

**Dramma  
sui binari**Testimonianze  
e reazioni**Veglia di preghiera  
con il vescovo di Lucca**

Uniti e vicini al Papa nella veglia di preghiera, promossa dalla diocesi di Lucca ieri alle 21 nella chiesa di San Paolino a Viareggio, in memoria delle vittime dell'esplosione avvenuta alla stazione. L'ha voluta l'arcivescovo di Lucca Italo Castellani che ha anche

inviato una lettera di ringraziamento al Santo Padre che martedì, in un telegramma, aveva espresso «profonda partecipazione al dolore che colpisce l'intera città». Il vescovo che ieri ha incontrato i parenti delle vittime e gli sfollati, ha assicurato il massimo impegno «nel sostegno materiale» dei colpiti e «la continua preghiera di intercessione per le vittime e per i superstiti».

**«Pulce» e «Scarburato»  
la coppia che non c'è più**

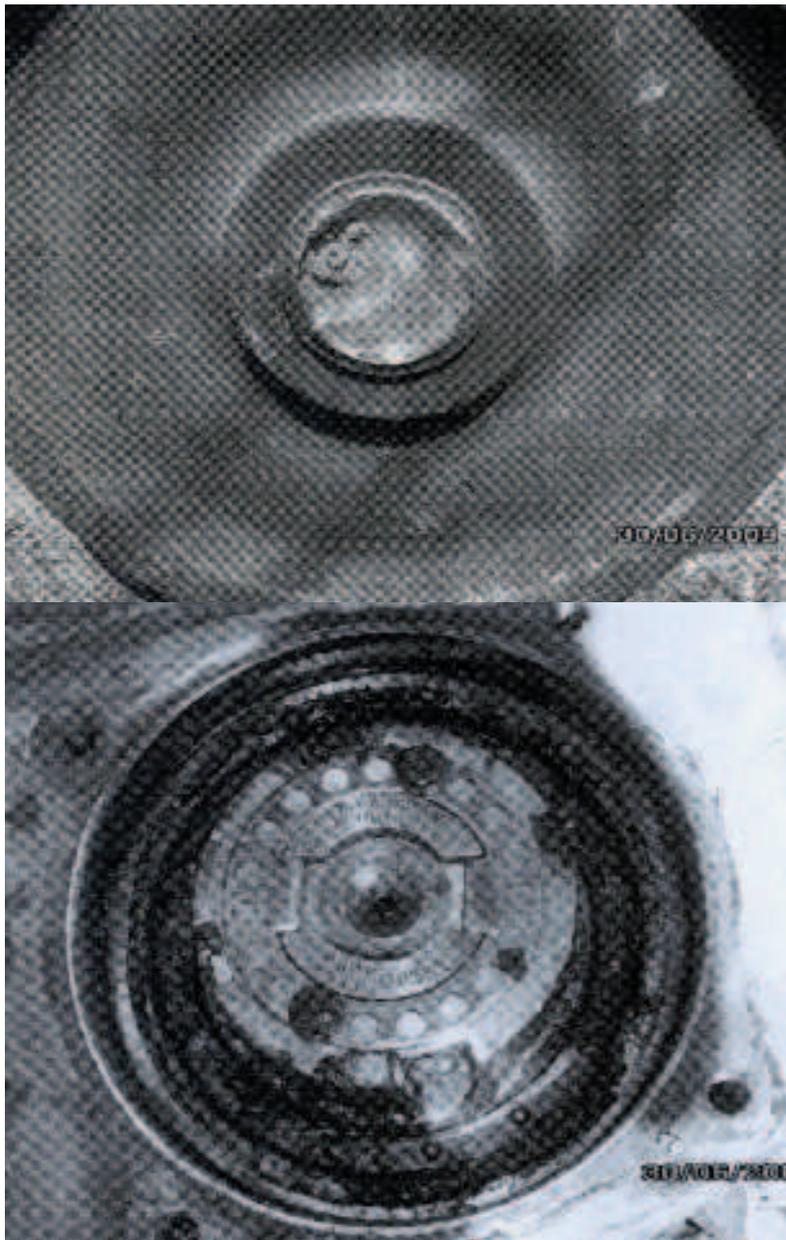
Maria Luisa Carmazzi detta «Pulce» di 49 anni e Andrea Salorni detto «Scarburato» di 50 anni erano insieme da quando di anni ne avevano 14. Amavano gli animali e le moto. Lei è stata trovata in casa con il corpo carbonizzato, di lui non si hanno notizie.

