

Incidente Frecciarossa a Lodi, pm chiedono il processo per 14 persone. Nel deragliamento morirono due macchinisti

Quattordici persone da mandare a processo. È questa la richiesta della **procura di Lodi** per il disastro ferroviario del 6 febbraio 2020 a **Livraga**, in provincia di **Lodi**. Alle prime luci dell'alba, lungo la linea dell'**Alta velocità** che collega Milano a Bologna, del **Frecciarossa 9595** deragliò e nell'incidente morirono i **due macchinisti**, [Mario Di Cuonzo e Giuseppe Cicciù](#), mentre altri 10 passeggeri riportarono ferite.

I **14 rinvii a giudizio** chiesti dalla Procura fanno parte degli inquisiti originariamente iscritti nel registro degli indagati. Per altre **7 persone fisiche** e società finite nell'inchiesta è stato invece disposto lo **stralcio**, a seguito delle indagini svolte e **in vista dell'archiviazione** delle loro posizioni. Tra le posizioni stralciate figurano anche quelle di **Rete ferroviaria italiana** e **Alstom Ferroviaria**. Il procuratore della Repubblica **Domenico Chiaro** e la pm **Giulia Aragno**, nello stralciare le posizioni di Rfi e Alstom, hanno accolto, a valle degli **accertamenti**, la tesi difensiva che si basa sul recente orientamento della **Cassazione** secondo cui, nel caso di incidenti ferroviari, occorre sempre ben distinguere le violazioni delle **norme antinfortunistiche** da quelle delle norme poste a tutela della **sicurezza dei trasporti**.

Relativamente alle persone per le quali è stato chiesto il processo, la procura ha invece spiegato che i reati per i

quali è stata inoltrata la richiesta – concorso in **disastro ferroviario** colposo, **duplice omicidio** colposo e **lesioni** plurime colpose – sono frutto di prospettazioni accusatorie la cui fondatezza sarà da considerarsi definitivamente accertata solo all'esito delle verifiche nelle aule di tribunale. Secondo quanto accertato in fase di indagini preliminari, la causa del **deragliamento** è stata la posizione sbagliata di uno **scambio** dovuta a “un **difetto di produzione** presente all'interno” di una componente del **deviatoio**, nello specifico “l'attuatore telaio aghi” fornito proprio da Alstom a Rete Ferroviaria Italiana. In quello scambio erano stati svolti, poco prima dell'incidente, “lavori di **manutenzione** programmata”, spiegavano i pm nell'atto di conclusione delle indagini.

Segnalata la fine delle operazioni, al Frecciarossa è stato dato “il segnale di **via libera** per viaggiare sul tracciato alla massima velocità”, [ossia 295 chilometri all'ora con un fonogramma partito alle 4.45 come svelò *Ilfattoquotidiano.it*](https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/05/15/295-chilometri-all-ora-con-un-fonogramma-partito-alle-4-45-come-svelo/). All'altezza di Livraga però – è la tesi di chi indaga – il treno ha trovato lo scambio ancora aperto. Così il treno non ha proseguito la sua corsa in **direzione Bologna**, come da programma, ma ha cambiato direzione ed è uscito dai **binari**. Nell'atto di chiusura indagine si parla di condotte omissive e di “**negligenza e imperizia**” nei controlli e di “violazione delle norme anti-infortunistiche e inerenti la sicurezza della circolazione ferroviaria”.

Sostieni ilfattoquotidiano.it:

**portiamo avanti insieme
le battaglie in cui crediamo!**

Sostenere ilfattoquotidiano.it significa permetterci di continuare a pubblicare un giornale online ricco di notizie e approfondimenti, accessibile a tutti.

Ma anche essere parte attiva di una comunità e fare la propria parte con idee, testimonianze e partecipazione.

Grazie

Articolo Precedente

Disastro dell'Antonov a Verona, le famiglie delle vittime: "Per 26 anni lo Stato sempre contro di noi, tra burocrazia e sentenze"

[Read More](#)