



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

DOTT. BORAGINE GERARDO	Presidente
DOTT.SSA MARINO VALERIA	Giudice a latere
DOTT.SSA GENOVESE NIDIA	Giudice a latere

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE
Pubblico Ministero

BARSANTI LAURA	Cancelliere
RISO DOTT. MASSIMILIANO	Ausiliario tecnico

VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE

PAGINE VERBALE: n. 189

PROCEDIMENTO PENALE N. R.G. TRIB. 2135/13 - R.G.N.R. 6305/09

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 10/11/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 11/11/2016 ORE 9.30

Caratteri: 281043

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

SPONTANEE DICHIARAZIONI – IMP. MARZILLI ENZO -.....	4
Difesa – Avv. Scalise.....	23
DOPO LA SOSPENSIONE.....	68
DOPO LA SOSPENSIONE.....	104
DOPO LA SOSPENSIONE.....	169

TRIBUNALE DI LUCCA - RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE
LU0010 POLO FIERISTICO
PROCEDIMENTO PENALE n. R.G. TRIB. 2135/13 - R.G.N.R. 6305/09
Udienza del 10/11/2016

DOTT. BORAGINE GERARDO	Presidente
DOTT.SSA MARINO VALERIA	Giudice a latere
DOTT.SSA GENOVESE NIDIA	Giudice a latere

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico
Ministero

BARSANTI LAURA	Cancelliere
RISO DOTT. MASSIMILIANO	Ausiliario tecnico

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

PRESIDENTE - Allora, dopo i preliminari, avvocato Scalise.

AVV. SCALISE - Buongiorno.

PRESIDENTE - Buongiorno.

AVV. SCALISE - Presidente, io prima di dare inizio alla discussione volevo fare una richiesta al Tribunale; la richiesta è stata già anticipata sia all'ufficio del Pubblico Ministero che ai rappresentanti delle parti civili e posso anticipare che, da quelle che sono state le nostre conversazioni, hanno entrambi acconsentito a questa mia richiesta, quindi poi dipenderà dal Tribunale, perché sappiamo tutti che dopo aver chiuso l'istruttoria dibattimentale l'imputato ha diritto di prendere la parola, ma ha diritto di prendere la parola per ultimo. Ora, ovviamente io non voglio far fare all'ingegner Marzilli delle dichiarazioni spontanee, che sappiamo

tutti non sarebbero possibili in questo momento, vi chiedo però di poter anticipare questo momento dichiarativo da parte dell'imputato Marzilli a questa mattina, che è una esigenza che sente l'ingegner Marzilli dopo aver ascoltato la requisitoria del Pubblico Ministero e è un'esigenza che sentiamo anche come esigenza organizzativa, visto che farebbe la dichiarazione prima che io intervenga e quindi poi potremmo andare avanti con la mia discussione. Quindi se anche il Tribunale non ha problemi, anche sull'accordo delle parti, che, ripeto, anticipo quanto mi è stato detto dal Pm e dalle parti civili, vi chiederei che l'ingegner Marzilli possa intervenire questa mattina senza attendere la fine della discussione.

PRESIDENTE - Senza attendere la fine della discussione e prendere la parola per ultimo.

AVV. SCALISE - Sì.

PRESIDENTE - L'avvocato Mittone è arrivato, conferma...

AVV. MITTONE - Nessuna opposizione.

PRESIDENTE - ...che non vi sono opposizioni. Confermano tutti? Quindi diamo atto che nessuna opposizione viene proposta. Prego, l'imputato Marzilli può... prego, può stare seduto.

SPONTANEE DICHIARAZIONI - IMP. MARZILLI ENZO -

IMP. MARZILLI - Grazie, Presidente, per questa opportunità. Mi

presento dinanzi a voi oggi e non attendo la fine del processo... Scusate se la prima parte la leggo, perché c'è un po' di emozione. Mi presento dinanzi a voi oggi e non attendo la fine del processo perché ritengo necessario puntualizzare al Tribunale quello che è stato il mio ruolo all'interno di RFI.

PRESIDENTE - Posizioni meglio il microfono.

IMP. MARZILLI - Il mio intervento nasce dall'esigenza di contrastare le affermazioni che ho avuto modo di leggere nella requisitoria dell'ufficio del Pm; non prendo quindi la parola per ottenere benevolenza, ma solo per fare chiarezza a fronte di asserzioni che, gettando un'aura di vischiosità sulle attività della società nella quale lavoro da oltre trentasette anni, finiscono per dare una rappresentazione della mia figura di dirigente del tutto falsa. Inoltre da tempo sentivo l'esigenza di affermare pubblicamente che un fatto come quello avvenuto a Viareggio lascia e lascerà per sempre in tutti noi un profondo dolore e un senso di impotenza di fronte a delle evenienze che, credetemi, nessuno poteva immaginare che accadessero. E questo lo dico soprattutto alla luce di quella che è stata l'attività lavorativa di una vita spesa sempre alla ricerca di sistemi di sicurezza che venivano sperimentati ed applicati nel tentativo disperato di evitare incidenti, che molto spesso portano con sé un carico di dolore e di lutti.

Nella mia vita ho scelto di essere un uomo dello Stato, perché i dipendenti di RFI della mia generazione sono stati assunti dallo Stato con giuramento, ed ho scelto di mettere al servizio della sicurezza tutta la mia vita professionale come semplice ingegnere prima e come dirigente referente di molti progetti poi.

