



Foto LaPresse

Le carrozze del treno divelte dallo scoppio a Viareggio

## 29 giugno 2009 Nella strage morirono 32 persone, 200 i feriti

Il 29 giugno 2009 alle 23 e 48 un carro-cisterna per il trasporto del Gpl deraglia nella stazione di Viareggio. Il convoglio procede a velocità moderata, proprio per il transito nella stazione ferroviaria, ma ciò non basta a evitare la tragedia. Dopo la prima deragliano anche le altre cisterne, solo l'involucro di una si rompe e lascia fuoriuscire il GPL, il gas liquido nel giro di una manciata di secondi torna allo stato gassoso e invade case e strade. Dove incontra una anche debole fonte di calore esplose, trasformandosi in un assassino feroce. Basta una lampadina accesa, il tubo di scappamento di un motorino, un fornello caldo. 32 i morti, 200 i feriti che ancora combattono con trapianti di cute e cura di altri organi. Alcuni corpi delle persone investite dalle fiamme non sono mai stati trovati, sono stati dissolti nel calore.

le». Ci sono voluti anni perché quella fenditura («cricca» in gergo) si formasse e certo era già lì quando l'intera «sala» (assile, ruote e boccole) nel 2008 è stata inviata dalla Gatz all'officina Jugenthal di Hannover per la revisione. Ma nessuno si è accorto della «cricca» e l'assile è stato rispedito all'Officina Cima Riparazioni che a marzo del 2009 l'ha montato sul carro destinato di lì a pochi mesi a deragliare.

**Una storia tragica.** Che fare perché non si ripeta? Vedi alla voce «raccomandazioni» della Relazione ministeriale le nuove regole suggerite per la sicurezza del trasporto delle merci pericolose. Primo: tutte le componenti di un treno di cui si sa troppo poco vanno distrutte. Le altre vanno inserite in un data-base, una anagrafe dei carri che trasportano merci pericolose, con data di costruzione e storia manutentiva di tutti i componenti e di eventuali riassemblaggi.

Non basta: bisogna stabilire ogni quanto vanno fatti controlli e manutenzione, fissare la vita massima di ogni componente e prevedere sanzioni per chi non rispetta le regole. Infine: introdurre «dispositivi rilevatori di inizio di deragliamento» sui carri per merci pericolose, a cominciare proprio dai carri più vetusti. Se ci fossero stati, il macchinista del treno in transito nella stazione di Viareggio si sarebbe accorto che il primo carro era deragliato con qualche preziosissimo istante di anticipo.

Questo si legge nelle 119 pagine della Relazione. Come risponderanno l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e quella europea? Siamo agli albori di una rivoluzione nel trasporto delle merci pericolose oppure queste indicazioni resteranno lettera morta? Il documento pubblicato all'inizio di aprile finora ha avuto qualche eco solo sulla stampa locale. Eppure quelle 119 pagine (con la prefazione del responsabile della Direzione investigativa, Marco Pittalunga) gettano una nuova luce

### Il settore più liberalizzato A creare maggiori problemi sono proprio le vetture «straniere»

sull'intero sistema di sicurezza ferroviario. Perché, riavvolgendo di pochi secondi il film del 29 giugno 2009, qualche istante prima che la cisterna venga squarciata e che il rogo propaghi la morte, c'è solo un assile, vecchio di 35 anni, con segni di usura evidenti, che cede e il treno che svia dai binari.

Evento tutt'altro che raro. Nella relazione ministeriale sono citati almeno altri tre deragliamenti, due causati come a Viareggio dalla rottura di un assile. Il terzo, originato dalla rottura di una balestra, precede di pochi giorni la tragedia di Viareggio: il 22 giugno 2009 un treno deraglia sulla tratta Prato-Vaiano. Niente morti, niente feriti. Ma la vicinan-

za tra i due eventi è un caso? No, se si guardano le statistiche. In sette anni, gli sviamenti lungo la rete ferroviaria si sono succeduti con una cadenza impressionante. 225 nel 2003, 231 nel 2004, 229 nel 2005. Con un calo rilevante negli ultimi tre anni: 192 nel 2008, 183 nel 2009, 158 nel 2010. Così si legge nella Relazione d'indagine condotta su un altro incidente ferroviario, quello accaduto il 15 gennaio 2011 a Villa San Giovanni, lungo la linea Rosarno-Reggio Calabria. Si tratta di una catena di eventi che fa riflettere. E che viene riassunta nel grafico che i relatori (Giovanni Battista Ravera, Giuseppe De Marco, Roberto Focherini) hanno inserito a pagina 32. I deragliamenti, più o meno gravi, si sono succeduti negli ultimi 7 anni con una media di uno ogni due giorni. Nella maggior parte dei casi si tratta di eventi che non hanno prodotto danni alle persone. Eppure, accostato a Viareggio, l'insieme di quegli incidenti assomiglia allo sciame sismico che ha preceduto il terremoto dell'Aquila.

**Uno sciame**, peraltro, molto ben localizzato. L'80% per cento dei deragliamenti - riporta la Relazione - riguarda proprio il trasporto di merci. Un segmento che rappresenta appena il 18% dell'intero traffico ferroviario. Ma si tratta del segmento più liberalizzato, nel senso che sono molte le vetture che provengono dall'estero e non è un caso che la grande maggioranza degli incidenti

riguardi proprio loro. Come è accaduto a Viareggio. Merci pericolose, in quel caso, anzi esplosive: Gpl. E neanche questo ha fatto alzare il livello di guardia, spingendo verso una nuova regolamentazione il settore merci liberalizzato.

Possibile che un arnese vecchio, dalla storia incerta, viaggi lungo la rete ferroviaria italiana? No. Secondo le norme che il ministero dei Trasporti ora suggerisce all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e al suo omologo europeo, gli assili di cui non sia possibile tracciare la storia andrebbero tutti distrutti: «Qualora la vita del componente non sia completamente trasparente, è necessario imporre l'obbligo della sua distruzione dandone prova certa agli organismi preposti alla sicurezza».

C'è un dato che dovrebbe convincere tutti i soggetti interessati a fare subito tesoro di queste indicazioni. L'Agenzia ferroviaria europea aveva commissionato alla Det Norske Veritas una indagine sulle cause dei deragliamenti nei paesi Ue. Le conclusioni sono state pubblicate nella primavera del 2011. E spiegano che nel 35% dei casi la causa diretta dei deragliamenti è un guasto al materiale rotabile. Un pezzo che si rompe - di solito, un assile - e il treno deraglia. Niente di nuovo, dunque, da questo punto di vista, è accaduto a Viareggio. Niente purtroppo che non si possa ripetere. ♦