



Sulla sicurezza niente sconti

Incidente di Viareggio.

Dal 29 giugno 2009 l'Or.S.A. è costantemente impegnata per trovare risposte a quel terribile disastro ferroviario che causò la morte di 32 persone. Molta disinformazione e molta approssimazione, in quei giorni, hanno distolto l'attenzione, di molti, dalle procedure previste in Italia per il trasporto delle merci pericolose e il loro rispetto.

I rilievi di Or.S.A. hanno da subito interessato, e si sono concentrati, proprio su tali procedure. Non è sfuggito alla nostra attenzione una disposizione di RFI dell'8 luglio 2003 (RFI TCCS PR PO 02 002 A) che, ribadita da una decreto di ANSF 1/2009, chiariva i lati oscuri della vicenda.

Abbiamo studiato le procedure dettate da queste norme, **abbiamo** verificato i termini di applicazione in ambito nazionale, **abbiamo** esaminato la documentazione del treno 50325 e



quella dei carri cisterna in composizione, **abbiamo** avviato un lavoro di ricerca degli incidenti simili accaduti in Italia e all'estero, **abbiamo** sollecitato chiarimenti al gruppo FS e all'ANSF in merito agli interrogativi che nel contempo emergevano.

Il 24 settembre 2009 **ci siamo costituiti parte civile** nel processo di Viareggio, **abbiamo** allargato la nostra indagine documentale trovando atti dell'agenzia tedesca per la sicurezza ferroviaria "EBA" nei quali i problemi relativi al cedimento degli assili erano già stati affrontati.



In Europa infatti nel 2007 si sono verificati 7 incidenti causati da cedimenti strutturali degli assi, con stupore **abbiamo** successivamente constatato che EBA già nel 2007 aveva diramato una disposizione che allertava tutte le imprese e i proprietari di carri europei circa le evidenti criticità di alcune tipologie di assili sui quali non si potevano effettuare controlli che avessero il giusto grado di attendibilità, **abbiamo** quindi esposto i risultati della nostra lunga indagine documentale in

audizione al senato, il 2 dicembre 2009, alla 8^a commissione permanente - *lavori pubblici, comunicazioni* - supportando il nostro dossier con un repertorio fotografico sullo stato manutentivo dei carri merci circolanti e sui documenti di viaggio del carro che confermano indiscutibilmente le nostre tesi, infine **abbiamo** informato l'opinione pubblica.

Ora la Magistratura è chiamata, non certamente noi, a decidere o stabilire le responsabilità di questo gravissimo incidente, **alla nostra organizzazione interessa solamente conoscerne le cause e far rispettare le procedure di sicurezza che non possono e non devono essere in alcun modo aggirate o eluse affinché tutto questo non possa ripetersi in futuro.**

E' di questi giorni una straordinaria coincidenza: a fronte delle nostre ripetute sollecitazioni ad ANSF e FS S.p.A. sostenute dalle tesi suesposte, è stata emanata una nota da ANSF e, successivamente, l'11 dicembre 2009, una prescrizione di RFI che assume come termine cautelare la riduzione di velocità a 60 km/h nell'attraversamento delle stazioni da parte dei treni merci composti da carri contenenti merci pericolose per i quali non sia stato possibile certificare la condizione degli assi. Una limitazione che conferma e risponde, anche se parzialmente e tardivamente, ai nostri rilievi ma che sicuramente non risolve il problema.



Continueremo a sollecitare Azienda, ANSF, il Ministero dei Trasporti e Magistratura affinché questa triste vicenda possa avere risposte nel rispetto delle 32 vittime innocenti e delle loro famiglie.

Noi non ci arrendiamo.