

Il disastro di Viareggio - Moretti: «Bloccati i vagoni della Gatx» Il Senato ha ascoltato l'Ad di Fs. Aveva 35 anni il carro che si è rotto costruito nella Ddr

«Si è trattato di uno strappo Non ci sentiamo responsabili della tragedia» ha detto il manager

ROMA. «Le Ferrovie dello Stato non si sentono responsabili della tragedia di Viareggio ed anzi sarà bene che si attivino le assicurazioni della società proprietaria del carro». Così l'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, ascoltato ieri al Senato.

«Il carro che si è rotto era stato omologato nel 2004, ma la componentistica è molto più antica, risale al 1974 e risulta fabbricata nell'ex Germania Est», ha rivelato Moretti.

Alla commissione lavori pubblici di Palazzo Madama, Moretti ha annunciato di avere sospeso la circolazione di tutti i carri di proprietà dell'austriaca Gatx in attesa di chiarimenti da Vienna e di controlli che dovranno essere disposti su tutta la flotta di carrelli e di cisterne. Una decisione inevitabile dopo le prime risultanze tecniche sulla componentistica, non certo prestante, utilizzata sul vagone incriminato.

«Ora spero che non vengano fuori problemi alla fornitura di Gpl in Italia, oppure che vada in giro con i camion, il che è ancora peggio», ha detto Moretti durante l'audizione.

L'incidente di Viareggio dimostra comunque che «servono regole omogenee a livello europeo; regole che siano rispettate da tutti», ha aggiunto l'amministratore delegato di Fs.

Perchè «le liberalizzazioni stanno rapidamente cambiando lo scenario» e ora più che mai, anche visto l'imminente ingresso di nuovi gestori, è necessario ripensare al governo della sicurezza in termini globali.

Quanto ai livelli di sicurezza delle ferrovie italiane, «siamo ai primi posti nell'Unione. E la prova sta nei premi assicurativi che sono tra i più bassi d'Europa e che sono in ulteriore discesa», ha detto Moretti puntando il dito contro quei sindacati, in particolare l'ex leader dei macchinisti Enzo Gallori, che accusano l'azienda di avere tagliato le dotazioni sulla sicurezza.

«Nel 1993 gli incidenti ferroviari sulla nostra rete furono 293. Nel 2008 sono stati 19. Queste sono le cifre e dunque non capisco come si possa dire, come fa Gallori, che prima era meglio», ha affermato Moretti ricordando che anche sul fronte delle componentistica - aspetto fondamentale quando si parla di merci pericolose - l'azienda procede a costanti sostituzioni delle parti che garantiscono la sicurezza.

Ma da ingegnere da trentacinque anni in Ferrovie, l'amministratore delegato se l'è presa anche con i troppi tecnici che in questi giorni hanno avanzato ipotesi e offerto spiegazioni sulle cause dell'incidente di Viareggio.

«Ho letto parecchie cose aberranti, dette da alcuni che si qualificano come tecnici. Ma non c'è nessun tipo di saldatura. Si è trattato di uno strappo punto e basta», ha detto riferendosi all'asse che ha collassato provocando il deragliamento del convoglio e la successiva fuoriuscita di Gpl da una delle quattordici cisterne trasportate.

A difendere l'operato italiano davanti al Senato, anche il direttore dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, Alberto Chiovelli.

«Grazie all'archivio dei 47.500 carri in circolazione in Italia in poche ore abbiamo ricostruito la tracciabilità del carro e individuato il lotto di assi inviato all'officina per essere montato sul carrello che poi si è rotto», ha detto Chiovelli sottolineando che i tecnici dell'Agenzia «concordano sulla causa univoca del cedimento strutturale».