



Il segno della frattura, il punto dove la «boccola» si è staccata del resto dell'asse. Anche questa piena di ruggine



La «boccola» deformata



Un particolare dell'asse corroso

cisterna in esame». Quindi, di tutto il carro non solo la parte superiore.

Le Ferrovie diedero, però, indicazioni diverse. Secondo loro, come ha scritto l'amministratore delegato di Trenitalia Vincenzo Soprano al sindacato Orsa che per primo sollevò il problema, il controllo del carro non fu richiesto perché contrastava con «la normativa internazionale dell'interoperabilità dei carri merci», che di fatto rende nulla quella nazionale.

Ma la normativa internazionale,

Procedura di Cabotaggio Trenitalia doveva controllare tutto il carrello. Non lo fece

come accertato dagli ufficiali giudiziari della Procura di Lucca, che viene autoprodotta dalle stesse imprese ferroviarie e non approvata da «nessun ente pubblico», non esclude affatto controlli a tutto il carro. Non solo. Come scrivono i magistrati, non sostituisce la normativa nazionale. Che è tuttora in vigore, confermata con decreto del 6 aprile 2009, nemmeno tre mesi prima del disa-

stro di Viareggio, proprio dall'Agenzia per la sicurezza ferroviaria.

Riassumendo, dunque, la procedura «doveva essere richiesta dall'impresa ferroviaria, vale a dire da Trenitalia Divisione Cargo». «Ce.s.i.fer.» poi avrebbe dovuto controllare tutto. Ma non lo fece. Lasciò che per «quattro anni e mezzo» circolasse sulla rete nazionale un carro privo di nulla osta.

Eppure se si fossero rispettate le regole quella strage avrebbe potuto essere evitata. Il tecnico incaricato avrebbe avuto la possibilità di accorgersi che qualcosa in quel carrello, «un assemblaggio di vecchi componenti revisionati», non andava.

Che cosa? Ad esempio, che non era stata fatta la revisione dell'asse.

Ruggine. Quando si revisiona un carrello ferroviario, in base al disciplinare tecnico, si devono compiere, oltre che alla riprofilatura delle ruote e al controllo con gli ultrasuoni per la perfetta integrità interna della struttura in acciaio, altre due basilari operazioni: la pulitura in profondità, con sabbatura, e la verniciatura degli assi. Dalla revisione dovrebbe uscire materiale sicuro e rimesso a lucido. L'asse 98331, quello rotto per

fatica, e il suo fratello di corsa, il numero 85890, furono sottoposti a questo tipo di revisione, classificata con la sigla IS2, il 28 novembre del 2008. Circa otto mesi prima dell'incidente. Secondo la documentazione presentata da Gatx, proprietaria dei carri, la revisione avvenne nell'Officina 104 Jungenthal. Ma quelle carte, forse, non raccontano il vero.

Quando il treno deragliò nella stazione di Viareggio piegandosi su un fianco a 90 chilometri all'ora di velocità, l'asse 85890 rimase sotto il tre-

Rete nazionale «Per quattro anni e mezzo girò un carro privo di nulla osta»

no, l'altro, il numero 98331, quello che cedette, schizzò invece lontano in una zona non investita dal fuoco. I magistrati lo trovarono impigliato nella rete di protezione di un serbatoio, situato di fianco al magazzino degli impianti elettrici, non compromesso dall'ondata di calore. Un colpo di fortuna. Perché i magistrati scoprono che l'asse collassato, aveva una vistosa coltre di ruggine e pochis-

sima vernice (vedi foto...). Al contrario dell'altro asse visibilmente verniciato e privo di ruggine nonostante fosse stato investito dall'esplosione e dal fuoco. Perché, quindi, l'asse collassato, revisionato da appena otto mesi, non era verniciato? E perché presentava, come ricorda Laurino, «della ruggine diffusa, sintomo di ossidazione progressa e non di danneggiamento causato» tanto da affermare «pacificamente che c'erano danni da corrosione»?

Forse perché quella revisione non era mai avvenuta. E questo porta a un'altra domanda: se i magistrati hanno accertato a occhio nudo lo stato di obsolescenza di alcuni parti fondamentali del carro forse un semplice esame visivo condotto da Ce.s.i.fer, allora struttura di Fs, avrebbe portato alle stesse conclusioni e all'adozione di misure idonee. Quel danno «avrebbe dovuto essere notato».

Se si fossero rispettate le norme, insomma, quella strage non sarebbe mai avvenuta. Bastava rispettare la legge e applicare la «Procedura di Cabotaggio». Quelle tre incomprensibili e maledette parole avrebbero salvato 32 vite. ♦