Premesso che RFI è di proprietà al cento per cento dello Stato e pertanto tutte le opere che intervengono sulle infrastrutture devono essere finanziate dallo Stato, io durante trentasette anni non ho mai tratto benefici economici da eventuali risparmi sui progetti di investimento o manutenzione, e a maggior ragione su quelli di sicurezza. Gli utili della società RFI vanno allo Stato, quindi i risparmi, se li facciamo, sono a favore dei cittadini. Insomma, il mio stipendio è lo stesso dal 2006, anzi ridotto dai nuovi regimi fiscali. Essere descritto, quindi, come un soggetto economicamente eterodiretto e come un anello di una catena di incompetenze, non solo mi offende, ma mi amareggia, perché svilisce il lavoro di una vita di tutti noi e dimostra che chi ha fatto quelle valutazioni ben poco conosce del mondo ferroviario e soprattutto di RFI.

Voglio fare un breve cenno della mia vita professionale. Sono figlio di ferroviere, mio padre entrò in ferrovia come operaio e con impegno e dedizione è andato in pensione come caporeparto. Io sono il primo dei tre

figli, mio padre desiderava tanto che diventassi un ingegnere nella sua adorata azienda, penso come tanti genitori si aspettavano in quel tempo dai propri figli. In famiglia ho vissuto sin da bambino il problema della sicurezza ferroviaria, il dramma degli incidenti, le vittime, le paure, le preoccupazioni, mio padre tornava e raccontava è successo questo, è successo quest'altro. Mi diploma come perito elettrotecnico, volevo fare il liceo, ma mio padre, prudente: E se i poi non ce la fai a laurearti? Come perito un lavoro lo trovi. E infatti a ventuno anni partecipo a un concorso pubblico all'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, proprio come perito, e vengo assunto nel '79 nell'ufficio del segnalamento, nella sede centrale a Roma; presto il giuramento di essere fedele alla Repubblica, di osservarne lealmente la costituzione e le leggi, di adempiere ai doveri del mio ufficio nell'interesse dell'amministrazione e dei cittadini, per il pubblico bene. Nell'80 vado in aspettativa forzata per un anno per servire il paese militare, come avviene nell'Aeronautica. Ritorno in Ferrovia. Lavorando e studiando mi laureo in ingegneria elettronica con 110, una tesi sperimentale riguardante proprio la progettazione di un computer in *fault tolerance* per il controllo in sicurezza delle stazioni ferroviarie. Supero l'esame di stato...

PRESIDENTE - Scusate, posso avere silenzio? Ma da parte di

tutti. Avvocati, per favore, anche da parte vostra.
Prego.

IMP. MARZILLI - Grazie. Partecipo al concorso pubblico esterno per funzionari come ingegnere elettronico, sempre per le Ferrovie dello Stato, e risulato tra i vincitori, il primo dei vincitori.

Una vita lavorativa spesa sempre nelle ferrovie. Mi sono occupato sempre del segnalamento per la sicurezza della circolazione. Presidente, non ho cercato carriere facili, sono rimasto in un mondo duro: la sicurezza. Dato che già all'atto della mia prima assunzione, '79, erano già accaduti troppi incidenti riguardanti le ferrovie italiane dall'inizio del secolo - il mancato rispetto del segnale rosso, deragliamenti per il non rispetto dei limiti di velocità, cedimenti infrastrutturali, queste erano le maggiori cause, - i funzionari dell'epoca - io me lo ricordo, nei corridoi di Villa Patrizia al ministero - avevano il terrore degli incidenti, avevano ereditato una ferrovia la cui sicurezza era basata sul rispetto delle regole ma gli incidenti accadevano nonostante procedure e norme molto rigide. Allora ho vissuto tutti i tentativi disperati messi in atto dai funzionari, dai dirigenti miei capi di allora con mansioni (inc.): venivano incrementati i corsi professionali al personale in esercizio, le visite sanitarie, il doppio macchinista, le normative più

stringenti, tant'è che il nostro sanitario, la scuola professionale, la normativa, sono sempre stati un'eccellenza nelle ferrovie. L'aria che si respirava era di impotenza, non c'erano i soldi e le tecnologie adeguate, dopo gli incidenti i vari ministri richiedevano piani di sicurezza.

Com'era lo stato tecnologico della rete. Allora, quando sono arrivato io avevamo tutte le stazioni coperte da sistemi di sicurezza elettromeccanici chiamati ACE, ACEI, e le linee da sistemi di blocco, quindi una rete che proteggeva il capostazione, quindi il capostazione se faceva degli errori, a parte se proprio andava a manomettere gli impianti, era protetto. Da parte del macchinista invece la situazione era un po' differente: avevamo un sistema, la ripetizione in macchina, e quindi il controllo in caso di errori con il blocco automatico a corrente codificata, che era il sistema fondamentale su 4500 chilometri di linea principali, solo quelle principali. Questo sistema era importato dagli Stati Uniti d'America, quindi i miei capi pensarono: lo prendiamo da un paese leader e quindi è un ottimo sistema di protezione (inc.). Però il BACC costava tanto e scopriamo che non basta, si evidenzia nel '97 che non protegge dalle velocità indebite. Accade l'incidente di Piacenza dove a deragliare è il treno simbolo delle FS, il Pendolino, sulla linea più importante, la Roma-Milano,

