



## **COMUNICATO STAMPA**

### **Marco Carraresi, incidente di Viareggio: "Manutenzione e controlli del materiale rotabile devono essere gestiti da strutture pubbliche"**

E' sicuramente prematuro individuare le colpe precise di questo disastro che non ha precedenti –quanto a modalità- nella storia ferroviaria europea. Anche perché in un sistema purtroppo sempre più utilizzato di appalti e sub-appalti può rischiare di diventare problematica anche soltanto l'individuazione esatta del soggetto o dei soggetti a cui compete la responsabilità della manutenzione e dei controlli.

Così come –anche dopo l'incidente di Prato di pochi giorni fa, delle cui cause e delle cui possibili conseguenze si è detto troppo poco- non si può più parlare di casualità e di fortuite coincidenze. Perché c'è comunque qualcosa che non va più nel sistema di manutenzione e di verifica del materiale rotabile in circolazione. E siamo di fronte a condizioni che non consentono di ritenere –com'era fino a poco tempo fa- il sistema ferroviario italiano come il più sicuro del mondo.

Oltretutto un ricorso eccessivo alle esternalizzazioni nel settore della manutenzione e scelte quali la chiusura negli anni dell'Officina Grandi Riparazioni di Porta al Prato (una delle più grandi d'Europa), la mancata messa a regime del centro per la manutenzione ciclica già realizzato all'Osmannoro, la soppressione dell'UTMR di Viale Lavagnini (il centro nazionale di progettazione e manutenzione ferroviaria), non solo hanno cancellato migliaia di posti lavoro e, di conseguenza, decenni di storia ferroviaria a Firenze (fino a pochi anni fa "capitale europea del treno"), ma hanno di fatto aperto la strada ad una privatizzazione del servizio pubblico che ha prodotto solo "false economie", senza garantire i precedenti livelli di qualità e sicurezza.

Ed è ancor più clamoroso che la sede dell'Agenzia Italiana per la sicurezza delle ferrovie abbia sede proprio a Firenze: peccato che ad oggi –per volontà della dirigenza del gruppo FS- continui ad essere una realtà solo virtuale –senza personale e senza strutture minimamente adeguate- e svolga unicamente funzioni burocratiche, di mero controllo delle "carte", senza assolvere a compiti e funzioni che le norme statali che l'hanno istituita, in attuazione di precise direttive europee, viceversa le assegnano, a cominciare almeno dalla certificazione delle procedure.

La speranza è che da questa immane tragedia si prenda forza per rilanciare –a cominciare da Firenze e dalla Toscana- un sistema ferroviario pubblico di progettazione, manutenzione e verifica, e che la dirigenza del gruppo FS prenda atto del fallimento delle scelte aziendali, con tutte le inevitabili conseguenze.