



## RASSEGNA COMUNE BOLOGNA

### GIUSTIZIA CRIMINALITA'

<b>CORRIERE DI BOLOGNA</b>	26/02/08	"Le Ferrovie scelsero il risparmio E a Crevalcore fu una strage"	2
<b>REPUBBLICA BOLOGNA</b>	26/02/08	Crevalcore, ecco perche' i vertici romani delle Fs devono essere imputati	3
<b>L'UNITA' BOLOGNA</b>	26/02/08	"Una telefonate poteva evitare il disastro"	4



Motivazioni Imputazione coatta per l'ad Moretti e altri due dirigenti

# «Le Ferrovie scelsero il risparmio E a Crevalcore fu una strage»

*Il gip Zaccariello: vertici nazionali Rfi colpevoli del disastro*

Privilegiando il risparmio invece che la sicurezza, non aggiornando regolamenti ormai inadeguati, non adottando neppure una delle tante, possibili misure di sicurezza necessarie lungo una tratta rischiosa dove la nebbia è strutturale sei mesi all'anno e cancellando misure utili come il secondo uomo in cabina, insomma con la loro «imprudenza, negligenza e imperizia», i vertici nazionali di Rfi (Rete ferroviaria Italiana spa) hanno causato il disastro ferroviario di Crevalcore e la morte di 17 persone.

Sono durissime le motivazioni con cui il gip bolognese Rita Zaccariello ha deciso l'imputazione coatta per i tre pezzi da novanta delle ferrovie italiane Mauro Moretti (ex amministratore delegato Rfi e attualmente ad delle ferrovie), Michele Mario Elia (ex direttore tecnico e ora ad di Rfi) e Giancarlo Paganelli (dirigente di movimento Rfi). Responsabili, secondo il gip, almeno quanto i dirigenti locali, di aver causato il pauroso incidente del 7 gennaio 2005. Una valutazione diametralmente opposta a quella del procuratore capo Enrico Di Ni-

cola e del pm Enrico Cieri che per i tre dirigenti nazionali avevano chiesto l'archiviazione.

È con una lunga e articolata ricostruzione (100 pagine) che Zaccariello spiega perché Moretti, Elia e Paganelli devono essere processati. Perché, ad esempio, non hanno adottato su quella tratta dispositivi di sicurezza che «avrebbero sicuramente evitato il disastro». Ma anche per le modifiche nel regime di circolazione dei treni alla

stazione di Bolognina introdotte nel 2003 «che hanno ulteriormente ridotto i parametri di sicurezza». Su quest'ultimo punto il gip ricorda come Cieri abbia attribuito ogni responsabilità ai dirigenti locali di Rfi. Ma questo per Zaccariello è «semplicemente impensabile» perché dalle indagini «è emersa prova della concreta ingerenza della struttura centrale» anche per lavori «assolutamente marginali».

Un altro aspetto su cui il giudice martella è quello del risparmio. Dell'obiettivo della riduzione dei costi al quale i dirigenti Rfi avrebbero sacrificato l'obiettivo della sicurezza. Un esempio per tutti l'eliminazio-

ne del secondo macchinista in cabina: scelta cui, proprio nell'ottica del risparmio, i quadri nazionali hanno contribuito. E poi, l'aspetto che impressiona forse più di tutti: «Sul piano logico, se il macchinista De Biase non avesse proceduto immerso nella nebbia del tutto ignaro ma fosse stato informato di dover incrociare a Bolognina il treno merci fuori orario, avrebbe regolato la velocità e prestato la massima attenzione lungo quel tratto di linea privo di ogni dispositivo di sicurezza e con la segnaletica difficile da distinguere. Risulta provato che quel giorno a Bolognina la prassi dell'avviso dell'incrocio fuori orario non fu seguita». Una telefonata. Sarebbe bastata una telefonata perché il disastro venisse evitato. Ma qui la logica non vale perché, paradossalmente, «risponde a una corretta procedura che De Biase e tante altre persone abbiano incontrato la morte senza che il macchinista fosse stato preavvertito dell'incrocio fuori orario». I regolamenti stessi erano, appunto, insicuri.