→ **Tutte terribili conferme** a quanto l'Unità aveva scritto ieri

→ **L'ad delle Ferrovie:** «Si è spaccato un asse, ma non si è spaccato lì»

# Il carro era nuovo, le ruote ferri vecchi e arrugginiti

Foto Ansa



L'asse del carro cisterna che ha ceduto provocando la strage. C'erano tracce di ruggine

Il carro era nuovo (5 anni) ma l'asse e le ruote - la cosiddetta «sala montata» - erano vecchie e arrugginite. È quanto emerge a Viareggio. La magistratura ordinato perizie sul disastro e la Toscana chiede lo stato di emergenza.

**FRANCESCO SANGERMANO**

INVIATO A VIAREGGIO

C'è una domanda su cui i tecnici che stanno indagando sul disastro ferroviario di Viareggio si sono concentrati fin dal primo momento. Come è possibile che un carro costruito non più di 5 anni fa (secondo quanto dichiarato dalla Usa Gatx Rail, la società americana con sede a Vienna proprietaria dei vagoni deragliati) potesse già avere un suo componente corroso dalla ruggine? La risposta che si sta profilando apre nuovi e ancor più incredibili (e inspiegabili) scenari: la cosiddetta «sala montata» (il complesso composto dall'asse e dalle ruote del treno) che ha ceduto spezzandosi e causando la tragedia sarebbe stata più vecchia del carro che la sormontava. Come un assemblaggio di pezzi diversi.

**NON SOLO RUGGINE**

Il pezzo che ha ceduto (l'asse s'è tranciato nella parte che sporge dalla ruota detta «fusello» poco prima della «bocca» che consente all'asse stesso e alle ruote di girare) era rugginosa e parzialmente corrosa. «La sezione di rottura - ha riferito Matteoli alla Camera - ha evidenziato una «cricca» estesa (termine tecnico che individua una fenditura, ndr) estesa,

che ha portato la sezione esistente a ridursi notevolmente fino al totale cedimento. La superficie di rottura, poi, presenta un aspetto liscio con tracce di ruggine» - confermando quindi l'ipotesi di una lesione preesistente e quindi già parzialmente compromessa. L'ad di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, ha insistito a sua volta su questo punto. «Si è spaccato un asse, ma non si è spaccato lì. Ha avuto una storia di fessurazioni progressive che in non so quanto tempo ha portato in quel momento ad avere una superficie resistente di lavoro pari a un terzo dell'intera superficie della sezione dell'asse».

**IL «FERRO VECCHIO»**

E qui si apre un doppio scenario. Da un lato c'è quello della manutenzione: per Moretti, «l'elemento di indagine che deve essere fatto» è capire quali sono stati i tempi di questa corrosione e come sia stato possibile che il controllo a ultrasuoni («capace di individuare anche la minima fessura» assicurano da Fs) non l'abbia identificata. Al riguardo, in presenza dell'autorità giudiziaria, è stato aperto il coperchio della bocca distaccata ed è stata rilevata la sigla presente sulla testata del fusello, relativo agli ultimi ultrasuoni eseguiti sull'asse. L'altro, invece, riguarda la possibilità che fossero diverse le «età» del carro e della sua sala montata. E al momento pare proprio questa la pista che gli esperti al lavoro stanno seguendo più attentamente. Una risposta, anche in questo caso, verrà dalla matricola impressa sulla testata del fusello. Dovesse essere confermato, qualcuno dovrà rispondere del perché su un carro