

Sito internazionale 02 Feb 2017

[La sentenza sulla strage di Viareggio è un'occasione mancata](#)

[Federico Di Vita](#) , giornalista

[Ilaria Giannini](#) , giornalista

Sette anni a Mauro Moretti, ex amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello stato (Fs), sette anni e mezzo a Michele Mario Elia, all'epoca alla guida di Rete ferroviaria italiana (Rfi), e a Vincenzo Soprano, ex amministratore delegato di Trenitalia.

La sentenza di primo grado [del processo per la strage di Viareggio](#) , arrivata dopo quasi otto anni dall'esplosione del treno carico di gpl che uccise 32 persone, ha condannato i manager che nel 2009 erano a capo delle Ferrovie dello stato.

Un giudizio storico per uno dei più gravi disastri ferroviari europei del dopoguerra, che ha però il sapore dell'occasione mancata, perché l'impianto accusatorio, emerso in questi lunghi anni di indagini e dibattimenti (oltre 240 le udienze al foro di Lucca), è stato in parte ribaltato dal collegio giudicante.

L'accusa infatti metteva al centro delle responsabilità i vertici delle Ferrovie dello stato, arrivando a chiedere il massimo della pena per Moretti (16 anni) e per Elia (15 anni), accusati di aver preso decisioni che hanno ridotto i margini di sicurezza lungo la rete ferroviaria nazionale.

Un sistema sotto accusa

Era l'intera struttura del trasporto di merci pericolose a essere alla sbarra. Un sistema che consente a treni carichi di materiale esplosivo o tossico di viaggiare a velocità elevata anche nei centri urbani, senza meccanismi antisvicio che possano avvertire i macchinisti se stanno deragliando, senza carri scudo (ovvero carri vuoti carichi di materiale inerte) in testa e in fondo al convoglio, dove si trovano i due vagoni più soggetti al rischio di deragliamento in caso d'incidente. L'utilizzo dei carri scudo è oltretutto previsto da una circolare interna puntualmente disattesa, perché nel caso delle ferrovie la definizione dei regolamenti e gli organi di controllo sono tutti interni al sistema, e rispondono in ultima istanza ai medesimi vertici decisionali.

Questo sistema ha reso le stazioni sempre meno "presenziate" (negli ultimi 25 anni i ferrovieri sono passati da 224mila a 68mila), malgrado l'effettiva presenza umana resti ancor oggi il modo più efficiente nel rilevare problemi in un convoglio che proceda irregolarmente.

Questo tipo di organizzazione ha visto crescere i decessi dei ferrovieri, le cui morti sul lavoro furono sette tra il 1957 e il 1984 – quando l'obiettivo professato dalle ferrovie era quello di garantire una "sicurezza assoluta" – e sono salite invece a 58 dal 1985 a oggi, da quando cioè Mario Schimberni, allora manager di Fs, teorizzò il principio della "sicurezza relativa".

Se la sera del 29 giugno a Forte dei Marmi o Pietrasanta ci fosse stato qualcuno in servizio si sarebbe accorto che il treno procedeva irregolarmente

Del resto ridurre il personale significa maggiori carichi di lavoro da svolgere in minor tempo: in questo modo è diventato sempre più difficile rispettare i protocolli e far circolare tra le nuove leve quella cultura della sicurezza e quella coscienza dei pericoli sui binari così importanti nella formazione dei ferrovieri di un tempo, come spesso ricordato dai colleghi ormai in pensione. La diminuzione del personale è andata inevitabilmente di pari passo con la chiusura o con il mancato "presenziamento" delle stazioni più piccole.

Se per esempio la sera del 29 giugno a Forte dei Marmi o Pietrasanta ci fosse stato qualcuno in servizio si sarebbe accorto che il treno procedeva irregolarmente, mentre proprio a Viareggio – dove le proteste sindacali avevano permesso il mantenimento del personale notturno – la presenza del capostazione ha scongiurato che un regionale e un intercity, fermati manualmente dal ferroviere, finissero la loro corsa tra le fiamme che avvolgevano le cisterne deragliate.

