

# Disastro colposo, 7 anni a Moretti

RICCARDO CHIARI

■ Strage di Viareggio, la sentenza di primo grado sancisce le responsabilità di Rfi e Trenitalia, di Gatx e Jungenthal. Non è stato «uno spiacevolissimo episodio», come disse infelicamente

Mauro Moretti, condannato a 7 anni. Non è stato «il destino», come detto più volte dai difensori dei 33 imputati, di cui 23 condannati. Il disastro, costato la vita a 32 persone, fu la conseguenza di negligenze e imprudenze: la notte del 29 giugno 2009 circolava a

gran velocità un treno mal revisionato e carico di sostanze pericolose, e lungo le rotaie che attraversano le città italiane non sono ancora garantite adeguate misure di sicurezza, con carenti sistemi di controllo dei convogli merci. I familiari delle vittime

contestano la vicina prescrizione di alcuni reati e si appellano alle istituzioni. Mentre l'avvocato di Moretti, Armando D'Apote, butta benzina sul fuoco: «Rilevo il frutto del populismo che trasuda dalla sentenza, l'esito del processo è scandaloso». **A PAGINA 5**

## Strage di Viareggio a sentenza Condannato Moretti a sette anni

*I familiari delle 32 vittime in aula con lo striscione: «No alla prescrizione», che ora incombe*

**«Sistema ferroviario insicuro». Manager puniti, ma è solo il primo grado**

RICCARDO CHIARI  
Lucca

■ Non è stato «uno spiacevolissimo episodio», come disse infelicamente l'allora numero uno del gruppo Fs, Mauro Moretti, mai presente in aula e oggi condannato a 7 anni di reclusione. Non è stato «il destino», parola detta più volte da consulenti e avvocati dei 33 imputati. La strage ferroviaria di Viareggio, costata la vita a 32 persone, dolori inenarrabili a decine di feriti, e tanto strazio ai loro familiari, fu la conseguenza di tutta una serie di negligenze e di imprudenze. Perché quella notte del 29 giugno 2009 sui binari di Rete ferroviaria italiana circolava, a gran velocità, un treno mal revisionato e carico di sostanze pericolose. Perché lungo le rotaie che attraversano Viareggio, e tante altre città italiane, ancora oggi non sono ancora garantite adeguate misure di sicurezza. Perché i sistemi di controllo dei convogli, che esistono ma costano, non c'erano.

«Nel complesso - tirano le somme le parti civili - la senten-

za fa emergere l'esistenza di un sistema di sicurezza ferroviaria che non funziona».

**DOPO QUATTRO ANNI** di indagini e tre di processo, dopo 145 udienze davanti al giudice delle indagini preliminari e poi alla corte composta da Gerardo Boragine, Nadia Genovesi e Valeria Marino, la sentenza di primo grado del Tribunale di Lucca sancisce le responsabilità di Rfi (che si occupa delle infrastrutture) e Trenitalia (che si occupa della gestione del servizio e quindi dei treni), per aver fatto circolare quel merci 50325 di proprietà della multinazionale Gatx Rail, partito da Trecate e diretto a Gricignano, che deragliò in corrispondenza della stazione di Viareggio mentre viaggiava a quasi 100 chilometri all'ora carico di 14 cisterne di gas propano liquido. Condanna anche la multinazionale Gatx Rail e la controllata Jungenthal di Hannover, officina da dove partirono, nel 2008, le due «sale montate» - già crepate - che pochi mesi dopo finiranno sul convoglio della strage.

**LE PRIME INDAGINI** rivelarono che il treno deragliò e si rovesciò sui binari per la rottura di un assile. Una rottura provocata dalla ruggine che non venne rilevata durante l'ultima revisione alla Jungenthal. La frattura era di almeno 11 millimetri, e doveva essere notata durante l'esame ad ultrasuoni. Dopo il deragliamen-

to, lo squarcio della prima cisterna carica di gpl, che poi esplose trasformando un intero quartiere di Viareggio in un inferno di fuoco, fu provocato da un picchetto di regolazione delle curve. Un'attrezzatura obsoleta, pericolosa e già eliminata nelle tratte ad alta velocità, ma non in quelle «ordinarie».

