

Crevalcore, accolta la richiesta RLS: imputazione coatta per Moretti, Elia, Paganelli

Al processo per il disastro di Crevalcore è stata respinta la richiesta di archiviazione della Procura nei confronti di tre dirigenti FS.

Il 22 febbraio la Gup del Tribunale di Bologna, Rita Zaccariello, ha accolto l'opposizione presentata dai Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS), respinto la richiesta di archiviazione formulata dalla Procura nei confronti di Mauro Moretti, Michele Elia e Giancarlo Paganelli e conseguentemente chiesto la loro imputazione coatta per le ipotesi di disastro ferroviario colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni, nell'ambito del procedimento penale per il disastro di Crevalcore del 7 gennaio 2005 dove persero la vita 17 persone.

Prendiamo atto con favore della decisione del Tribunale di Bologna di respingere la richiesta del Pubblico Ministero Enrico Cieri che riteneva di escludere a priori dal processo i massimi dirigenti ferroviari ed addebitare le responsabilità di quel disastro all'ultimo anello della catena, il più debole, quello che ha già pagato con la vita la pena massima, il nostro povero macchinista Vincenzo De Biase.

In attesa di conoscere le motivazioni del provvedimento ricordiamo che il nostro compagno di lavoro negli anni dell'elettronica, dei satelliti, dei cellulari e di internet, era stato lasciato da solo e senza sicurezze a guidare un treno a 120 Km/h in un muro di nebbia e col pedale dell'uomo morto.

I RLS hanno chiesto al Giudice, con una circostanziata opposizione (vedi altra finestra nelle news del nostro sito), di valutare anche le scelte organizzative, le negligenze e le omissioni dei dirigenti e dei funzionari: tutti "errori umani" che la procura non riteneva di indagare concentrandosi solo su quello del macchinista.

Fin dal primo momento i RLS avevano criticato l'atteggiamento della Procura orientato prevalentemente a valutare in termini storici e di politica economica le iniziative assunte dai dirigenti successivamente al disastro, piuttosto che sul piano penale e delle responsabilità individuali, le azioni e le omissioni che hanno preceduto la tragedia.

L'inchiesta si era conclusa, oltre che con le tre richieste di archiviazione, anche con sette avvisi di fine indagine a carico degli altrettanti dirigenti locali di RFI indagati per gli stessi reati.

Gli aspetti su cui è stato chiesto di approfondire le indagini sono in particolare: le modifiche regolamentari che hanno consentito la riduzione dell'equipaggio ad un solo macchinista; la costrizione a pedalare con l'infernale dispositivo dell'Uomo Morto che non aiuta ma stressa e distrae; la modifica del sistema degli incroci per risparmiare alcuni secondi, senza prima trovare soluzioni alternative per la sicurezza; la mancanza delle tavole di orientamento che avvisano il macchinista dell'approssimarsi del segnale ed le scelte riguardo gli investimenti in sistemi di sicurezza dirottati altrove per puri calcoli economici, senza tener conto delle linee a maggior rischio come la Verona Bologna, a binario unico e frequentemente interessate dalla nebbia.

Nei prossimi giorni, dopo aver approfondito le motivazioni del provvedimento sarà valutata attentamente l'ipotesi di presentare una nuova richiesta per aprire le indagini anche sui dirigenti di Trenitalia e del ministero dei trasporti, rimasti inspiegabilmente fuori dagli accertamenti penali.