

Il disastro di Viareggio - Diciassette morti per un asse arrugginito. Il pm: ci sono state omissioni colpevoli. Lesioni preesistenti sul carrello. La cisterna è finita su un paletto e si è “aperta”

VIAREGGIO (Lucca)- Il quadro sarà pure «complesso», come in un linguaggio di routine fa sapere la Procura da Lucca, ma ben ricco di agghiaccianti particolari. La superficie dell'asse della cisterna maledetta presenta inequivocabili tracce di ruggine, liscia e consumata, ridotta di due terzi nel punto decisivo di aggancio alla ruota del vagone. L'hanno ripetuto in più lingue - nel corso di tutta la giornata - il ministro dei Trasporti Matteoli, l'amministratore delegato delle Fs Mauro Moretti e perfino l'assessore alla Protezione civile della Regione Toscana Betti. Tutti e tre concordi nel sostenere che siamo di fronte a un «deterioramento preesistente».

Circolano già le foto, con su impresso il marchio degli ultimi controlli, foto che fanno almeno giustizia di uno dei dubbi delle prime ore: anche la prima cisterna subito dopo la locomotiva era stata immatricolata grazie al placet dell'agenzia per la sicurezza ferroviaria tedesca. Avevano ragione i polacchi della Pkp, insomma, nel dire che almeno in questa storia non c'entrano niente.

Ma ci vorrà del tempo perché questi 17 morti e questi 28 feriti in gran parte gravissimi, questa città stravolta, sappiano davvero come e chi ha sbagliato. Perché la Gatx Rail, la società statunitense con sede europea a Vienna - che queste cisterne ha noleggiato -, esibisce con la dovuta pubblicità i risultati dei controlli ai quali proprio la prima cisterna fu sottoposta, il 2 marzo scorso, alla Cima di Bozzolo, in provincia di Mantova. Due pezzi vennero sostituiti e poi venne data l'autorizzazione per mettersi in viaggio di nuovo. La domanda è una e una sola: come mai i previsti controlli agli ultrasuoni non misero in evidenza quell'asse arrugginito, come mai non vennero evidenziate incrinature interne? Si può ipotizzare addirittura un difetto di fabbricazione di uno dei pezzi sostituiti?

Si cominciano a sapere anche diverse altre cose. Erano le 23.49 del 29 giugno, ad esempio, per amore dell'esattezza, quando l'asse cedette provocando le tracce di «scavalco» che sono ancora oggi sul terreno. Nove metri di scavalco, cioè il convoglio che deraglia nei suoi primi cinque vagoni e poi un lento, progressivo accasciarsi su un fianco dopo una corsa di almeno 500 metri, il fianco sinistro.

Si parlò di frenata, poi, ma in realtà non ci fu nessuna frenata perché quando si dice che i due macchinisti quella notte non fecero neanche un errore si intende che rinunciarono anche a frenare, nel disperato e riuscito tentativo di portare tutto il convoglio oltre la stazione. Se innesco trovò, il gpl, non furono sicuramente le scintille provocate da questa inesistente frenata.

«Volavano traversine e pezzi di marciapiede, come sputate da un motoscafo che fende il mare» racconta Andrea Antonioli, segretario della Camera del Lavoro di Viareggio, e rende bene l'idea. Vuol dire che in questa specie di eruzione di pezzi di tragedia il gas ha trovato facilmente la strada per incendiarsi e seminare morte. Così si spiegherebbero anche i tre differenti scoppi che tutti i testimoni hanno udito quella notte.

Bisogna anche chiedersi, però, perché quella prima cisterna non solo ha ceduto provocando il deragliamento, ma poi si è anche “aperta” dando il via all'inferno, mentre tutte le altre si sono quietamente accomodate sui binari senza lasciar passare neanche un soffio di gpl. Qui l'ipotesi è crudelmente suggestiva: la prima cisterna, a differenza delle altre, sarebbe finita come su uno spuntone di roccia, e cioè su uno di quei paletti che proprio in quel punto segnalano ai macchinisti l'inizio di un'ampia curva. Come l'effetto di una puntura di spillo su un palloncino di bambini: la cisterna si è afflosciata lasciando campo aperto al gpl.

L'inchiesta della Procura di Lucca -l'altra indagine sul disastro è stata avviata dal ministero dei Trasporti- punta essenzialmente su due piste: il racconto dei due macchinisti, che già ieri mattina sono stati ascoltati,

e l'esame completo di tutte le cisterne che potrà essere sciolto solo quando il delicato lavoro di travaso del gas sarà terminato. Il procuratore Cicala laconicamente commenta: «I dati parlano da soli: è stato veramente un disastro». Mentre parole ben più forti arrivano da Firenze, dal Procuratore generale della Toscana Beniamino Deidda: «Questo incidente non è frutto del caso, ma di precise azioni od omissioni che saranno attentamente vagliate».

Non ci sono ancora indagati, questo almeno tiene a precisare il magistrato e aggiunge: «Il fascicolo resta a carico di ignoti». Anche le ipotesi di reato restano quelle delle prime ore: disastro ferroviario, incendio colposo e omicidio plurimo colposo. Da Roma, l'amministratore delle Fs Moretti dà più di un impulso a quest'indagine: «Si è spaccato un asse, ma non si è spaccato lì...».

Ha un nome infine, uno degli eroi di quella notte, il capostazione che vide le fiamme alzarsi e bloccò a un chilometro e mezzo da Viareggio il treno passeggeri che veniva da Pisa e a novecento metri appena quello che invece stava arrivando da Firenze. Si chiama Carmine Magliacaro, qualcuno un giorno se ne ricorderà.

