

Il disastro di Viareggio - L'ultima manutenzione a febbraio: «Sostituite quattro ruote su otto» L'azienda Cima che ha compiuto la revisione: tagliando eseguito correttamente

MILANO - Intorno alla fine di febbraio del 2009 - quattro mesi fa - il carro cisterna ora indicato come "il colpevole" della strage di Viareggio, era stato trainato su un binario morto dello stabilimento della "Cima Riparazioni" di Bozzolo (Mantova). E' una azienda con un centinaio di dipendenti che fino a qualche lustro fa costruiva vagoni merci e "altro materiale rotabile", per poi specializzarsi nella revisione, nella manutenzione e nella riparazione dei convogli ferroviari. La fabbrica è a metà strada fra Cremona e Mantova, proprio a ridosso dei binari della linea che unisce le due città della bassa lombarda.

Quel carro cisterna venne portato lì su mandato della Gatx Rail, società austriaca proprietaria del vagone. Un vagone non troppo vecchio - appena cinque anni di vita - ma da sottoporre a una revisione obbligatoria. In termini tecnici - spiegano alla Cima Riparazioni - si chiama "protocollo G4.8": «Una sorta di tagliando di controllo, non approfondito nel senso che non è previsto, per esempio, l'utilizzo degli ultrasuoni per verificare la consistenza e la tenuta delle parti metalliche».

Per quanto superficiale, il controllo dei tecnici di Bozzolo sul carro cisterna della Gatx rilevò alcune anomalie nel funzionamento del vagone. Non tanto le "tracce di ruggine" di cui parla il ministro Matteoli riferendosi all'asse che unisce le ruote, quando un eccessivo stato di usura su quelle che alla Cima Riparazioni chiamano «le sale». Una sala, detto in parole povere, è un blocco composto da due ruote e dall'asse metallico che le unisce. Ogni vagone di quel tipo è dotato di quattro sale, quindi di otto ruote. E sul carro portato alla visita di controllo quattro mesi fa le sale usurate erano due.

«A quel punto» spiega la dottoressa Rocca, che parla a nome della direzione generale dell'azienda di Bozzolo «ci mettemmo in contatto con la società proprietaria del carro cisterna (la Gatx di Vienna) segnalando la necessità di sottoporre a revisione e relativa riparazione le due sale danneggiate». La casa madre, probabilmente per accelerare i tempi, invece di aspettare che i due blocchi (ruota, asse, ruota) venissero riparati, decise di far recapitare alla Cima due sale già revisionate in modo da sostituire quelle usurate. «Ora, è ovvio che a quel punto il nostro lavoro si è limitato alla semplice sostituzione delle sale, visto che la Gatx ci aveva inviato quelle da montare sul carro specificando che erano già state sottoposte a revisione, e quindi in perfetta efficienza».

E così il 2 marzo 2009, conclusa la fase di assemblaggio nei capannoni della Cima, il vagone venne nuovamente immesso nel circuito del trasporto merci con tanto di timbro a certificare l'avvenuta revisione e manutenzione: «Per come si sono svolte le cose» dicono ora alla Cima «noi ci siamo limitati a segnalare le anomalie e a risolverle secondo le indicazioni della ditta proprietaria del carro. Per queste ragioni ci sentiamo liberi da ogni responsabilità per quanto è accaduto».

Le stesse parole che i dirigenti dell'azienda di Bozzolo hanno ripetuto anche agli agenti inviati dalla Procura della Repubblica di Lucca per raccogliere materiale e documentazione utili per poter un giorno accertare le colpe del disastro di Viareggio.

Data per buona - e al momento non c'è ragione di dubitarne - la versione fornita dalla Cima, rimangono ancora due cose da chiarire. La prima: le due nuove sale inviate a Bozzolo dalla Gatx per sostituire quelle usurate erano effettivamente state sottoposte alle necessarie verifiche sulla loro tenuta? La seconda: quale delle quattro sale del carro cisterna ha ceduto mentre il treno merci entrava nella stazione versiliese, una delle due "nuove" o una delle due che avevano "superato" i controlli della Cima Riparazioni?

A Bozzolo, pur evitando di entrare nei dettagli, si sentono tranquilli. Lasciando intendere che semmai è la ditta austriaca, ora, a dover dimostrare che le due sale inviate in Italia per sostituire quelle malfunzionanti erano davvero a posto. La polizia già oggi andrà probabilmente in Austria alla ricerca dei certificati con cui

è stata acclarata l'efficienza delle parti meccaniche che poi, nella realtà dei fatti, hanno ceduto.

Tranquilli appaiono anche i dirigenti della Sarpom di Trecate (Novara), la raffineria del gruppo Exxon dove i carri cisterna sono stati riempiti di Gpl prima del loro viaggio verso Caserta, viaggio tragicamente interrotto a Viareggio. Il controllo dello stato di efficienza dei carri prima della partenza - un semplice controllo visivo o poco più - non è infatti affidato ai tecnici della Sarpom: «Noi ci limitiamo e riempire le cisterne di propano liquido, il nostro compito si esaurisce lì. E' Trenitalia che si fa carico di questo tipo di esame». E secondo il ministro Matteoli, prima che il convoglio si muovesse da Trecate «il controllo, secondo quanto riferito da Trenitalia, non aveva evidenziato alcuna anomalia».

