

Il disastro di Viareggio - Via all'inchiesta per disastro ferroviario. Gli austriaci della Gatx: noi solo noleggiatori. Le Fs: cedimento strutturale e i controlli spettavano a loro

VIAREGGIO (Lucca) - Ora che stanno lì a marcire minacciosi sui binari, innesco incombente di altri disastri, sono diventati i Vagoni di Nessuno. Non sono sicuramente delle nostre Ferrovie, come fin dal mattino s'è affannato a precisare l'amministratore delegato Mauro Moretti, e non sono neppure dei polacchi della Pkp, che quando si son sentiti tirare in ballo come immatricolatori del primo vagone subito dopo la locomotiva -quello che ha provocato il disastro- hanno cominciato a strillare che non è affar loro, che al massimo quella cisterna di morte può essere stata costruita in uno stabilimento polacco, ma sicuramente non "certificata" dalle ferrovie di Varsavia.

Fanno spallucce anche i tedeschi della Deutsche Bahn, che in fondo hanno immatricolato "solo" le altre 13 cisterne e che quindi, in questa tragedia, ben preferiscono restare a rimorchio, in attesa degli eventi. Cerca di scantonare ogni responsabilità perfino la Gatx Rail, che dalla sua sede europea di Vienna -il quartier generale è a Chicago- parla attraverso il numero due Werner Mitteregger e ammette sì di aver dato in affitto quei vagoni, ma non di saperne praticamente nulla «perché, come quando si noleggia un'auto, alla fine la responsabilità è del conducente». E non rivela neppure chi è l'affittuario («abbiamo migliaia di clienti sparsi per l'Europa»). Un atteggiamento che ha convinto Moretti a scendere di nuovo in campo a sera: «La manutenzione spetta a loro».

Questo è tutto quello che s'è scatenato attorno all'ormai accertato «cedimento strutturale» dell'asse di un carrello, il cedimento che ha provocato il deragliamento di una locomotiva e dei primi quattro vagoni e poi l'incendio, il crollo di due palazzi, i morti. Questa è la materia che dovranno valutare sia il Ministero dei Trasporti -Matteoli ha annunciato ieri mattina l'avvio formale di un'inchiesta- sia la Procura di Lucca che per ora ha ipotizzato i reati di disastro ferroviario, omicidio plurimo colposo e incendio colposo.

Tutte le voci fin qui raccolte concordano nel sostenere che non vi sono stati errori umani. I due macchinisti, miracolosamente scampati all'incendio e ancora sotto choc, non avrebbero compiuto, cioè, nessuna manovra azzardata, neppure la velocità del convoglio -attorno ai novanta chilometri orari- viene considerata superiore a quella normalmente consentita a un treno merci con un carico del genere.

Un altro elemento importante: la prima cisterna dopo la locomotiva, quella che si è piegata sui binari trascinando con sé le prime tre che seguivano, non è mai esplosa. Il gpl è semplicemente fuoriuscito perché si è aperta una fessura nel «fasciame» della cisterna che ha creato una grossa nube nell'aria, stratificata in basso perché il gpl è gas pesantissimo, e quindi provocato il primo terribile scoppio. Ne sono seguiti almeno altri due, questo dicono le testimonianze, forse per le scintille sui binari, forse perché il gas ha trovato altre esche nelle case di fronte.

A quelle povere case, il gpl ci è arrivato bastardamente in silenzio, fino a riempirle e a scatenare gli incendi. Provocando alla fine un curioso, incredibile effetto terremoto: quasi intatte fuori, al massimo bruciate, e con i tramezzi che invece dentro hanno ceduto di schianto. Come all'Aquila, dove nei casi peggiori il sisma ha fatto crollare proprio la tamponature dei tramezzi, lasciando quasi intatte le facciate esterne di quei piccoli cimiteri.

Questa è la dinamica, ma è il tema della sicurezza che ovviamente domina la scena, delle norme che regolano la sicurezza di questi convogli. Perché, come è stato accertato, quelle cisterne almeno formalmente erano in regola, il vagone del disastro -tanto per fare un esempio- aveva come scadenza di revisione dicembre 2009. Ma quali sono i tempi di queste revisioni?

Rivelava ieri mattina il vice ministro ai Trasporti Castelli -e con lui hanno battuto sullo stesso tasto il ministro dell'Interno Maroni e il commissario Ue ai Trasporti Tajani- che possono passare anche sei-sette

anni, secondo le norme in vigore, prima che una cisterna sia di nuovo controllata. Tanto da far proporre a Castelli: «Prendiamo come unità di misure i chilometri percorsi e non il tempo trascorso dall'ultimo controllo».

Che poi è un po' anche il discorso fatto da Bertolaso quando ha parlato di «incidente molto particolare, fuori dagli scenari abituali», un disastro dal quale va tratta una «lezione» per il futuro. Viareggio e i suoi morti, insomma, potrebbero davvero aprire la strada a nuove norme europee, ora che la liberalizzazione delle ferrovie ha di molto incentivato il traffico e quindi aumentato i rischi.

Il sindacato, con Epifani della Cgil, continua a puntare il dito, invece, contro le nostre Fs, «che usano materiali troppo vecchi», come per dire che Gatx o non Gatx, alla fine la responsabilità di quel che avviene su queste tratte resta nostra. E' sempre il sindacato a citare due altri recenti incidenti, a Prato e a Pisa San Rossore. Andranno anche questi a fornire spunti all'inchiesta.