per superamento del limite di velocità. Sul treno viaggiava il presidente Cossiga, oltre che ci sono stati otto morti e trenta feriti. Però lo stesso tipo di incidente accade sulla linea più importante americana, la Boston-Philadelphia, nel 2015, ventidue anni dopo Piacenza, sette morti e centinaia di feriti. Anche loro hanno lo stesso BACC sulle linee principali. Tant'è che io entro anche in questo incidente e faccio scrivere una lettera al nostro amministratore per dire che eravamo pronti a dargli una mano, a cercare di superare il loro problema, come avevamo fatto per Piacenza. Cosa abbiamo fatto per Piacenza: per risolvere il problema di Piacenza, personalmente progetto all'interno di un gruppo di lavoro nominato dal vertice, nei nostri laboratori di RFI, anche se non ci chiamavamo ancora RFI, un nuovo apparato denominato "misuratore di velocità treno", che funziona tipo un autovelox, con implementazione di algoritmi in grado di fermare i treni nel caso di misure di velocità non consentite. Questo permise di adottare rapidi provvedimenti tecnologici, e non più normativi, per poter mettere in sicurezza la curva di Piacenza. Poi l'apparato venne messo a lato su altre curve pericolose. Nel 1998, forse anche a seguito di questo intervento, a 44 anni, divento dirigente, sempre nel segnalamento. MVT però era un piccolo intervento su alcune curve pericolose. Quindi RFI, le Ferrovie, con il Ministero

decidono questa volta di lanciare un progetto di sistema controllo marcia treno a livello nazionale, che copriva quindi sia le linee col blocco automatico, quindi dandogli delle funzioni aggiuntive per il controllo della velocità, e sia tutto il resto della rete dove non erano presenti ripetizioni in macchina. Questo però è il progetto che è la terza versione stilata dalle Ferrovie a partire dall'85, quindi vuol dire che c'era una tensione già da tanti anni a fare, poi ci sono state delle problematiche tecniche e forse anche organizzative per cui non si è riusciti mai a fare un sistema.

Due anni dopo, nel 2001, vengo chiamato a dirigere proprio la struttura progetto ATC per coordinare il progetto SCMT, quindi finalmente ho un ruolo dirigenziale per incidere sui sistemi di sicurezza. Cosa devo fare: devo definire le specifiche del sistema, curarne lo sviluppo, la sperimentazione, la omologazione e la messa in esercizio sulla rete di RFI. Mi viene data una squadra di cinque dirigenti, quindi importante, assumiamo giovani, prendiamo gli esperti, siamo tesi a fare. Data la strategicità del progetto, mi viene anche affidata una referenza di progetto del valore di 220 milioni di euro proprio per lanciare la sperimentazione. Il finanziamento parte da parte dello Stato però copre l'installazione sulle linee elettrificate, quindi 10500 chilometri, quindi passiamo dai 4500 ai 10500 dei 16000 dell'intera

rete.

Vorrei un attimo chiarire il ruolo di referente di progetto in RFI, perché un dirigente si trova a essere responsabile di una struttura e poi può anche essere referente di progetto. Viene individuato il referente di progetto dall'amministratore delegato, con la responsabilità di realizzare il progetto di investimento a lui assegnato. Cioè un dirigente se ha solo le competenze di struttura non può gestire investimenti, per gestire investimenti, e quindi spendere soldi per la parte di investimenti o manutenzione straordinaria, deve essere referente di progetto. Quindi questo progetto di investimento era assegnato entro il costo deliberato, attivando tutte le azioni necessarie all'attuazione del progetto. Il referente di progetto ha deleghe per portare avanti l'opera; in particolare, ha la responsabilità, una volta acquisite e definite le specifiche funzionali, di affidare incarichi di prestazioni ingegneristiche al soggetto tecnico: attività negoziali, direzione lavori e altre prestazioni. Normalmente le referenze vengono date alla Direzione Investimento e Produzione. Quindi nasce un periodo, dal 2000 in poi, in cui quasi tutte le referenze di progetto riguardanti i piani di sicurezza per la criticità delle tecnologie innovative vengono date alla Direzione tecnica, tutte le altre referenze vengono date chiaramente a Investimenti e a Produzione.

Scenario. Il gruppo dirigente è teso ad accelerare gli interventi tecnologici, si fanno (inc.), si fanno incontri direttamente col vertice di FS. In particolare, sulla protezione della marcia del treno, dato il confronto con le tre ferrovie più avanzate Giappone, Germania e Francia, ci troviamo chiaramente a un livello inferiore. Già nell'85, dopo due incidenti importanti, Coronella e Robilante, accaduti nello stesso anno, veniva istituito un GDL interdisciplinare per sviluppare un sistema analogo detto RSDD. La faccio breve. C'è un altro incidente nell'89 a Crotone dove ci sono altre due collisioni importanti, per cui a un certo punto arriviamo a SCMT. Addirittura, a un certo punto, nel '92, vengono cambiati tutti i dirigenti responsabili del settore tecnologico, vengono assunti dall'esterno quindici dirigenti, perché il ministero, i vertici, vogliono assolutamente mettere in sicurezza la rete.