**Amelia Esposito**





### **L'inchiesta**

## **“Crevalcore, ecco perchè i vertici romani delle Fs devono essere imputati”**

È UNA vera e propria requisitoria in cento pagine, quella del gip Rita Zaccariello, contro i vertici di Fs e Rti: l'attuale amministratore delegato di Fs Mauro Moretti, l'ex direttore tecnico di Rfi Michele Elia (ora ad) e Giancarlo Paganelli, dirigente di movimento. Per Zaccariello, le responsabilità dell'incidente di Crevalcore che fece 17 vittime, non si può fermare ai dirigenti locali e al macchinista ed è per questo che chiede al pm Enrico Cieri il rinvio a giudizio dei tre massimi dirigenti. Decisione a questo punto obbligata.

«E' evidente — scrive intanto Zaccariello — che si è privilegiato l'obiettivo di ridurre subito i costi, riducendo il personale di condotta dei treni (da due a un macchinista, Ndr), rispetto alla esigenza di mantenere lo standard di sicurezza preesistente, anche su linee non ancora tecnologicamente attrezzate come la Bologna-Verona». E ancora: «Non installare il Scmt (Sistema controllo marcia treno, che permette lo stop se si superano segnali rossi, Ndr) sulla linea fondamentale Bologna-Verona rispetto a linee di minore traffico, importanza e pericolosità — scrive Zaccariello — ha costituito una scelta irrazionale, non prudentiale e quindi un errore inescusabile, al quale si è posto tardivamente, anticipando la scadenza originariamente prevista». Prosegue il gip: «Peraltro che il regime di circolazione dei treni vigente a Bolognina all'epoca del disastro scaturisse da una grave sottovalutazione di molteplici fattori di rischio tutti prevedibili è dimostrato dagli interventi attuati dalla dirigenza centrale di Rfi dopo il drammatico evento». Non erano previste dai regolamenti né la telefonata al macchinista per avvisarlo dell'incrocio con un treno merci (ingegnere fattasolo per una «prassi virtuosa», che quella sera non ci fu), né le tabelle distanziometriche dalla stazione: «Ma l'osservanza delle prescrizioni — afferma Zaccariello — non destituisce dalla responsabilità penale, qualora le regole siano del tutto inadeguate a garantire l'effettiva sicurezza».

*(Luigi Spezia)*





# «Una telefonata poteva evitare il disastro»

## Crevalcore, il Gip spiega perché i vertici Fs sono sotto accusa

■ / Bologna

**VERTICI RFI SOTTO ACCUSA** Meno costi, ma anche meno sicurezza. Con l'accusa di aver «privilegiato l'obiettivo di ridurre subito i costi, riducendo il personale di condotta

dei treni» e ritardando il montaggio di sistemi di sicurezza sulla linea Bologna-Ve-

rona, il gip di Bologna, Rita Zaccariello ha deciso l'imputazione per i vertici delle ferrovie in merito al disastro ferroviario di Bolognina di Crevalcore (Bologna), che il 7 gennaio 2005 provocò 17 morti e decine di feriti. Il provvedimento riguarda Mauro Moretti, all'epoca amministratore delegato di Rfi e oggi Ad delle Fs, Michele Mario Elia, ex direttore tecnico Rfi e ora amministratore delegato, e Giancarlo Paganelli, dirigente di movimento, per i quali, dopo la deci-

sione del giudice, il Pm dovrà formulare la richiesta di rinvio a giudizio per le ipotesi di accusa di disastro ferroviario colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime. Tre figure per le quali, al contrario, il procuratore

capo Enrico Di Nicola e il sostituto pm Enrico Cieri, avevano chiesto l'archiviazione, mandando sette avvisi di fine indagine - che preludono al rinvio a giudizio - ad altrettanti esponenti locali di Rfi. Nell'ordinanza di 100 pagine, Zaccariello ribadisce che una telefonata al macchinista Vincenzo De Biase, morto nello scontro, avrebbe potuto evitare il disastro.

«Risulta provato - scrive Zaccariello - la prassi dell'avviso dell'incrocio fuori orario non fu seguita».

Un'abitudine non prescritta nel regolamento che costò carissima. Ma la Gip va oltre, bollando come «una scelta irrazionale, non prudenziale e quindi un errore inescusabile» l'aver posticipato il montaggio sulla linea del Sistema di controllo marcia treno (Scmt), che interviene automaticamente in caso di superamento dei segnali. Una mancanza alla quale «si è posto tardivamente riparo», continua Zaccariello, convinta anche della «pericolosità» della scelta di sostituire uno dei due macchinisti con un capotreno: «Un tentativo burocratico che ha fatto venire meno una figura di garanzia per la sicurezza della circolazione, anche sulle linee non ancora attrezzate con dispositivi tecnologici di sicura affidabilità».

