

Le ferrovie italiane tra record e rischi

ETTORE LIVINI

MILANO

Sono i "sorvegliati speciali" delle ferrovie italiane. Poco più di trenta treni al giorno d'inverno (la metà tra aprile e ottobre). In tutto 450 vagoni che ogni 24 ore corrono su e giù per le rotaie della penisola, carichi di merci pericolose: nel 40% dei casi si tratta di Gpl, il micidiale innesco esplosivo di Viareggio.

MA CI sono anche polietilene cinque-sei contovogli alla settimana - acido fluoridrico, ammoniaca, toluolo e persino tritolo. Materiale ad altissimo rischio, protetto (in teoria) da una rigida procedura di controlli ma su cui l'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria (Ansf) ha da tempo acceso un faro: «Un'attenzione particolare - recita il suo ultimo rapporto - va posta in merito alla non conformità rilevate sul materiale rotabile per le merci pericolose, soprattutto relativamente ai trasporti di Trenitalia». Precisazione indispensabile visto che le ferrovie italiane garantiscono la trazione all'88% dei viaggi di questo tipo, trasportando però carichi di proprietà di terzi.

Un allarme inascoltato? Gli esperti assicurano che - malgrado tutto - non c'è da preoccuparsi: spedire questi prodotti in treno «è molto più sicuro che farli viaggiare per strada», dice

Marco Ponti, docente di economia dei trasporti al Politecnico di Milano. E

al di là dell'emozionalità legata al tragico incidente di lunedì notte, «un chilo di Gpl su rotaia ha costi sociali e umani molto inferiori rispetto a quello che si sposta su ruote», conferma Carlo Vaghi della Bocconi. «Il problema - aggiunge - è che le responsabilità dei controlli sono ancora troppo frazionate».

La ferrocisterna della Gatx esplosa a Viareggio è in effetti un paziente in apparenza modello (aveva solo 4 anni di età) con troppi medici al capezzale. Come tutti i 450 vagoni dei Gpl Express in servizio quotidiano sulla rete ferroviaria della peni-

sola. Il primo specialista che ne benedice il decollo è l'omologatore. Esamina il carro fresco di fabbrica. Misurandone con calibri e sensori elettronici la solidità e la robustezza, in base a parametri standard stabiliti dalla Ue. Diversi, come ovvio, a seconda delle sostanze pericolose da caricare.

Ottenuto il "libretto di circolazione", l'onere di manutenzione e revisioni dei mezzi per il trasporto di merci pericolose passa in capo al titolare. I ritmi sono stabiliti per legge. La cisterna, l'elemento più delicato, va controllata da cima a fondo ogni quattro anni. I tecnici incaricati passano ai raggi X la struttura esterna per evidenziare possibili microfrazture. Testano ogni singola valvola di carico e scarico, snodi delicatissimi per un sistema che deve pompare a bordo 45 tonnellate di gas sotto pressione, altamente infiammabile ed esplosivo. Esame passato a pieni voti lo scorso 2 marzo dalla ferrocisterna esplosa in Versilia. Pianale, ruote e assali (l'imputato numero uno per l'incidente di lunedì) devono invece essere controllati ogni sei anni.

La lista dei responsabili della sicurezza dei viaggi ad alto rischio su rotaia si allunga ancora una volta che il treno si mette in marcia. Il primo filtro è negli uffici delle aziende che noleggiavano i vagoni. Una precisa direttiva europea stabilisce che debbano nominare un "responsabile merci pericolose". Incaricato di verificare in via documentale che il titolare abbia effettuato tutti i controlli previsti dalla legge. Poi arriva la prova sul campo. Un check-up molto empirico, ma in teoria altrettanto efficace, che qui da noi è quasi sempre a carico di Trenitalia. I "verificatori" (spesso lo stesso conducente) «prima di avviare il locomotore analizzano lo stato di salute delle balestre, danno un occhio a eventuali perdite e allo stato generale di manutenzione», spiega Mario Castaldo, direttore della divisione cargo dell'azienda.

Tutti i convogli che trasportano merci a rischio in Italia passano attraverso questa trafila di sicurezza apparentemente a prova di bomba. Ma tanti controlli, si lamenta qualcuno, possono essere sinonimo di nessun controllo. Le responsabilità sono parcellizzate. E l'allarme della Agenzia per la sicurezza ferroviaria sembra confermare

che alla prova pratica - malgrado il rigido quadro normativo - queste "bombe su rotaia" non sono poi affidabili al 100%. «Servono verifiche più serie, fatte da un'authority indipendente - dice Edoardo Zanchini, responsabile trasporti di Legambiente - . Un organo ancora più indispensabile ora che il servizio non è garantito in esclusiva dal monopolio pubblico».

L'inchiesta appena avviata cercherà di capire dove si è aperta una falla in questa rete di norme in apparenza difficili da dribblare. Ma il dramma di lunedì lascia aperta un'altra domanda preventiva: «Com'è possibile che un convoglio carico di sostanze ad altissimo rischio passi nel centro di una città?», sintetizza per tutti Zanchini. Uno studio statistico delle Università di Bologna e di Roma (in collaborazione con le Ferrovie) sui punti più critici della rete - Mantova e Livorno - ha stabilito che la soglia di rischio sociale dei trasporti di merci pericolose in centri abitati è «accettabile», pur consigliando ove possibile «l'utilizzo di percorsi a minimo impatto».