Nel 2001 vengo nominato, come ho già detto, responsabile del progetto ATC dal nuovo vertice, e sia come responsabile della struttura ATC che come referente di progetto coordino l'attività per superare tutte le difficoltà tecniche e normative riscontrate nei progetti precedenti negli anni precedenti, allo scopo di mettere in sicurezza una parte significativa della rete. Abbiamo un compito: mettere in esercizio questa rete, questo sistema, entro il 2007. Iniziamo ad anticipare le

attivazioni però, cioè studiamo, nell'ambito del coordinamento degli (inc.), fasi per poter dire non aspettiamo il 2007, cerchiamo di attivare prima possibile, mano mano che i treni si attrezzano, coordinando l'attrezzaggio dei treni con la rete.

Mi ricordo che ho partecipato al processo quando l'ingegner Crovelli della ANSF citò questa nostra tensione di RFI e anche di Trenitalia ad attrezzare i sistemi SCMT.

Iniziamo ad anticipare l'attivazione già dal 2003, facciamo subito mille chilometri, quindi in due anni specifiche sperimentazioni e omologazioni e mille chilometri, dividendo il progetto in tre fasi, pur di proteggere prima possibile la circolazione, volevamo evitare nuovi incidenti ferroviari in attesa della scadenza dell'opera intera.

Inizia una trasformazione tecnologica per mettere in sicurezza e potenziare la rete, coordinando anche l'installazione sui treni tramite la direzione tecnica, che era authority per conto del ministero in attesa di ANSF. Però in mezzo allo svolgimento dell'opera di installazione di SCMT, con i cantieri aperti in tutta Italia e già con tremila chilometri di (inc.), accade Crevalcore, il 7 gennaio 2005: 17 morti, 80 feriti. Lo scalpore dell'evento convince il ministero e le FS a coprire anche i restanti cinquecento chilometri non

elettrificati, però servono ulteriori 660 milioni di euro da finanziare da parte dello Stato. Non ci sono tutti quei soldi subito e a sufficienza, per cui bisogna trovare altre soluzioni, cioè non ce l'ha lo Stato, non è che non ce l'ha le Ferrovie.

Io già nel 2003 però avevo lanciato uno studio per un sistema a microonde, molto più economico e più snello nella installazione sia a terra e sia a bordo, proprio per avere una soluzione da proporre per le linee non elettrificate, perché ho sempre pensato che tutta la rete doveva essere coperta. Chiaramente si può scegliere tecnologie differenti, noi oggi abbiamo l'RTMS sull'alta velocità, l'SCMT sulle elettrificate SSC. Sono tecnologie che danno tutte le performance SIL4, massimo livello di sicurezza con le Senelec europee, però hanno funzionalità chiaramente diverse: c'è chi è adatto a funzionare fino a 150, chi è adatto a funzionare fino a 250, chi è adatto a funzionare fino a 400 chilometri orari. Quindi diciamo sono le funzioni che cambiano, ma la sicurezza, il SIL4, è assicurata su tutti e tre i sistemi.

Nel 2003, infatti, io chiesi una referenza di progetto di ricerca e sviluppo, piccola, di cinquecentomila euro, per approntare un prototipo, però il giorno dopo Crevalcore RFI era pronta, avevamo un prototipo, chiamato poi SSC, e quindi potevi fare una proposta - in una settimana, quindici giorni, non mi ricordo, in tempi strettissimi,

erano anche le feste della Befana, quindi stavamo anche in ponte - e lanciavi questa sfida: guardate che noi riusciamo a fare 5500 chilometri, se adottiamo questa tecnologia semplificata, negli stessi tempi di SCMT, pur partendo nel 2005 e pur avendo i soldi solamente a agosto del 2005, quindi copriremo 5500 chilometri e attrezzeremo 1000 bordi diesel. Il nuovo progetto richiede solo 250 milioni rispetto ai 660. Mi vengono assegnati, come referente di progetto per la fase sperimentale, 80 milioni di euro ad agosto del 2005, proprio perché erano tecnologie troppo innovative e solo noi di Direzione tecnica potevamo lanciare quel progetto. Poi, visto che comunque avevamo messo in piedi un'organizzazione ottima, mi danno anche gli ulteriori 170 milioni. Quindi, specificazione, sviluppo, omologazione, gestione economica del progetto, installazione su 5500 chilometri in due anni e mezzo, uno sforzo incredibile di RFI, Italferr, Italcert, Trenitalia e ditte costruttrici, insomma l'Italia in cui, signor Presidente, voglio vivere.

Signor Presidente, posso dire con fierezza che non abbiamo trascurato la sicurezza della rete ferroviaria.

(brusio in aula, Ndt)

PRESIDENTE - Ma perché pensate di fare commenti come al bar? Non si possono fare.

IMP. MARZILLI - Gli ho dedicato tutta la mia vita lavorativa.

PRESIDENTE - E neanche un dialogo tra me e lei, non è neanche un dialogo tra noi e voi.

IMP. MARZILLI - Gli ho dedicato tutta la mia vita lavorativa, abbiamo fatto in sei anni un'opera eccezionale, a costi di progetti invariati. Anche questa è una cosa importante: siamo stati gli unici che non hanno avuto scandali, non abbiamo avuto una gara che è stata invalidata, i prezzi stabiliti all'inizio sono stati mantenuti alla lira fino all'ultimo, e vi posso dire con orgoglio che con il progetto SSC abbiamo fatto risparmiare allo stato quattrocento milioni di euro, che possono essere riutilizzati, sono stati riutilizzati in altre applicazioni. Dal 2006 non abbiamo più in RFI incidenti per collisioni o superamenti di velocità, dal 2006. Nel 2015 Philadelphia-Boston fanno ancora incidenti per collisioni, in Spagna fanno incidenti perché non rispettano la curva, in Cina fanno incidenti sull'alta velocità, in Germania l'hanno fatto sull'alta velocità, duecento morti per una ruota che si è scollata.