Questo sistema invece il 31 gennaio è stato parzialmente assolto. E va letto in quest'ottica anche il fatto che Moretti sia stato condannato non in qualità di ex amministratore delegato di tutto il gruppo Fs ma solo come ex amministratore delegato di Rfi, la divisione che si occupa delle infrastrutture, carica che ricoprì dal 2001 al 2006.

I giudici, pur riconoscendo le responsabilità di Rfi e di Trenitalia, hanno attribuito le pene più alte ai responsabili di Gatx Rail, l'azienda che aveva affittato il carro cisterna alle Fs, e a quelli dell'officina Jungenthal, la ditta che aveva revisionato l'assile che ha ceduto senza trovare la crepa causata dalla ruggine. In questo modo è stato dato maggior rilievo ai problemi di meccanica che hanno causato l'incidente di Viareggio piuttosto che alla catena decisionale che ha reso negli anni meno sicure le strade ferrate italiane.

Merci pericolose

L'obiettivo per cui si battono da anni i familiari delle vittime della strage di Viareggio, riuniti nell'associazione Il mondo che vorrei, è proprio quello di rendere più sicura la rete ferroviaria, con il fine di rendere quanto più difficile possibile il ripetersi di un altro 29 giugno.

Al momento infatti è cambiato ben poco dal 2009 nel trasporto di merci pericolose. "Si presume che abbiano cominciato a fare verifiche superiori rispetto a prima sulla tracciabilità e sugli sversamenti dei vagoni, per controllare quanti chilometri hanno fatto e in che stato siano, ma misure fondamentali come l'adozione dei dispositivi antisivio o la riduzione della velocità non sono state prese", spiega Riccardo Antonini, un [ex ferroviere licenziato](#) dopo che si era offerto gratuitamente come consulente ai familiari. La questione della velocità inoltre sembra una farsa: in tutta Italia il limite per il trasporto di materiali pericolosi è di 100 chilometri all'ora, mentre a Viareggio è stato ridotto a 50.

"È la prima volta che c'è una condanna, quanti anni siano non ha importanza, è stato condannato il sistema, quindi loro da oggi hanno l'obbligo di rimediare a quelle negligenze che hanno ammazzato trentadue persone", ha dichiarato Daniela Rombi, che quella notte ha perso una figlia di 21 anni.

La condanna è un segnale importante – Moretti si era sempre vantato di essere uscito pulito da qualunque procedimento giudiziario – ma c'è da chiedersi se basterà per far cambiare approccio a una politica che ha sempre dimostrato chiaramente da che parte sta, prima

nominando lo stesso Moretti cavaliere del lavoro, poi promuovendolo amministratore delegato di Finmeccanica, quindi non costituendo lo stato parte civile nel processo e infine arrivando a definire “sproporzionata” la richiesta di condanna dei pm per bocca dell’allora ministro delle infrastrutture Graziano Delrio.

Il rischio della prescrizione

Nel frattempo la scure della prescrizione sta per abbattersi su alcuni dei principali reati contestati per il disastro viareggino: scatterà a febbraio per l’incendio colposo e le lesioni colpose plurime, per le quali da tempo i familiari delle vittime chiedono un intervento giuridico, che includa nei successivi passaggi processuali quei reati per cui è stata pronunciata una sentenza di condanna in primo grado, ma la politica è rimasta sorda anche di fronte a questa richiesta.

“Useremo tutte le nostre forze per ricorrere in appello, quello che è stato detto ieri non ci basta: la qualità e la quantità di documenti prodotti dalla procura, il lavoro immane che ha fatto, e le richieste di condanna formulate sulla base di questo lavoro disumano devono arrivare a essere complete”, ha dichiarato all’indomani della sentenza di primo grado Marco Piagentini, un sopravvissuto diventato il simbolo di una strage che gli ha portato via la moglie e due figli piccoli, lasciandolo gravemente ustionato.

Come hanno dimostrato in questi otto anni, i familiari continueranno a lottare: resta da domandarsi quanto possa essere giusta una giustizia tanto tardiva da trasformarsi solo in un’ulteriore tortura per chi l’attende tanto a lungo.