«In effetti questo incidente può essere l'occasione per fare qualche riflessione sulla composizione e il tragitto di questi treni - ammette Ponti -. Anche se imporre un allungamento dei percorsi a un settore già in difficoltà potrebbe decretarne il fallimento». «La possibilità di un incidente per le merci pericolose trasportate su rotaia è infinitamente inferiore a quello degli altri mezzi di trasporto», getta acqua sul fuoco Vaghi. Un decimo rispetto alla strada, dicono gli esperti. Un incidente ogni cento milioni di anni per ogni chilometro percorso, precisa lo studio delle Università di Roma e Bologna. «Non solo. Per i treni almeno esiste un sistema di regole. Fragili fin che si vuole, ma regole - conclude il docente della Bocconi -. Mentre nei centri della città possono entrare ogni giorno camion e cisterne carichi di sostanze ad altissimo rischio». La lobby della gomma, ma non è una sorpresa, è molto più forte ed efficace dei paladini (malgrado tutto) della rotaia.

Una trafila di verifiche che vanno dal costruttore del carro fino al macchinista

Ma per gli esperti il trasporto su rotaia è molto più sicuro di quello su gomma



Gpl, ammoniaca e perfino tritolo ogni giorno 30 convogli da paura

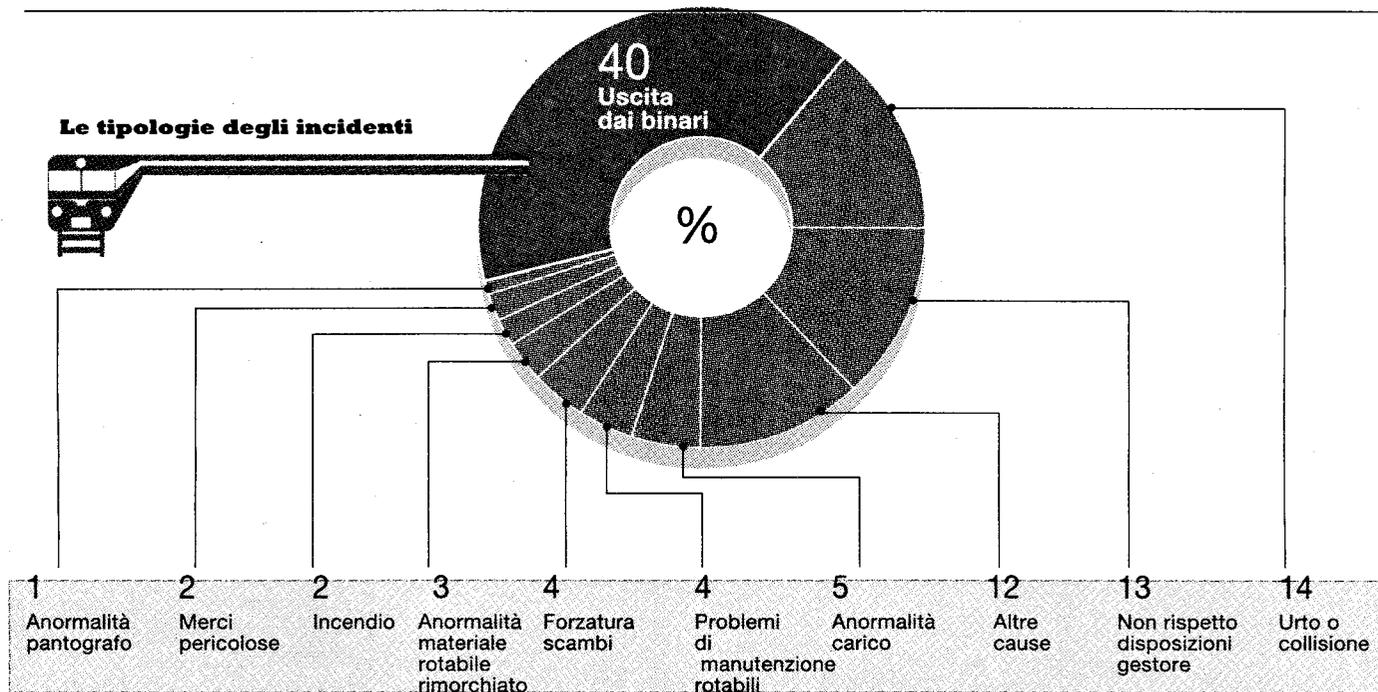
E due anni fa l'Authority disse: molti sono fuori norma

Il trasporto su rotaia di merci pericolose

Le merci trasportate:



Le tipologie degli incidenti

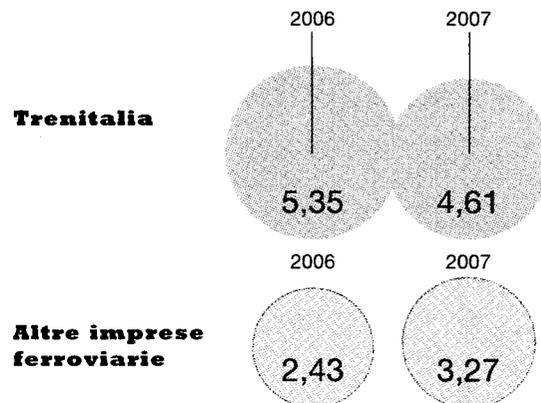


Il numero di irregolarità

	2006	2007
Trenitalia	1.244	1.252
Impresa Italiana Ferroviaria	20	88
Railion Italia	11	12
SBB Cargo Italia	16	20
Rail Traction Company	19	17
Nord Cargo	13	3
Le Nord	169	335
Hupac	10	19
Ferrovia Adriatico Sangritana	5	0
Ferrovia Emilia Romagna	0	0
SNCF Fret Italia	0	1
Metro Campania	4	0
Serfer	37	42
Totale altre IF	304	537

Quanti inconvenienti sui controlli eseguiti

Percentuale tra non conformità rilevate e controlli fatti



Fonte: Ansf