Tutta RFI - questo ci tengo a dirlo, Presidente - tutta RFI e i treni circolanti sono coperti in sicurezza a livello SIL4. Un mese fa abbiamo fatto il piano industriale; i nuovi vertici che si sono insediati in ferrovia questo punto l'hanno rimesso come il primo punto: tutta la ferrovia è coperta con livello SIL4 - e siamo l'unico paese al mondo, lo posso dire senza timore

di smentita.

Che cos'è il SIL4: è il massimo livello di sicurezza Senelec, riconosciuto in Europa e ormai adottato da tutti i paesi nel mondo, cioè ormai tutte le gare nel mondo si rifanno alle Senelec, tutti i paesi del mondo vengono a vedere l'Italia come ha fatto la sicurezza.

Si è parlato anche dell'A.V. nel processo, l'ho sentito come se fosse un problema, come se fosse che ci siamo distratti, che abbiamo lavorato sulla A.V. invece che sulla sicurezza delle ferrovie. Io anche in quel progetto mi sono sempre battuto personalmente per una A.V. in SIL4, massimo livello di sicurezza. Devo dire che all'inizio c'erano normative in Europa, mentalità un po' più pragmatiche, dove accettavano anche dei SIL2, noi no, noi SIL4, abbiamo fatto cambiare i progetti, perché venivamo da questa cultura di SCMT nel frattempo, quindi il lavoro sulla convenzionale ci ha permesso di aggredire anche il mondo dell'A.V. L'A.V. l'abbiamo... io personalmente l'ho presa nel 2002, cioè non è che io ho deciso di fare l'A.V.; poi per me è un orgoglio nazionale, però non è che l'abbiamo deciso noi, noi l'abbiamo presa in carico per farla funzionare bene, per far sì che i soldi spesi dallo Stato si traducessero in un servizio per i cittadini nell'affidabilità e disponibilità del servizio, ma fondamentalmente, per quello che mi riguardava, che fosse in SIL 4, che non

accadesse quello che è successo in Spagna, dove per non aver messo sistemi di sicurezza sulle A.V. e sulle convenzionali - loro avevano un treno attrezzato con tre sistemi di bordo - per non aver integrato le tecnologie del convenzionale e dell'A.V. hanno fatto un incidente gravissimo. Da noi non può accadere questo.

Sempre la mia struttura coordina, a partire dal 2002, tutta la messa in servizio della A.V. Roma-Napoli, e poi tutta l'alta velocità a seguire. Un'opera colossale, con tutte tecnologie innovative, con un nuovo segnalamento rispondente a requisiti di (inc.) detto RTMS livello 2: si tolgono segnali semaforici, si introducono trasmissioni di dati in sicurezza, si tolgono i giunti meccanici del BACC, che sono fonte di pericolo, si dà al macchinista una visualizzazione della marcia strumentale che lo aiuta anche nelle situazioni ambientali più critiche (nebbia, pioggia), si gestiscono i rallentamenti dovuti a situazioni anomale in tempo reale, in modo automatico, dal computer, nel posto centrale, senza la necessità di mandare gli uomini sulla linea per installare i segnali appositi, si usano nuovi modi per fare manutenzione con previe prove diagnostiche, con controlli (inc.). Un altro mondo, il sogno di una vita per chi lavora in segnalamento e normativa, ma bisogna cambiare tutto, normative, conoscenze, standard. Si assumono cinquemila operai per poter seguire la futura

manutenzione, partono corsi di formazione a tappeto per RFI, scriviamo regolamenti per portare la velocità massima da 250 a 300, responsabilmente chiediamo assistenza ad organismi internazionali, quali il TUF della Germania, per certificare il nostro lavoro di omologazione. Non volevamo avere incidenti su una linea così importante, come altri paesi purtroppo avevano avuto.

Abbiamo costruito un'eccellenza per il nostro paese. Sì, signor Presidente, oggi ci chiamano da tutte le parti del mondo per progettare e certificare i nuovi e vecchi sistemi ferroviari, ci viene riconosciuta la massima professionalità e serietà, i nostri timbri sulle carte fanno la differenza. Io ho firmato decine e decine di certificati per mandare le nostre aziende nel mondo. Gli altri paesi vogliono vedere le nostre firme per poter dire, sì, adotteremo questi sistemi di sicurezza. Per la prima volta creiamo un safety case di sistema, cioè vuol dire che si va a guardare la sicurezza tutto tondo, e lo estendiamo alle linee convenzionali; tutti i sistemi, RTMS, SCMT, SSC, sono integrali, il macchinista è sempre protetto, sia in A.V. e quando lascia l'A.V., non abbiamo buchi tecnologici, è l'opera nuova che ci permette di spingere al massimo la sicurezza in modo completo, occasione unica, la nostra Formula 1.

