

Controlli e inchiesta puntano su un'officina delle ferrovie tedesche

L'asse che ha ceduto provocando la strage di Viareggio era stato «rimesso a nuovo» nel 2008 ad Hannover. La ditta appartiene alla Gatx ed è riconosciuta dalla società ferroviaria

Le indagini

F. SA.

INVIATO A VIAREGGIO
fsangermano@unita.it

Fare chiarezza» come dice il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, è un complesso viaggio nel tempo sull'intricata strada del rimpallo delle responsabilità. Controlli, verifiche, revisioni, norme europee, certificazioni. Nei 35 anni di vita di quella "sala montata" (il complesso di asse e ruote di un vagone) che s'è schiantata il 29 giugno provocando il deragliamento del treno merci, si cercano le due risposte chiave nell'inchiesta sulla strage di Viareggio: "chi" ha sbagliato e "cosa" è mancato.

La storia inizia nel 1974, nell'allora Ddr. La "sala montata" nasce nello stabilimento di Babelsberg e Gatx Europa (la branca europea con sede a Vienna della società americana proprietaria anche del carro) afferma

NON È L'UNICO PEZZO

La storia inizia nel 1974, nell'allora Ddr. La "sala montata" nasce nello stabilimento di Babelsberg e Gatx Europa. Quella rotta non è l'unica in circolazione di quell'epoca.

che negli anni successivi ha affrontato tutte le revisioni previste dalle normative nazionali prima ed europee poi. «Non esistono limiti di età previsti dalla normativa europea per questo tipo di componente - spiegano i vertici aziendali - Sale montate di questa età, compresi i loro assali, se propriamente mantenute e controllate sono sicure». Quella rotta, per ammissione della stessa Gatx, non è l'unica in circolazione di quell'epoca.

C'è però un momento, nella sto-

ria di quella sala montata, che potrebbe diventare l'epicentro intorno a cui far ruotare tutta l'inchiesta. È il novembre 2008. Dopo 34 anni di vita, la sala montata incriminata per il disastro venne "ricondizionata". Il termine tecnico usato in questi casi è l'inglese "refurbishment" che tradotto alla lettera starebbe per "rimesso a nuovo" e viene in genere usato per qualcosa di difettoso e riparato. In cosa, esattamente, sia consistita questa operazione l'azienda non lo dice. Il lavoro viene svolto dall'officina Jungenthal Waggon GmbH di Hannover, che appartiene allo stesso Gruppo Gatx attraverso la filiale tedesca Gatx Rail Germany GmbH. Un'officina, questa, certificata da Deutsche Bahn (la società nazionale ferroviaria tedesca) proprio per effettuare questo tipo d'intervento. Dopo il ricondizionamento, assale e ruote vengono controllate sia con gli ultrasuoni sia col "Magnetic particle inspection", due test volti a evidenziare eventuali lesioni in una componente metallica. Gatx assicura che questi controlli sono stati superati e, di conseguenza, hanno reso la sala montata idonea all'utilizzo. Questo è, secondo quanto emerso finora, l'ultimo controllo cui quel pezzo è stato sottoposto prima del disastro. E i tecnici assicurano che, se non preesistenti, in condizioni normali gli 8 mesi seguenti non sarebbero stati sufficienti a creare le condizioni di corrosione che hanno poi generato la tragedia.

È quel controllo, dunque, a essere principalmente nel mirino. Giacché quando, nel febbraio 2009, la sala montata viene inviata alla Cima Riparazioni di Bozzolo (l'Ad è stato sentito dai Pm) per essere montata sul carro cisterna poi andato distrutto (sostituzione chiesta dalla stessa Cima che aveva giudicato danneggiate le ruote della precedente sala) la suddetta certificazione di revisione è allegata e di per sé autorizza a procedere al montaggio senza ulteriori controlli. E così è andata. Il pezzo viene sostituito e a marzo il carro cisterna (costruito a dicembre 2004 nello stabilimento polacco di Ostroda, immatricolato in Germania e affittato a Fs Logistica

Spa) ricomincia a viaggiare. Fino alla strage. Proprio per questo motivo, la Cima Riparazioni avrebbe ora "bloccato" altre sette sale arrivate direttamente dalla Gatx munite di certificazioni e controlli e, come tali, pronte ad essere subito rimontate.

Parallelamente a questo, però, gli inquirenti stanno analizzando con grande attenzione i materiali con cui la "sala montata" era costruita. Non è infatti escluso, secondo quanto trapela, che oltre ai controlli anche questo sia stato un elemento decisivo nella genesi della rottura e della conseguente tragedia. L'incongruenza degli 8 mesi tra il "ricondizionamento", i controlli e la rottura è troppo forte per non essere analizzata a fondo. E per capire, mai come questa volta, quale sia il punto dove le responsabilità si fermano col loro tragico fardello di 22 vite spezzate. ♦

Cronologia

Fabbricato nell'ex Ddr revisionato un anno fa

1974

La "sala montata" (complesso di asse e ruote del treno) viene costruita in uno stabilimento di Babelsberg (Ddr).

Dicembre 2004

Nello stabilimento polacco di Ostroda, appartenente alla stessa Gatx Rail Europe viene costruito il carro che sarà poi immatricolato in Germania.

Novembre 2008

La sala montata venne «rimessa a nuovo» dall'officina Jungenthal Waggon GmbH di Hannover, che appartiene allo stesso Gruppo Gatx attraverso la filiale tedesca Gatx Rail Germany GmbH e sottoposta a verifica.

Febbraio 2009

La sala montata, controllata e certificata, viene spedita alla Cima Riparazioni di Bozzolo per essere montata su un carro cisterna.

Marzo 2009

Cima sostituisce la sala montata senza ulteriori controlli (era stata garantita dalla società tedesca) e il carro torna in circolazione.

29 Giugno 2009

Alle 23.45 l'asse si spezza, il treno deraglia, si scatena l'inferno di Viareggio.



cerca di ripartire attaccandosi ai volti di Leonardo Piagentini e Ibitzen Ayad. Due giovani sopravvissuti. «I nostri punti di riferimento» li definisce l'arcivescovo. Il primo è il fratellino di Luca e Lorenzo, ha 8 anni. Napolitano lo va a trovare in ospedale dopo le esequie. Nessuno gli ha ancora detto che la sua famiglia è sterminata (il padre è ricoverato in gravissime condizioni a Padova) ma lui sembra averlo capito da solo. Commuove il Presidente consegnandogli un disegno. In un cielo costellato di nuvole due sono sormontate da bambini e in basso, sotto le case, ci sono altre due figure. I suoi genitori. L'altra è la 21enne marocchina che nel rogo ha perso tutta la sua famiglia. Madre, padre, il fratello 17enne che si è sacrificato per provare a trarre in salvo la sorellina di 3 anni morta però anch'essa al Bambin Gesù di Roma a un giorno dalla tragedia. I loro volti sono impressi nelle magliette che indossano quelli della comunità marocchina fortemente integrata in città. Ibitzen ieri era nella sua terra d'origine per partecipare ai funerali della sua famiglia. Ma tornerà, forse già domani. «Viareggio è la mia casa. Voglio finire la scuola professionale e lavorare in una pasticceria. È il mio progetto. Era quello di tutta la mia famiglia». ♦