

L'INCHIESTA/LE MOTIVAZIONI DELLE CONDANNE. NEL DISASTRO FERROVIARIO DEL 2009 MORIRONO 32 PERSONE

“Viareggio, Moretti sapeva dei rischi”

FRANCA SELVATICI

FIRENZE. La strage ferroviaria di Viareggio è dovuta anche a “situazioni di pericolo perduranti nel tempo, derivanti da carenze strutturali...nonché da scelte di politica aziendale, che non dovevano e non potevano sfuggire all’ad Moretti e all’ad Elia; e di cui comunque entrambi erano (o potevano e dovevano essere) a conoscenza”. Così i giudici del tribunale di Lucca spiegano, nelle motivazioni della sentenza, la condanna a 7 anni dell’ex ad di Rfi e di Ferrovie Mauro Moretti e a 7 anni e mezzo del suo successore Mario Michele Elia. In oltre mille pagine il tribunale di Lucca illustra le ragioni per cui il 31 gennaio scorso ha condannato 23 dei 33 imputati del disastro ferroviario del 29 giugno 2009, costato la vita a 32 persone, fra cui tre bambini: tutti morti bruciati o dilaniati dall’esplosione del gpl sprigionato da una cisterna che, dopo essere deragliata per la rottura di un assile, si era rovesciata sui binari e nel violentissimo impatto era stata forata da un oggetto tagliente. Fra i condannati per disastro ferroviario colposo, incendio colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni colpose, oltre a Moretti, Elia e altri dirigenti delle Ferrovie, i vertici e ad alcuni tecnici della multinazionale Gatz, proprietaria delle cisterne che trasportavano il gpl. I pm Giuseppe Amodeo e Salvatore Giannino avevano chiesto 16 anni per Moretti, ritenendolo il massimo responsabile delle omissioni di Ferrovie in materia di analisi e valutazione dei rischi connessi al trasporto di merci pericolose. Il tribunale, composto dai giudici Gerardo Bo-

ragine, Nidia Genovese e Valeria Marino, lo ha ritenuto responsabile solo per il suo precedente ruolo di ad di Rfi. Dura la considerazione del Tribunale su di lui e sul suo successore: “Avevano tutte le cognizioni — tecniche, scientifiche, normative, organizzative e gestionali — e l’esperienza necessaria per poter rendersi conto delle violazioni esistenti e per poter prevedere gli effetti dell’inosservanza delle norme di sicurezza sulla circolazione ferroviaria e sulla sicurezza del lavoro”.

Riguardo all’oggetto che ha forato la cisterna, il tribunale non è certo che sia stato un picchetto di regolazione della curva, e comunque esclude che tali picchetti, prima del disastro di Viareggio, potessero essere ritenuti pericolosi per la circolazione. Né, secondo i giudici, è certo che la realizzazione di un muro di contenimento fra i binari e le case vicine “avrebbe scongiurato gli incendi e le esplosioni”. Invece ha ritenuto colpa inescusabile da parte delle società del Gruppo Ferrovie, in particolare di Rfi, aver consentito la circolazione sulla rete ferroviaria italiana di un carro “privo di tracciabilità, anche in riferimento a componenti essenziali quali l’assile, e di adeguati standard di sicurezza”, non aver imposto l’adozione di rilevatori di svio sui carri adibiti al trasporto di merci pericolose, non aver imposto limiti di velocità negli attraversamenti di centri abitati. Quel treno, che trasportava 14 cisterne cariche di gpl, poteva viaggiare alla “non prudenziale velocità” di 100 km all’ora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

