

STRAGE A VIAREGGIO IL CAOS-SICUREZZA

Il dubbio Il vagone della strage è del 2004, con pezzi del '74: avrebbe superato la nuova normativa dell'Ue?

Treni-bomba, la legge dimenticata

Approvata ma ancora inapplicabile la direttiva europea sui trasporti pericolosi

DAVIDE FEDERICI
VIAREGGIO

Le norme per il trasporto ferroviario in Europa sono un puzzle, con conseguenze facili da immaginare: un vagone colaudato in un paese permissivo circola in tutto il continente. Per fortuna l'Ue l'anno scorso ha prodotto la direttiva «Trasporto interno di merci pericolose». Sembra scritta pensando a Viareggio. Il suo spirito è semplice: stesse norme di sicurezza, stesse garanzie per tutti. Ma in Italia la direttiva non è stata ancora recepita. Il limite previsto era il 30 giugno scorso. Il giorno dell'incidente di Viareggio.

Il testo della direttiva è compreso nella legge comunitaria 2008 approvata il 23 giugno scorso dal Parlamento. Per l'entrata in vigore serve però un decreto legislativo. «Purtroppo - ricorda Alessandro Rocchi, segretario della

Filt-Cgil - l'Italia ha il record del ritardo nel recepimento delle direttive europee».

Il destino dei 22 morti di Viareggio non sarebbe cambiato, ma bisogna guardare anche al futuro. L'incidente, secondo i primi accertamenti, è stato causato dal cedimento dell'asse del primo carrello del convoglio. Come ha scritto ieri La Stampa, il vagone che ha ucciso 22 persone era immatricolato in Germania: le norme su controlli, revisioni e certificazione di sicurezza erano quelle tedesche. E le norme in questione prescrivono che le analisi radiografiche sul metallo dell'asse dei vagoni debbano essere compiute solo per la porzione tra una ruota e l'altra, perché più soggetta a sollecitazioni. Purtroppo, però, il pezzo si è fratturato proprio in corrispondenza della ruota.

Ma che cosa c'entra la direttiva 68 con tutto questo? Il

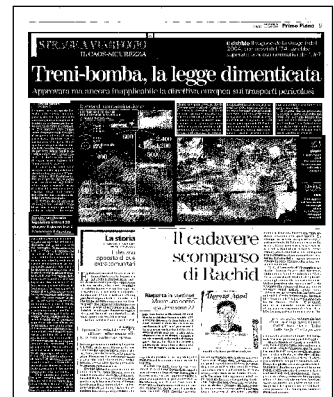
documento al punto 1 chiarisce: «Il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovie e per vie navigabili interne comporta un considerevole rischio di incidenti. E' pertanto opportuno adottare misure atte ad assicurare che tale tipo di trasporto sia effettuato nelle migliori condizioni di sicurezza possibili». E' solo l'inizio: la direttiva ha come fine «l'instaurazione di un regime comune che contempli tutti gli aspetti del trasporto interno di merci pericolose». Il punto 22 aggiunge: «L'obiettivo (...) è l'applicazione uniforme di norme di sicurezza armonizzate in tutta la Comunità e un livello di sicurezza elevato nelle operazioni di trasporto nazionale e internazionale».

Nella direttiva si parla di trasporti stradali, ferroviari e fluviali. Si dettano prescrizioni per l'etichettatura e la disposizione delle merci pericolose. C'è anche un capitolo de-

dicato ai vagoni cisterna che in Europa sono centinaia di migliaia. Scrive la direttiva: «Gli Stati membri possono autorizzare, sul loro territorio, l'utilizzo di cisterne e vagoni costruiti anteriormente al primo gennaio 1997 che non sono conformi alla presente direttiva, ma sono stati costruiti secondo le prescrizioni nazionali in vigore al 31 dicembre 1996, sempre che le cisterne e i vagoni in questione siano mantenuti in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza richiesti». I vagoni costruiti dopo il primo gennaio 1997 «che non sono conformi alla presente direttiva», ma rispettano precedenti norme possono continuare a effettuare soltanto trasporti nazionali.

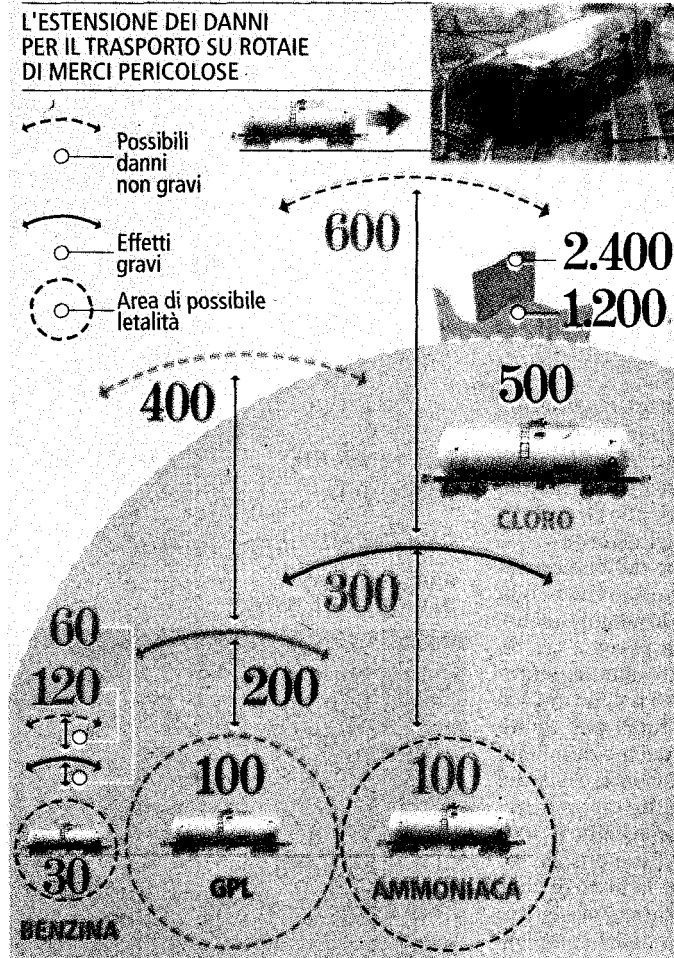
Il vagone che ha provocato la strage è stato costruito nel 2004, ma, secondo Mauro Morretti, ad delle Ferrovie, aveva pezzi realizzati nel '74 in Germania Est. Avrebbe potuto circolare liberamente in Europa con la nuova direttiva europea?

Serviva un decreto legislativo entro il 30 giugno: il giorno in cui è avvenuto il disastro



L'area di contaminazione

L'ESTENSIONE DEI DANNI
PER IL TRASPORTO SU ROTAIE
DI MERCI PERICOLOSE



23

giugno

E' il giorno in cui il Parlamento ha approvato la direttiva europea

228

case

Danneggiate dall'esplosione secondo gli ultimi sopralluoghi dei tecnici comunali