Dal 2009, ultima attivazione Bologna-Firenze A.V., .tutte

le specifiche tecnologiche delle linee convenzionali, compresi i nodi, le linee regionali, sono state stravolte dagli innesti delle tecnologie utilizzate dall'A.V., per aumentare la capacità e l'affidabilità dell'intera rete e la sicurezza.

Nel 2006, con l'80% di SCMT attivato e il 60% di SSC attivato e l'A.V. Roma-Napoli attivata, all'interno della Direzione viene creata la Direzione Norme Standard Sviluppo e Omologazione, che nasce con la stessa disposizione organizzativa che mi nomina direttore di tale Direzione. Però solo nel marzo del 2008 mi vengono dettagliate le missioni della nuova direzione per tali incarichi di responsabilità e fino a tale data mi sono occupato del coordinamento delle SO dirigenziali da me dirette, svolgendo soprattutto le funzioni inerenti gli incarichi di referente di progetto che ancora erano in corso di realizzazione. Quindi a marzo mi danno le missioni della Direzione, e a maggio del 2008, due mesi dopo, vengono trasferite tutte le risorse dirigenziali (inc.) riguardanti la normativa alla neonata ANSF.

Una breve sintesi dei progetti di cui mi sono occupato per la sicurezza: SCMT, 250 milioni; SSC, 250 milioni.

Impianti RTB. Gli impianti RTB che cosa sono: rilevano la temperatura delle boccole - a Viareggio funzionavano perfettamente. Io ho spinto, ho gestito più di 350 milioni per far sì che l'intera rete di RFI sia dotata

degli RTB. Ci mancavano al momento dell'incidente alcune tratte, che stavamo però coprendo, e infatti la tredicesima mi sembra raccomandazione della commissione investigativa del ministero ci ha indicato di proseguire. Io ho fatto una mappatura rispetto agli altri... l'abbiamo fatto, lo stiamo facendo, ho fatto un confronto con le maggiori reti ferroviarie, e noi siamo praticamente al 100%, le altre stanno al 70, al 60, al 50. E questo è un controllo del treno.

Ho prodotto personalmente le ruote frenate, c'è un dispositivo che controlla se i treni rimangono coi ceppi o i freni bloccati, perché sono causa di incidenti, c'è un mondo di incidenti di questo tipo, e noi oggi abbiamo tutta la rete attrezzata anche con il controllo delle ruote frenate.

Stiamo mettendo le pese, cioè il controllo dei carichi dei treni, cioè se i treni - i merci in particolare - hanno dei carichi sbilanciati, se hanno le ruote piatte, cioè tutto quello che possiamo controllare dei treni.

Ho seguito e progettato personalmente tutto quello che poteva toccare la sicurezza, anche le cose più banali, i segnali. I segnali hanno le lampadine, hanno tutti le lampadine, le lampadine significa che l'operaio deve andare anche di notte, piove, freddo, quando capita, deve andare lì in mezzo al binario, quindi sempre un rischio, chiaramente con tutte le interruzioni, però poi dopo via

di corsa, corri, vai, roba varia, scivola, si fa male, sale sulla scaletta, fa freddo, per cambiare la lampadina. Oggi noi abbiamo al 90%, 85%, cambiato tutte questi segnali, li abbiamo messi a LED, l'operaio non deve più muoversi, non deve fare più un'attività diciamo inutile. Il LED dura 25 anni. E' un'operazione che fa anche quella sicurezza, e fa sicurezza anche verso il macchinista, perché noi c'abbiamo una regola. Ancona fu rasa al suolo perché i segnali si erano spenti, perché c'era una centralina di alimentazione che era andata in tilt. Segnale spento in ferrovia significa, ma in ferrovia non solo italiana, in tutto il mondo, significa rosso, però, è chiaro, di notte, la nebbia, può saltare, può capitare. Oggi coi segnali a LED non potrà più accadere. Chiaramente c'è anche addirittura SCMT e SSC che fanno sì che non accada, quindi c'è addirittura una ridondanza, però se nel caso SCTM in qualche modo diciamo non funziona bene, l'uomo deve andare marcia a vista, benissimo, avrà sicuramente il segnale rosso.

Basta. Grazie mille.

PRESIDENTE - Bene, grazie. Allora avvocato Scalise, a lei la parola.

Difesa - Avv. Scalise

AVV. SCALISE - Signore del Tribunale e Signor Presidente, devo dire che il mio intervento sarà un intervento forse in

continuità con quello che è stato l'intervento dell'avvocato Giovene che abbiamo ascoltato l'altro ieri. La passione, la maestria con la quale Ambra ha saputo trattare anche argomenti scomodi, mi hanno indotto ad una riflessione, ed è una riflessione legata ad un illuminista che a me è sempre piaciuto. Ho ripensato a Voltaire e ho ripensato soprattutto ad una frase, che parafraserò in questa mia discussione, legata ad una corrispondenza tra Voltaire e Madame de Jenville, - il mio francese è pessimo, perché poi io sono anche calabrese, quindi aggiungo a cattiva pronuncia anche l'accento del sud, - nella quale Voltaire scrive una frase meravigliosa secondo me, perché dice che ai vivi si devono riguardi, mentre a chi non c'è più si deve la verità. Signor Presidente, chi non c'è più merita di conoscere la verità fino in fondo, e nel corso di questo mio intervento vi dimostrerò quanto in questo processo siamo assolutamente lontani dalla verità. Perché vedete, in questo processo veramente siamo stati sempre lontani dalla verità e siamo stati sempre lontani da una verifica scientifica apprezzabile da tutti.

