoguerra», una «nuova era nei trasporti». Enfasi a parte, ora ci vogliono 2 ore e 59 minuti da Milano Centrale a Roma Termini, 45 minuti da Torino Porta Susa a Milano Porta Garibaldi, 37 minuti da Bologna a Firenze e 70 minuti da Roma a Napoli. Roma e Milano saranno collegate da 72 treni Frecciarossa al giorno, con oltre 48mila posti a disposizione. Dei nuovi tratti di linea, la Bologna-Firenze vanta l'ingegneria più sofisticata: 79 chilometri, di cui il 93% in galleria, per spostarsi fra le due città in 37 minuti. Nella tratta ci sono 9 gallerie, la più corta di 600 metri, la più lunga di 18 chilometri e mezzo. La nuova Milano-Novara, invece, consente di collegare Milano e Torino in meno di un'ora. I 19 chilometri tra Grigignano e Napoli chiudono la

linea ad alta velocità fra Roma e la città partenopea. Oggi tra l'altro entra anche in vigore il nuovo orario (fino a giugno).

PREZZI PIÙ ALTI PER TUTTI

Se i tratti ad alta velocità avvicinano l'Italia all'Europa, in compenso la allontanano dal resto delle linee ferroviarie nazionali, i cui disservizi e problemi veri e propri persistono senza migliorie, basti pensare ai disagi quotidiani dei pendolari (Legambiente ha appena diffuso un rapporto, prontamente smentito da Fs, secondo il quale 1 treno su 3 viaggia in ritardo). E adesso si aggiunge anche l'aumento dei prezzi dei biglietti, diffuso e trasversale. Che aumentino quelli dell'alta velocità è scontato, anche se l'amministratore delegato delle Fs Mauro Moretti preferisce chiamarli «nuovi prezzi per nuovi servizi»: di fatto, un biglietto di se-

Linee

Milano-Roma: 3 ore, 72 treni al giorno per 48mila posti disponibili

conda classe Milano-Roma passa da 75,10 euro a 89 euro, e in prima lo stesso viaggio costerà 109 euro invece di 103,60. Milano-Bologna 41 euro in seconda classe, invece di 37,10 euro costo attuale: in prima 56 euro (da 53,20). Bologna-Firenze 24 euro in seconda classe invece di 18,10, 26 euro in prima, invece delle 24,70 attuali.

Ma, oltre a questo, Moretti chiede alle Regioni 1 centesimo in più a

I sindacati: bene l'AV ma manca tutto il resto

L'Alta Velocità tra Bologna e Firenze, aperta al pubblico? Solo una «parziale risposta al bisogno di rinnovamento e potenziamento della rete ferroviaria in Italia». lo ribadiscono le segreterie regionali di Cgil, Cisl e Uil.

passaggero/chilometro (cioè 1 euro ogni 100 chilometri, 1 miliardo in più all'anno) per, dice, migliorare il servizio sui treni pendolari. «Tutti ha spiegato alla presentazione del rapporto di Legambiente - devono dare il loro contributo. Fs, con il taglio e l'efficientamento dei costi, ha risparmiato 1 miliardo in tre anni. Ora, con il contributo dello Stato (500 milioni), investiremo 2 miliardi per i treni regionali. Le Regioni si sono corresponsabilizzate. Ora bisogna innescare una catena tra tariffe e investimenti. Propongo alle Regioni di destinare a un fondo le risorse in più che si raccoglirebbero e di utilizzarlo per investire in nuovi treni». Secondo il rapporto 2009 di Le-

Legambiente

Secondo il rapporto Pendolaria, un treno su tre è in ritardo

gambiente, i pendolari del treno sono 2 milioni e 630mila, l'8% in più rispetto al 2007. Eppure, il 67% delle risorse statali va alle strade; e in metà delle regioni neanche lo 0,1% del bilancio va ai pendolari: nel 2009 è stata la Campania a investire di più con l'1,52% del bilancio, maglia nera il Veneto.

I consumatori si sono già opposti agli aumenti «indifferenziati» del 10%-15%: «Possiamo accettare adeguamenti delle tariffe sull'alta velocità, visto che sono collegati a un miglioramento del servizio - dice Pietro Giordano, segretario nazionale Adiconsum - Ma se dovessero servire da cavallo di Troia per procedere ad aumenti sul resto delle linee, allora faremo muro».

Nel frattempo prende forma la maxi gara da 1,2 miliardi per 50 nuovi treni alta velocità indetta da Fs. Il nuovo supertreno che Moretti ha in mente dovrà raggiungere una velocità di 350 chilometri orari, avere una capienza di 600 posti per 200 metri di lunghezza, raddoppiabili. Dovrà essere molto flessibile, capace di mutare assetto interno in poche ore. Altra caratteristica imprescindibile, la capacità di oscillare di 1,5 gradi, per assicurare la massima stabilità in curva.❖



Stazione di Firenze

Sarà utilizzata solo dal 4,5% degli utenti

L'Alta velocità sarà utilizzata solo dal 4,5% dei passeggeri che abitualmente nel nostro Paese prendono il treno e viene pagato con 3,5 miliardi di euro all'anno dal restante 95%, che invece utilizza treni regionali.



