

# «Sicurezza sui vagoni merce: in Europa controlli a sorpresa»

DA MILANO DIEGO MOTTA

«**B**isogna fare di più e fare meglio» dice Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione Ue e responsabile delle politiche comunitarie per i Trasporti. L'imperativo sembra rivolto a tutti, dalle istituzioni alle imprese, da Bruxelles a Roma. Non potrebbe essere altrimenti, dopo quanto accaduto lunedì notte a Viareggio. Ma non esiste «un'anomalia» italiana nei sistemi di sicurezza del trasporto ferroviario. «Quanto accaduto è stato un fatto drammatico che ha riguardato il nostro Paese, ma sarebbe potuto succedere in un qualsiasi altro Stato» spiega Tajani. Che poi illustra la strategia di Bruxelles nei prossimi mesi, a partire dalla Conferenza che ha organizzato dopo la pausa estiva: più poteri operativi all'Agenzia europea, controlli sui vagoni in base ai chilometri effettuati, una banca dati continentale e soprattutto verifiche a sorpresa.

**Commissario Tajani, cosa insegna all'Europa il disastro di Viareggio?**

La catena delle responsabilità andrà accertata nelle prossime settimane da parte delle autorità competenti, ma intanto occorre prendere in esame tutti i testi normativi per verificare se possono esserci state eventuali smagliature. Mentre nel settore aereo e marittimo i poteri comunitari sono anche di tipo esecutivo, nel comparto treni la funzione dell'Agenzia europea resta sostanzialmente di tipo giuridico. Su questo, bisogna fare di più e meglio.

**Che obiettivi ha la Conferenza europea che ha convocato per il prossimo autunno?**

Voglio fare il punto della situazione con i ministri dell'Ue e con tutti gli *stakeholders* (i portatori di interesse, ndr). Quando dico che è necessario chiarire "chi fa cosa", penso soprattutto alla necessità di trasformare l'attuale Agenzia ferroviaria europea in un'Agenzia per la sicurezza ferroviaria. Nel comparto dei trasporti marini, ad esempio, è possibile affittare delle navi per fare bonifiche di tipo ambientale. Lo stesso auspicio che succeda in futuro per chi dovrà garantire la sicurezza sui vagoni che trasportano merce pericolosa. Di più: quando nei prossimi anni crescerà l'ingresso di *container* provenienti dalla Cina via Mosca,

sarà necessario elevare gli standard e raggiungere un'armonizzazione delle norme a livello internazionale.

**Con quali contromisure a garanzia dei cittadini?**

Il processo di liberalizzazione e l'apertura di nuovi corridoi per le merci esige di pari passo un innalzamento dei controlli. Le sanzioni funzionano nel momento in cui vengono delegate ed eseguite dai singoli Stati e anche l'idea di un responsabile unico per la manutenzione mi sembra oggettivamente difficile da prevedere in un contesto normativo già ben congegnato come quello europeo. La sfida semmai resta quella di incidere di più nella catena delle verifiche, dando più poteri alle agenzie nazionali. Non solo: in Europa ci muoveremo perché siano possibili controlli a sorpresa sui vagoni cisterna che trasportano materiale pericoloso.

**L'Agenzia italiana presieduta da Alberto Chiovelli è però sotto organico e difficilmente può intervenire per scongiurare eventi come quello di Viareggio.** La nostra agenzia nazionale è nata da poco, occorre darle il tempo necessario per essere pienamente operativa. L'Italia resta comunque un Paese che ha mantenuto alti gli investimenti nella sicurezza, puntando sempre agli standard migliori.

**Quale deve essere la priorità negli interventi sui carri che trasportano Gpl e altre sostanze pericolose?**

Va certamente modificato il sistema dei controlli sui vagoni cisterna: non basta più verificare ogni 4-6 anni, come avviene adesso, lo stato di salute dei vagoni. Bisognerà invece rilevare il numero dei chilometri percorsi, scambiandosi continuamente dati da Paese a Paese. È un processo che crea un po' di resistenza tra i vari Stati, ma a questo punto è indispensabile. L'obiettivo è la creazione di una banca dati che ricostruisca passo dopo passo la storia e l'utilizzo dei vagoni cisterna.

**Secondo alcuni economisti, la tragedia di Viareggio potrebbe portare a un ripensamento delle strategie nel trasporto su ferro, con una possibile inversione di tendenza a favore della lobby degli autotrasportatori. È d'accordo?**

A livello comunitario, da diversi anni, gli investimenti nel sistema ferroviario a partire dall'Alta velocità sono stati sempre considerati strategici. Non vedo scenari in cui sistemi di collegamento diversi siano alternativi l'uno all'altro. In futuro, il sistema dei trasporti europeo continuerà ad essere equilibrato, avendo come unica priorità la ricerca di standard di sicurezza più elevati possibili.