Per i consulenti delle Ferrovie - e anche per il gip, ma non per la corte - a forare la cisterna era stato invece un insostituibile pezzo di scambio, la «piegata a zampa di lepre». Impossibile, hanno ribattuto con dati e ricostruzioni video gli investigatori della Polfer (Angelo Laurino, Paolo Cremonesi, Lorena La Spina) e il consulente tecnico della procura Paolo Toni, perché la punta della zampa di lepre non sarebbe mai arrivata all'altezza della cisterna. Quanto ai dispositivi di sicurezza, i due pm Giuseppe Amodeo e Salvatore Giannino hanno ricordato come al processo ci siano state testimonianze del fatto che c'era un progetto per dotare i carri merci del rilevatore «anti svio». Ma quel rilevatore, che solo oggi Trenitalia sta sperimentando, costava qualche migliaio di euro a carro. «Il settore merci pericolose non faceva vetrina - ha detto il pm Amodeo - non era strategico. Era l'alta velocità che consentiva apparizioni brillanti. Era altro che interessava».

**LE 95MILA PAGINE** di pubblica ac-

cusata firmate dall'allora procuratore Aldo Cicala e dai suoi sostituti sono un approfondito atto di accusa sulle scarsissime misure di sicurezza nella circolazione delle merci pericolose lungo i binari italiani. Il tribunale ha dato loro ragione: Moretti, ora alla guida di Leonardo-Finmeccanica, secondo quanto spiega ai suoi avvocati «è stato assolto come ad delle Ferrovie e condannato come ex ad di Rfi». Condanna di poco superiore, a 7 anni e 6 mesi, per Michele Mario Elia, anche lui ex ad di Rfi, e 7 anni a Vincenzo Soprano, ex ad di Trenitalia. Condannati a 9 anni e 9 mesi Rainer Kogelheide, ad della Gatx Rail Germany, e Peter Linowski, responsabile manutenzione della Gatx Rail Germany. Johannes Mansbarth, ad di Gatx Rail Austria, Roman Mayer, responsabile manutenzione di Gatx Rail Austria, e Uwe Koennecke, responsabile dell'officina Jungenthal, hanno avuto 9 anni. Andreas Schroter, Helmut Brodel e Uwe Kriebel, anche loro di Jungenthal, 8 anni. Ci sono dieci assoluzioni «per non aver commesso il fatto». Tra le società imputate, assolve solo Fs e Fs Logistica. Mentre gli altri condannati di Rfi e Trenitalia sono Giuseppe Pacchioni (7 anni), Daniele Gobbi Frattini (6 anni e 6 mesi), Paolo Pizzadini (6 anni e 6 mesi), Emilio Maestrini (6 anni e 6 mesi), Giulio Margarita (6 anni e 6 me-

si), Giovanni Costa, Giorgio Di Marco, Salvatore Andronico, Enzo Marzilli, Francesco Favo e Alvaro Fumi (6 anni), e Mario Castaldo, condannato a 7 anni.

Dopo sette anni, sette mesi e due giorni, la prescrizione per alcuni reati è vicina: incendio e lesioni colpose non arriveranno

al processo d'appello, resteranno in piedi solo le accuse di disastro ferroviario e omicidio colposo plurimo.

**MA I FAMILIARI** delle vittime, con le magliette bianche e sopra le foto dei loro morti, si sono presentati in aula con lo striscione «No alla prescrizione per Viareg-

gio». «Mi aspetto che queste persone rinuncino alla prescrizione - ha anticipato Marco Piagentini, l'uomo che non ha voluto morire - non si prescrivono le mie ferite, non si prescrive tutto questo dolore. Lo Stato non può scappare davanti a un giudizio. Avete in mente co-

sa è stata quella notte a Viareggio?». I familiari, con la loro associazione «Il mondo che vorrei», oggi faranno il punto della situazione. Mentre Armando D'Apote, difensore sia di Moretti che di Fs, ha già buttato benzina sul fuoco: «Rilevo il frutto del populismo che trasuda dalla sentenza, l'esito del processo è scandaloso».