E' vero, mi si potrà dire che il processo non è fatto per trovare la verità; lo sappiamo tutti, sappiamo tutti che in queste aule non si ricerca la verità storica, sappiamo tutti però che almeno ci si deve provare, Presidente, noi avvocati, l'ufficio del Pubblico Ministero, Voi che

dovete trarre la sintesi di quello che è il portato argomentativo di ognuno di noi.

Cercherò di dimostrare come questo processo sia stato piegato ad altre logiche, come si sia partiti da una ricostr... stavo per dire ricostruzione ma forse è meglio dire da una idea di polizia giudiziaria intorno alla quale si è cercato di costruire in qualche modo una qualsiasi evenienza pseudoscientifica per sostenerla, come a volte tutti abbiano abdicato il ruolo, come il ruolo abbia abdicato nei confronti della spasmodica voglia di dimostrare quello che non è dimostrabile, e come, signor Presidente, - e questa, credetemi, è forse una delle cose che mi amareggiano di più, dopo aver studiato le carte di questo processo, - come in questo processo si sia costruito un capo d'imputazione con evenienze ingegneristiche, perché questo capo d'imputazione è frutto di una relazione di servizio scritta da un ingegnere che ha cercato di individuare, per ognuno dei soggetti imputati, quel capo d'imputazione che poi è stato confezionato dall'ufficio della Procura.

Poi in questo processo, lo ha detto ieri Ambra, abbiamo avuto un fiume di documenti, abbiamo avuto attività integrativa continua, abbiamo avuto indagini durante il processo e indagini anche dopo che è finita, che è stata chiusa l'istruttoria dibattimentale, quasi a voler rincorrere questo capo d'imputazione; e soprattutto si è

cercato nella fase conclusiva di questo processo di cambiare le carte in tavola, perché abbiamo sentito dire dall'ufficio della pubblica Accusa che questo, dopo ottanta udienze, dopo due mesi in cui è stato seduto su quella sedia l'ingegner Toni a disposizione della Procura, abbiamo sentito che questo sarebbe un processo documentale. E allora che abbiamo fatto a fare tutta questa istruzione? Perché abbiamo chiamato tutti questi professori, ingegneri, pseudoprofessori, scienziati il cui metodo scientifico poi andremo a vedere.

Quando ho fatto riferimento alla frase di Voltaire, signor Presidente, volevo dire, e voglio dire, che non basta una verità qualsiasi; quando un processo, come questo, è un processo tecnico, bisogna stare aderenti alle evenienze tecniche, bisogna dare alla scienza il suo valore intrinseco; non si può dire un giorno una cosa e una settimana dopo un'altra, non si può costruire un portato scientifico sull'argilla, occorre soprattutto, signor Presidente e Signore del Tribunale, onestà intellettuale, perché bisogna essere onesti prima di tutto con se stessi e bisogna essere onesti poi di fronte al portato scientifico che si porta a chi, come noi, di quella materia non sa nulla e deve farsene un'idea.

Non lo so, non so se sto facendo delle affermazioni forti, Presidente, ma credetemi, dopo molti anni trascorsi in quest'aula dove abbiamo ascoltato di tutto,

dove sono venuti a dirci di tutto, dove abbiamo ascoltato affermazioni atecniche spacciate per scienza ingegneristica, dove abbiamo ascoltato ufficiali di polizia giudiziaria disposti a modulare le risposte a secondo di chi poneva le domande, signor Presidente, con un 'non ricordo' nei controesami e un ricordo che ritornava nel riesame quando era stato vivo durante l'esame, abbiamo assistito ad una amplificazione di questo processo a livello locale, effettuato da un sovrabbondante giornalismo di provincia, dove, nel corso di ottanta udienze, ottanta udienze nelle quali abbiamo sentito testimoni, periti, ingegneri, non c'è stata mai un'udienza, secondo questo sovrabbondante giornalismo, mai un'udienza nella quale la Difesa ha portato un elemento, un granello, un qualche elemento di prova a favore delle tesi difensive. L'ultima è stata di ieri: ieri abbiamo letto e dovuto leggere quello che Ambra non ha chiesto, ieri abbiamo dovuto leggere che si chiedeva l'imputazione dell'attuale sindaco di Viareggio, quando l'avvocato Giovane ha detto cosa completamente diversa, perché la mistificazione è quotidiana, perché la mistificazione a livello locale è stata quotidiana, perché la pressione su di voi, su di noi, a livello locale, è stata quotidiana e pesantissima, un'accusa ed una amplificazione... Presidente, io glielo dico subito, non tollererò interruzioni, sospiri o fastidi dal