Stazione di Milano

Mille chilometri di binari Come la Francia nel 1992 ma con prezzi triplicati

In Italia abbiamo gli stessi chilometri di binari che aveva la Francia nel 1992. I prezzi invece sono tre volte maggiori. I nostri vicini europei per mettere in piedi mille metri di alta velocità hanno speso 9-10 milioni di euro. Noi 35 ma il calcolo è fatto in difetto.

Con l'apertura della Torino-Salerno l'Italia dispone di circa 1000 chilometri di chilometri di binari dove far correre (poi mica tanto forte) i treni veloci delle Ferrovie e dal 2011 anche quelli di Ntv (il gruppo privato guidato da Luca Cordero di Montezemolo). Non è un gran numero. Più o meno sono gli stessi chi-

lometri che aveva la Francia nel 1992. E nei prossimi anni, il gap infrastrutturale italiano è destinato ad aumentare, dato che gli investimenti in Italia si fermeranno nel 2009 - almeno per quanto riguarda le aperture di nuove linee -, mentre continueranno fino al 2012, ed oltre, in Germania (ulteriori 62 chilometri previsti entro il 2012), in Francia (ulteriori 210 chilometri previsti entro il 2012) e soprattutto in Spagna, che nel giro di qualche anno appena potrà godere della rete più estesa d'Europa con 3.230 chilometri di linee, il doppio della lunghezza attuale.

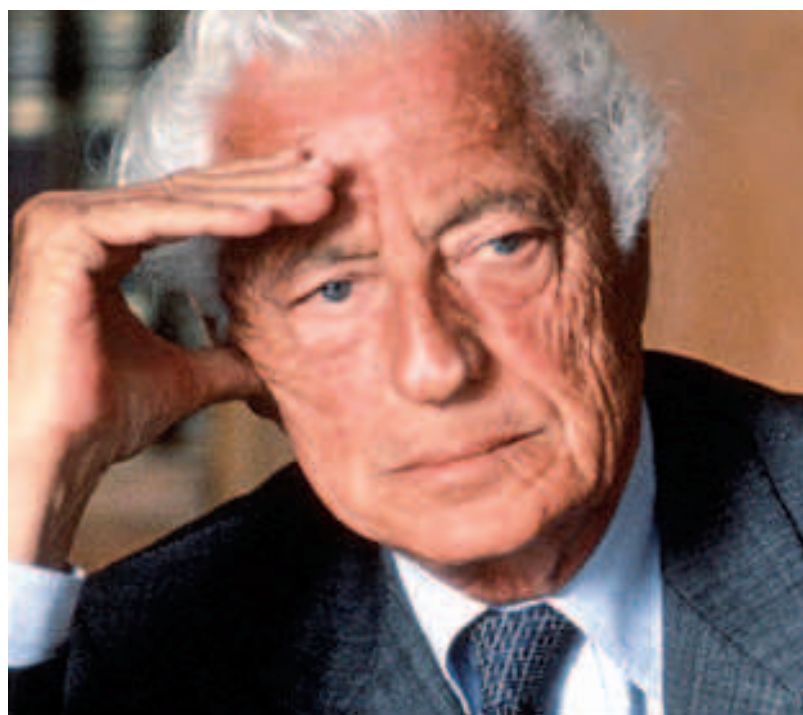
In Italia, invece, «l'orizzonte temporale» come lo chiama l'amministratore delegato di Ferrovie Mauro Moretti si sposta sempre più avanti. Tanto che per la l'apertura della Milano-Venezia si dovrà attendere «il 2016».

COSTI

Ma se siamo stati campioni di lentezza, un primato lo deteniamo: i costi. Nonostante i proclami ne abbiamo poche, dunque, in Europa tra i paesi grandi siamo i peggiori ma quelle che abbiamo pagate a peso d'oro. La Corte dei Conti ha calcolato che solo per la parte del progetto attuata, molto minore rispetto a quella preventivata, tra i costi previsti e quelli realizzati c'è una differenza di quindici miliardi di euro.

E cioè, dal 1992 al 2006, lasso di tempo investigato dalla Corte si è passati dai 15,5 miliardi di euro previsti nel 1992, ai 32 miliardi di euro effettivi. Il costo medio a chilometro per le linee realizzate risulta pari a 32 milioni, con un incremento prevedibile a 45 milioni per le linee in corso di realizzazione o di progettazione. In Francia ma anche in Spagna per mettere in piedi mille metri di alta velocità si spendono 9-10 milioni di euro. E il costo finale include tutto quello che si è speso non solo per le opere a terra ma anche per quelle aeree, per le interconnessioni e la mitigazione degli impatti. Tutto questo non è accaduto in Italia. Con questi costi si arriverebbe a circa 60 milioni di euro.

ROBERTO ROSSI



I LUPI & GLI AGNELLI
Ombre e misteri della famiglia
più potente d'Italia.

GIGI MONCALVO

VALLECCHI
www.vallecchi.it