

Le carte dell'accusa Come capo delle Fs "non impediva l'evento che doveva giuridicamente impedire". E gli strumenti per farlo c'erano

Le colpe di Moretti: aveva l'obbligo di evitare il disastro

8.000

Euro a vagone Il costo per il sistema di sicurezza usato anche in Svizzera

» FERRUCCIO SANSA

Non impediva l'evento che aveva l'obbligo giuridico di impedire". Sì, perché per il codice penale non impedire un evento che si ha l'obbligo di impedire equivale a cagionarlo. È racchiuso in queste parole il succo dell'accusa nei confronti di Mauro Moretti per la strage ferroviaria di Viareggio che provocò 32 morti. Per l'ex amministratore delegato delle Ferrovie, oggi numero uno di Leonardo-Finmeccanica, i pm di Lucca hanno chiesto 16 anni di reclusione.

E subito l'opinione pubblica si è divisa in due: pro e contro il più potente manager pubblico italiano accusato di disastro ferroviario, omicidio colposo, lesioni, incendio. La sentenza di primo grado è attesa per novembre anche se a parte delle accuse (incendio e lesioni) scatterà la prescrizione a inizio 2017. Ma tra sostenitori e accusatori chissà quanti hanno letto le accuse dei pm di Lucca. Per capire quali siano le responsabilità attribuite a Moretti aiuta la lettura della richiesta di rinvio a giudizio. Moretti è accusato come ad di Rfi (Rete Ferroviaria Italiana) fino al 2006. E poi in qualità di ad di Ferrovie all'epoca del disastro (2009).

L'ACCUSA si incardina su tre punti: la mancata adozione sui vagoni del sistema anti-svio che, secondo i pm, poteva fermare il convoglio appena deragliato. Poi la mancata adozione di limiti più bassi di velocità dei treni che trasportano merci pericolose nelle

stazioni. E infine la decisione di far passare convogli a rischio in stazioni che attraversano i centri abitati, con le case accanto ai binari. Come via Ponchielli.

In qualità di numero uno di Rfi, secondo i pm, Moretti era "tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario". Anche perché Rfi e lo stesso Moretti sarebbero stati dotati "dell'esperienza, delle competenze tecniche, delle conoscenze di settore e delle risorse umane ed organizzative necessarie allo svolgimento delle indicate funzioni; essendo tenuti, tra l'altro, all'individuazione di criteri costruttivi, relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose, tali da assicurare condizioni di sicurezza e comunque, tali da eliminare o mitigare i rischi". Moretti sarebbe stato "obbligato alla protezione e alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica delle persone, beni esposti a pericolo in conseguenza dello svolgimento dell'esercizio ferroviario" soprattutto in caso di treni che trasportano merci tanto pericolose.

Questo il contorno, poi i pm scendono nel dettaglio: il sistema anti-svio, innanzi tutto. Nella requisitoria che ha portato alla richiesta di condanna i pm Salvatore Giannino e Giuseppe Amodio hanno sostenuto che Trenitalia conosceva il sistema "dal 1998. Da allora ad oggi ci sarebbe stato un bel po' di tempo per sperimentarlo, per confrontarsi con la Svizzera" che lo adotta da tempo. Il costo - per sistemi addirittura più evoluti - non supera gli

8 mila euro a vagone. Moretti "non avrebbe valutato il rischio della circolazione di sostanze pericolose... e del taglio dei serbatoi dovuto a un urto". Il massimo dirigente delle Ferrovie non avrebbe valutato "il gravissimo rischio che un accadimento di tal genere potesse avvenire durante il passaggio attraverso una stazione, come quella di Viareggio, circondata da zone residenziali densamente abitate". Insomma, secondo l'accusa, una bomba che passa in mezzo alle case a velocità troppo elevata: si sarebbe potuto "instradare il traffico di merci pericolose lungo itinerari ferroviari alternativi". Si sarebbero potute adottare "misure riduttive della velocità di transito lungo la tratta della stazione di Viareggio... Il treno merci n. 50325 è transitato a una velocità superiore ai 90 chilometri orari". Troppo, così ha provocato danni molto più gravi. Come numero uno delle Ferrovie Moretti non avrebbe provveduto "all'effettuazione di una valutazione dei rischi del trasporto ferroviario di merci pericolose". Gli eventi di quella notte, sostengono i pm, "erano prevedibili ed evitabili".

È QUI che si confrontano difesa e accusa. Gli avvocati di Moretti sostengono che "non si possano attribuire a vertici di aziende così grandi responsabilità per il controllo su singole stazioni e su scelte tecniche che sfuggono al loro controllo. Altrimenti nessuno farebbe più il manager".

Ma proprio su questo i pm attaccano. Ci furono, sostengono, precise scelte dei vertici delle Ferrovie, che non evitarono il di-

sastro (e quindi lo cagionarono): “Il settore merci pericolose per Trenitalia non faceva vetrina, non era strategico. Era l’Alta velocità che consentiva di fare apparizioni brillanti”. Quindi le risorse per l’acquisto dell’anti-svio, per approntare tracciati alternativi sarebbero finite altrove. Una scelta, è la tesi, ben precisa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le date

2009

È il 29 giugno 2009 quando il convoglio merci 50325 entra nella stazione di Viareggio e deraglia. Moriranno 32 persone

2013

Dopo anni di indagini estremamente complesse vengono rinviate a giudizio 33 persone (tra queste Mauro Moretti) e 9 società

2016

Due giorni fa la requisitoria dei pm che chiedono 16 anni per Moretti. Diverse accuse saranno comunque prescritte nel 2017



Il top manager Mauro Moretti da Trenitalia a Finmeccanica *Ansa*