

5 dispersi

I vigili del fuoco stanno ancora cercando sotto le macerie: da quasi 24 ore. Circa 300 uomini sono al lavoro per cercare di salvare vite.

1.115 persone evacuate

L'esplosione ha distrutto completamente due palazzine a ridosso della ferrovia. Gli sfollati dall'area sono circa 300.

300 sfollati

L'area sembra stata colpita da un bombardamento. Molte case sono inagibili, gli abitanti le hanno dovute abbandonare.

Un bullone arrugginito ha ceduto Il pm: «Ci sono precise omissioni»

Il deragliamento probabilmente per la rottura di un pezzo che salda asse e ruota, che doveva essere controllato ai raggi infrarossi. Accuse e polemiche tra la società proprietaria dei vagoni e Fs

L'inchiesta

FRANCESCO SANGERMANO

INVIATO A VIAREGGIO
fsangermano@unita.it

Una «boccona» arrugginita e incrinata. Già in procinto di rompersi. Nascosta laddove si salda con l'asse tra le due ruote a garantire la stabilità del vagone. La «boccona» è un pezzetto minuscolo in rapporto a un convoglio merci. Eppure è proprio quel pezzetto difettoso che sarebbe la causa dell'immane disastro di Viareggio. Un «dettaglio» non visibile a occhio nudo. Ma che lo sarebbe stato se lì, su quel pezzo, fossero stati effettuati i controlli coi raggi infrarossi in dotazione a chi si occupa di manutenzione. «È come se una persona avesse un osso incrinato – spiegano negli ambienti delle Ferrovie cercando di ricostruire l'accaduto – A occhio nudo non si vede, con una radiografia sì. E se sai di avere un osso incrinato o ti operi o non fai troppi sforzi. Dalla prima analisi che abbiamo fatto si vede la frattura netta nel ferro causa del disastro e la parte antecedente di quel pezzo arrugginita e incrinata». In quelle condizioni il convoglio è partito da Trecate (Novara) diretto a Caserta. Col suo carico di 14 vagoni tutti contenenti Gpl. A 35 metri cubi ciascuno fanno 490mila litri di gas. Nella immane tragedia, vien da pensare che fortuna abbia voluto che solo da uno dei vagoni che si sono ribaltati (4 in tutto, altri 3 sono rimasti in piedi anche se fuori dai binari, gli ultimi 7 sono rimasti sulle rotaie) sia uscito il liquido.

Ci sono norme europee che regolano il trasporto merci su rotaie. «Per cui, come per un automobile,

un veicolo omologato in un paese. Ue può tranquillamente girare all'interno di tutti gli stati membri - spiegano da Ferrovie - Noi abbiamo fornito solo il locomotore». I controlli, di conseguenza, sono responsabilità della società proprietaria. Il vagone incriminato appartiene alla Gtx, società statunitense con sede a Vienna, ed è stato omologato in Germania. E sebbene Werner Mitteregger, numero due della società, esprima forte scetticismo sull'ipotesi del danno strutturale al vagone, gli inquirenti sembrano non avere dubbio. Disastro ferroviario, omicidio colposo plurimo e incendio colposo sono le ipotesi di reato per le quali la procura di Lucca sta indagando mentre Trenitalia e Rfi hanno annunciato l'apertura di due inchieste interne così come il ministro dei Trasporti Altero Matteoli che ha nominato un'apposita commissione,

«E se non ci sono state carenze nella manutenzione vuol dire che le norme europee non sono sufficienti e vanno riviste» s'affrettano a dire in

coro i ministri Maroni e Matteoli. Una nuova direttiva europea sulla sicurezza, modificata e approvata nel dicembre scorso ma non ancora entrata in vigore, prevede per tutti i vagoni ferroviari l'individuazione di una «entità» responsabile della manutenzione e la sua certificazione fatta da un organismo ad hoc.

Ma entrerà in vigore solo nel 2010. E quella attuale prevede soltanto revisioni ogni 6 anni. Secondo i primi controlli i vagoni dell'incidente avrebbero dovuto essere revisionati a fine anno. «I nostri vagoni sono nuovissimi - insiste Mitteregger - sono stati costruiti tra il 2003 e il 2006 e sottoposti a tutti i controlli incrociati necessari e alla manutenzione». Che, però, non sono riusciti a identificare quella fusella arrugginita e incrinata.

La professione d'innocenza della ditta americana non convince. «L'incidente non è frutto del caso, ma di precise azioni od omissioni che saranno attentamente vagliate e correttamente individuate» tuona il procuratore generale della Toscana Beniamino Deidda dopo aver parlato a lungo col procuratore di Lucca Aldo Cicala che coordina l'inchiesta col sostituto Giuseppe Amodeo. Deidda ha quindi confermato che al momento l'accusa è contro ignoti e non vi sono indagati e che, tra gli atti disposti subito dalla procura di Lucca, c'è stato il sequestro del convoglio interessato dall'incidente.

Ma le accuse non finiscono. Il comandante provinciale dei vigili del fuoco di Firenze, Giuseppe Romano, ricorda infatti l'altro incidente verificatosi in Toscana circa una settimana fa. Anche in quel caso un merci deragliò con una cisterna contenente acido fluoridrico che, fortunatamente, resistette all'urto. «Se in una settimana accadono due incidenti simili è chiaro che serve una

AVEVANO RAGIONE I FERROVIERI

TRENI E SICUREZZA

Rinaldo Gianola

Ora, per favore, nessuno parli di tragica fatalità. Di fronte alla strage di Viareggio, davanti alle fiamme, ai corpi straziati, alle lacrime e al dolore come se fosse passata una guerra, nessuno può pensare di ricorrere alle solite giustificazioni.

Non è stato un errore di qualche macchinista, non c'è stata alcuna negligenza da parte dei ferrovieri. C'è stato un «cedimento strutturale» di un vagone merci, noleggiato da una società residente a Vienna, che trasportava gpl. Un «guasto tecnico» hanno commentato i vertici delle Ferrovie dello Stato. Ma la «rottura dell'asse del carrello di un vagone merci» è un incidente non nuovo, è avvenuto anche nei giorni scorsi a Pisa S. Rossore e Prato come hanno denunciato i lavoratori.

Da tempo i sindacati lamentano i problemi di sicurezza, la carenza di manutenzione, la mancanza di risorse nel trasporto ferroviario. Le denunce da parte dei ferrovieri degli Eurostar che perdono i pezzi, le porte difettose, gli incidenti a passeggeri e capitreno sono state spesso sanzionate dai vertici delle Ferrovie. Qualche macchinista è stato licenziato.

Ma l'allarme lanciato dai ferrovieri non era pretestuoso, non voleva turbare il clima di lustrini e cottoni che accompagna l'Alta velocità, la Frecciarossa e il macchinista unico. Il risanamento e il successo delle Ferrovie sono obiettivi ambiziosi e condivisibili, se si tiene conto che si tratta di un servizio pubblico che nessun privato potrà mai assicurare. Il bilancio in pareggio e i treni con le poltrone Frau non garantiscono la sicurezza. I treni degli italiani meritano di più. ❖

L'ESPERTO CARLO VAGHI

Tre responsabili

Sia il proprietario del Gpl, sia quello del carro merci, sia quello della locomotiva non hanno controllato a dovere.

A PRATO UNA SETTIMANA FA

Il precedente

Il 22 giugno due carri di un treno merci, che trasportava acido fluoridrico, erano deragliati a Viareggio, in provincia di Prato.