pubblico, io sono qui per fare il mio lavoro e il mio dovere. La prego, se dovessero interrompermi, di far sgombrare l'aula, perché io credo che merito lo stesso rispetto che io do ai signori che stanno seduti dietro. E credetemi, signor Presidente, glielo dico con estrema franchezza, glielo dico con tutto il cuore, fare questo processo, per ognuno di noi, non è facile, non è stato facile e non sarà mai facile. E ho avuto modo di dirlo, non oggi, che lo dico pubblicamente, ma in privato a qualcuna delle parti civili: non è facile passare attraverso quei volti e quelle fotografie, perché quel dolore è anche il nostro dolore, certamente diverso, certamente con un'intensità diversa, ma noi abbiamo sempre rispettato quel dolore. E allora io le dico, signor Presidente, con estrema franchezza, che fare questo processo e parlare di questioni tecniche di fronte a quel dolore non avrebbe senso, come non avrebbe senso una qualsiasi sentenza, quel dolore è incancellabile; però noi qui dobbiamo fare un'altra cosa, non è in quest'aula che quel dolore si potrà placare, in quest'aula va accertato se ci sono delle responsabilità, vanno individuate se ci sono delle responsabilità rispetto a quello che è avvenuto, rispetto all'evento, e certamente l'accertamento deve essere puntuale, preciso, rigoroso, e quando dovrete assolvere dovrete avere il coraggio di assolvere, perché certamente non sarà qui che

quel dolore verrà placato.

Io credo, signor Presidente, che il chirurgico intervento del professor Giarda vi abbia dato una traccia dalla quale non vi potete, come dire, muovere più di tanto: il vostro giudizio dovrà essere un giudizio al di là di ogni ragionevole dubbio, come vi ha detto l'altro ieri il professor Giarda, e questo *oltre ogni ragionevole dubbio* vi impone che anche il minimo dubbio vi dovrà costringere ad assolvere, perché questo è il compito di un tribunale della Repubblica, questo è il compito che vi è stato demandato, questo è quello che voi dovrete fare. Nulla può lasciarci indifferenti in questo processo, ma così come non vi deve lasciare indifferente il dolore delle parti offese - e lo ripeto, non potrà mai lasciarci indifferenti, non vi deve lasciare indifferente la circostanza che dinanzi a voi sono imputate delle persone perbene, sono imputati dei professionisti che hanno speso una vita al loro lavoro, sono imputate delle persone che, come diceva Voltaire, meritano dei riguardi, e i riguardi sono un accertamento puntuale della verità. Questo noi vi chiediamo, non vi chiediamo altro.

E allora, signor Presidente, in questo mio intervento non so se riuscirò a dare contezza di come questa accusa sia un'accusa, passatemi il termine, non proprio elegante, sballata, ma è un'accusa che ha trovato delle modulazioni, è un'accusa che via via ha cercato di

adattarsi a quelli che erano gli accertamenti processuali. Dice il Pubblico Ministero - e francamente lo so che stimolerò il Pubblico Ministero poi, in replica, magari ad ampliare, a amplificare quello che è il suo portato argomentativo, - ma il Pubblico Ministero per tutti gli imputati si è limitato ad una lettura del capo d'imputazione per poi arrivare a chiedere delle pene che vanno da sedici anni fino a sei anni, come se cinque anni di carcere fossero una bazzecola nei confronti di un professionista che ha speso la vita a fare sempre il suo dovere. Non c'è stato un riferimento a quello che doveva essere la contestazione specifica per quell'imputato che si discostasse dal capo d'imputazione, non c'è stato un momento nel corso di tutta l'istruttoria dibattimentale dove voi potrete leggere una domanda del Pubblico Ministero o una risposta di un teste che l'imputato Tizio o l'imputato Caio avrebbe dovuto fare e non ha fatto; si è generalizzato e attraverso la generalizzazione si è cercato di dare corpo ad un'accusa che è accusa che non può stare in piedi.

Perché signor Presidente, vedete, nei confronti del mio assistito, il Pubblico Ministero, nel corso della requisitoria del 20 settembre 2016, ha detto "la sua posizione lo rendeva sicuramente garante dell'attivazione e definizione del quadro regolamentare tecnico e normativo per la sicurezza della circolazione dei treni e

dell'esercizio ferroviario" - questo sarebbe l'addebito e il rimprovero che viene fatto a Marzilli, un'affermazione buona per qualunque imputato, una affermazione che definire generica è farle un complimento, - "si è reso pertanto responsabile di una violazione di una serie di disposizioni che sono" - sentite - "tra l'altro richiamate nel capo d'imputazione". Come *tra l'altro richiamate nel capo d'imputazione*. Il mio maestro diceva che questo è il patto di lealtà tra l'Accusa e la Difesa, da questo mi devo difendere, come *tra l'altro richiamate*. E allora facciamo un elenco delle norme richiamate? E facciamo l'elenco delle norme richiamate, perché io non mi sottraggo dal confronto sulle norme richiamate, perché il capo d'imputazione è zero, richiama quelle norme ma le richiama tutte - e vi invito veramente, se non volete che vi infliggo mezz'ora di lettura del capo d'imputazione. Gli addebiti fatti all'ingegner Marzilli, tutti, hanno una direzione univoca, il picchetto - tant'è vero che l'avvocato D'Apote mi definisce l'uomo del picchetto, nelle nostre chiacchierate. "Ometteva di adempiere ai compiti... l'utilizzo di picchetti differenti", linee guida per il picchetto; DPR 11 luglio 1980, il picchetto; decreto legislativo del 2009 per il picchetto, per come erano costruiti i picchetti; decreto ministero dei trasporti per il picchetto; decreto legislativo 8 luglio 2003, 188, tali da rappresentare un pericolo in caso

d'urto; articolo 15 relativo al picchetto; articolo 18 relativo al picchetto. Insomma, tutto quello che viene contestato in questo capo d'imputazione nei confronti di Marzilli... Lei sorride, