



**DIMENSIONE
TRASPORTI**
Studi e Ricerche sui Trasporti



Viale Castro Pretorio, 116 - (00185) ROMA

Tel. : +39 06 44701884 presidenza@dimensionetrasporti.it
Fax.: +39 06 44701885 www.dimensionetrasporti.it

Luglio 2009

IL DISASTRO DI VIAREGGIO

I PROBLEMI DELLA SICUREZZA NEI TRASPORTI E LE REAZIONI DELLA STAMPA ITALIANA

La Redazione

Di fronte a un disastro, quale quello verificatosi nella stazione di Viareggio, è innanzitutto doveroso rivolgere un pensiero di cordoglio per le vittime e di solidarietà per i familiari.

Il tragico incidente ferroviario che ha causato 26 morti, molti feriti gravi e danni ingenti alle abitazioni circostanti, ha riportato ancora una volta l'attenzione generale dei "media" sulla sicurezza nei trasporti. Sorge in ciascuno di noi la domanda sul come e sul perché l'incidente abbia provocato un così grande disastro.

Ovviamente non sta a noi, (né abbiamo la competenza), per esprimere giudizi di merito: se i controlli sul materiale rotabile sono stati effettuati, se è possibile risalire alla catena delle responsabilità e via dicendo.

Come già in precedenti occasioni abbiamo assistito agli impegni solenni per interventi ulteriori sulla sicurezza; speriamo bene e che non succeda come per il passato che, celebrati i funerali, passa tutto nel dimenticatoio.

Quel che ci ha particolarmente colpito in questa vicenda è stato lo scatenarsi della stampa italiana che di fatto ha messo sotto accusa le Ferrovie italiane nel complesso parlando di tutto e del contrario di tutto spesso senza avere, in moltissimi casi, alcuna idea della realtà organizzativa del sistema ferroviario italiano.

Si è parlato di tutto: della mancata manutenzione delle infrastrutture ferroviarie (sic!), della vetustà del parco (sic!), degli investimenti sull'alta velocità anziché sul servizio regionale (sic!), per giungere (è l'ultimo giornale sotto i nostri occhi mentre scriviamo) alla "Giungla delle tariffe FS". Insomma, salvo qualche lodevole eccezione, a molti osservatori il

disastro ha offerto il destro per mettere sotto accusa il servizio ferroviario nel suo complesso.

E' vero che nei giorni precedenti altri deragliamenti si erano verificati per fortuna senza morti. Nel caso di Viareggio la mala sorte ha voluto che il deragliamento si verificasse in stazione in pieno centro abitato e che una delle cisterne sviate cadesse su un non meglio specificato spuntone che ne ha provocato lo sfondamento e di conseguenza la fuoriuscita del gas.

L'ultimo grave incidente ferroviario si è verificato a Crevalcore e risale al 7 gennaio 2005. Allora fu la nebbia a causare l'incidente con 17 morti. Dopo quella tragedia, sotto la forte spinta sindacale, sono stati intensificati i lavori per la messa in sicurezza della rete ferroviaria e, due anni fa è stata creata anche un'apposita struttura per la sicurezza del trasporto ferroviario: "L'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria".

I due incidenti sono abbastanza diversi nella loro gravità. A Crevalcore le responsabilità erano circoscritte nell'ambito ferroviario; a Viareggio la catena delle responsabilità è molto ampia e va dalla impresa proprietaria dei carri, alla ditta addetta alla manutenzione, fino all'impresa di trasporto e cioè Trenitalia, responsabile dei controlli sul materiale rotabile.

I soggetti interessati, specie dopo la eccessiva esternalizzazione delle attività, sono parecchi e quindi maggiori sono le difficoltà per accertare i diversi gradi di responsabilità.

Ovviamente non sta a noi, (né abbiamo la competenza), per esprimere giudizi di merito: Avvocati e Magistratura ne avranno per anni.

Si apprezza la tempestività delle Ferrovie con cui hanno escluso la re-

sponsabilità dei macchinisti per fortuna scampati alla morte. Essi hanno fatto tutto ciò che era umanamente possibile e, dopo aver messo in sicurezza il locomotore, si sono anche preoccupati di salvare la documentazione del trasporto, sembra un dettaglio di poco conto, ma dimostra la serietà del loro operato. Le Ferrovie, in attesa di accertamenti, hanno intanto vietato la circolazione dei carri della Ditta noleggiatrice ed hanno interrotto i rapporti con l'impresa incaricata della manutenzione dei carri: Società che pare curi anche la manutenzione del materiale rotabile di Trenitalia che, come già accennato, ormai ricorre con troppa disinvoltura alla esternalizzazione di attività particolarmente delicate come sono quelle connesse con la sicurezza.

Ad incidente ancora caldo sono subito cominciate accese discussioni; se sia meglio far circolare le merci pericolose per ferrovia o su strada.

Le lobby interessate propendono per la strada, ma non hanno memoria dei tanti e continui incidenti stradali e fra questi, in particolare quello sotto il traforo del Monte Bianco del 1999.

Si incendiò un TIR carico di materiale infiammabile, ci furono 39 morti e l'interruzione dell'importante arteria per circa tre anni. Anche in quel caso la mala sorte volle che l'incendio si sviluppasse in galleria.

E' universalmente riconosciuto che le merci pericolose e nocive viaggiano con maggiore sicurezza per ferrovia. Le norme internazionali per il trasporto di tale tipologia di merci sono rigide ed efficaci. Si tratta di rispettarle in ogni fase della produzione del servizio. Indispensabile ed essenziale è la fase della "verifica" e del controllo prima e durante

l'ingresso del treno nella Rete. Quel che a noi sembra certo è che l'incidente di Viareggio ha messo a

nudo una sostanziale mancanza di coordinamento fra i diversi soggetti coinvolti e forse anche una altrettan-

to sostanziale carenza nella formazione e professionalità degli addetti ad ogni livello.

ZANICHELLI, EX DIRIGENTE ED AMMINISTRATORE DELEGATO DI ALITALIA, NOMINATO PRESIDENTE DI TRENITALIA

La Redazione

Qualche tempo fa si è avuta notizia che Zanichelli, ex Ad di Alitalia dopo essere stato responsabile delle relazioni esterne, è indagato, assieme ad altri sette fra Presidenti ed ex Ad, per bancarotta.

Da qualche settimana Zanichelli è nominato Presidente di Trenitalia.

Ovviamente essere indagati non significa essere imputati o addi-

rittura condannati. Però è certo che buonsenso e sani principi etici dovrebbero indurre a scelte più attente ed accorte, se non per l'etica ed il senso di responsabilità nei confronti della collettività, almeno a scampo di spiacevoli sorprese nel caso che vengano accertati e confermati i fatti per i quali sono indagati.

Insomma, per essere brutalmente chiari, non sarebbe stato opportu-

no ricorrere a persona diversa da chi è stato compartecipe del disastro dell'ALITALIA, essendone stato per anni dirigente e per qualche tempo Ad, anche se o malgrado goda della stima del Presidente della Camera?

Ma così è. Cimoli e Mengozzi, anch'essi indagati, da FS ad ALITALIA. Ora siamo nella fase inversa: da ALITALIA a TRENITALIA per completare l'opera.

PENSIONI – PROBLEMA SEMPRE PIU' SCOTTANTE

A. Castellucci

La FNP-CISL (Federazione Nazionale Pensionati) l'11 giugno scorso ha organizzato a Roma una massiccia manifestazione di protesta per denunciare il disagio dei pensionati.

Il potere d'acquisto dei pensionati negli ultimi 17 anni è diminuito del 35% e perciò il problema va affrontato con urgenza. Ma il Ministro Brunetta (che è anche professore) ha risposto che negli ultimi mesi il potere d'acquisto delle pensioni ha recuperato il 3% del suo valore usando il metodo, tipico, di questi governanti, di parlar d'altro senza affrontare il tema che viene proposto.

Sempre a proposito di numeri, nei giorni scorsi sono stati pubblicati i dati statistici dell'OCSE che hanno generato discussioni e polemiche. Secondo l'OCSE negli ultimi 10 anni la spesa pensionistica in Italia è aumentata del 23%. I sindacati protestano perché nei dati così come pubblicati è anche compresa la spesa per assistenza e per gli ammortizzatori sociali. Si tratta di un vecchio problema che continua a generare confusione.

In effetti i confronti fra dati statistici dei diversi Paesi vanno fatti su grandezze omogenee e nel caso in esame sembra che il raffronto non sia corretto.

Ovviamente non abbiamo la competenza per esprimere un giudizio di merito. Abbiamo però la quasi certezza che, se c'è disomogeneità, la responsabilità non sia dell'OCSE, ma degli uffici competenti italiani che comunicano le informazioni senza disaggregare i dati significativi.

Quel che è certo è che a rimetterci sono i pensionati che i conti li fanno sulla propria pelle nell'affrontare le spese quotidiane e sono in grado di verificare direttamente che la crisi non è purtroppo di ordine "psicologico" come da qualche parte si va affermando.

RICORDIAMO CHE E' POSSIBILE VERSARE IL CONTRIBUTO ASSOCIATIVO PER L'ANNO IN CORSO DIRETTAMENTE TRAMITE C/C POSTALE O BONIFICO BANCARIO.

Sia i soci che non avessero ancora regolarizzato la propria posizione associativa, sia coloro che decidono di far parte della famiglia DT possono effettuare il versamento utilizzando i seguenti canali di pagamento:

c/c postale n.: **61369252**

Codice IBAN: **IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**

STAZIONI FERROVIARIE O CENTRI COMMERCIALI?

U. Surace

Il programma di trasformazione e riqualificazione delle Grandi Stazioni avanza abbastanza velocemente. Dopo Roma Termini, sono ormai inaugurate o in dirittura d'arrivo Milano Centrale e Torino Porta Nuova.

L'ammodernamento delle nostre Grandi Stazioni è stato nei progetti della Dirigenza FS fin dall'epoca della trasformazione dell'Azienda ferroviaria in Ente Pubblico Economico e fin da allora apparve chiaro il gap di arretratezza dei nostri impianti a confronto con quelli di tutta Europa, dalla Spagna alla Germania, dalla Svizzera all'Inghilterra.

Era necessario, fra l'altro sfruttare economicamente ed in modo razionale l'enorme patrimonio costituito da questi grandi complessi ed a tal fine fu costituita la Società Grandi Stazioni.

Guardando a Roma Termini, prima fra le stazioni sottoposta a restauro, ci sembra che le attività da Centro Commerciale abbiano preso il sopravvento con effetti negativi, oltre che sul rispetto della struttura architettonica originaria, sulla necessaria disponibilità di servizi per i viaggiatori.

Caso non ultimo, ma significativo, la trasformazione del Club Eurostar, dotato di idonei servizi ai viaggiatori più affezionati ivi comprese alcune sale attrezzate per meeting e riunioni tecniche fra operatori economici, ceduto a Benetton che vi ha installato l'ennesimo punto vendita.

L'attuale Club Eurostar, malgrado l'avvento dell'Alta Velocità, è ridotto ad un bi o trilocale con una decina di posti a sedere e, se non vado errato, senza neanche i servizi igienici.

Questo è il caso più recente,

Nel complesso dei servizi essenziali per i viaggiatori, la situazione non è dissimile. E' una pena vedere seduti per terra i viaggiatori giovani e meno giovani senza che sia loro consentito di potersi appoggiare su una qualsiasi superficie idonea (vedi le strutture di appoggio che anche l'ATAC, ed è tutto dire, ha scoperto esistere ed ha installato in molte fermate).

Per non parlare della assoluta insufficienza logistica dell'unica sala d'aspetto. In compenso abbiamo due farmacie, due supermercati e servizi igienici tutti a pagamento.

Insomma, si ha l'impressione che le grandi stazioni siano lasciate completamente nelle mani degli operatori commerciali senza che FS abbia voce in capitolo.

CRISI E TRASPORTO MERCI

A. Castellucci

La crisi, come era prevedibile, si è abbattuta massicciamente sul trasporto container; modalità che sembrava proiettata verso sviluppi inarrestabili.

I grandi cantieri impegnati nella costruzione di mastodontiche navi con capacità di carico di oltre undici mila container hanno subito, di conseguenza, un forte rallentamento. Inoltre molte navi sono ferme.

I dati relativi al primo trimestre 2009 mostrano un calo generalizzato che oscilla tra il 13% per gli scali cinesi al 16/17% per gli scali americani e del Nord Europa.

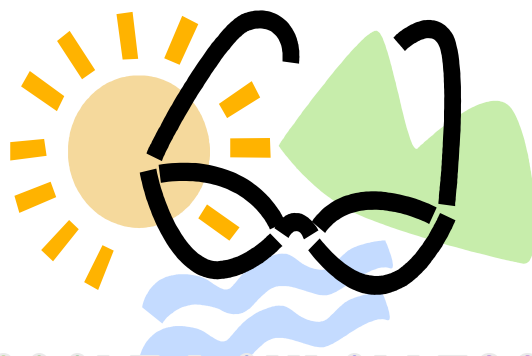
La situazione a livello mondiale non poteva non avere ripercussioni sul sistema portuale italiano che ha registrato un calo del 25% sui porti del Tirreno ed un calo del 10% sui porti dell'Adriatico

con inevitabili ripercussioni sul trasporto ferroviario che, stando a quanto anticipato da fonti FS, ha subito una flessione del traffico merci che si aggira intorno al 30%.

E' da augurarsi che siano corrette le previsioni dell'Organizzazione mondiale del Commercio per le quali la ripresa dovrebbe cominciare a intravedersi già agli inizi del 2010.

L'Ufficio che ospita il Coordinamento di DT e la Redazione del Notiziario chiude per tutto il mese di agosto.

Ci rivediamo a settembre!



BUON FERRAGOSTO A TUTTI I SOCI E A CHI CI LEGGE

I NUMERI DELLA CRISI

A. Dentato

CHE COSA	QUANTO	FONTE
PRODOTTI FINANZIARI MESSI IN CIRCOLAZIONE	700 trilioni di dollari, circa, di derivati (c.d. prodotti finanziari tossici) messi in circolazione fuori dal circuito delle borse, sottratti, quindi, al circuito di sorveglianza del settore.	La Repubblica 3 giugno 2009
AIUTI DI STATO AGLI ISTITUTI DI CREDITO E OPERAZIONI DI RIFINANZIAMENTO D'EMERGENZA (A MARZO 2009)	5.500 miliardi di dollari (escluse le manovre di spesa pubblica per il rilancio della crescita)	F.Rampini, <i>Le dieci cose che non saranno più le stesse</i> . Ed.La Biblioteca di Repubblica l'Espresso, 2009.
COSTI COMPARATI DEI SALVATAGGI (AGGIUSTAMENTI EFFETTUATI PER TENER CONTO DELL'INFLAZIONE)	<ul style="list-style-type: none"> • 7 volte il costo della guerra nel Vietnam; • 23 volte il programma spaziale Apollo (programma americano per andare sulla luna); • 47 volte il Piano Marshall, per la ricostruzione dell'Europa occidentale dopo la seconda guerra mondiale. 	F.Rampini, <i>Le dieci cose che non saranno più le stesse</i> . Ed.La Biblioteca di Repubblica l'Espresso, 2009.
DISOCCUPAZIONE PAESI OCSE (MILIONI)	<ul style="list-style-type: none"> • 30 (2007) • 32,3 (2008) • 37,7 gennaio 2009 • 42 aprile 2009 	Fonte: OCSE (HURs)

ITALIA		
DISOCCUPAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> • 6,1% 2007 • 9,2% 2009 	Fonti: OCSE e Banca d'Italia
DEBITO PUBBLICO LORDO	<ul style="list-style-type: none"> • 106% del PIL nel 2008 • 115% del PIL negli anni prossimi. E continuerà a crescere. 	Fonte :OCSE
CASSA INTEGRAZIONE GUADAGNI IN ORE AUTORIZZATE	<ul style="list-style-type: none"> • 3,9 milioni (Gennaio 2008) • 25,9 milioni (Gennaio 2009) 	Fonte: BNL su dati INPS

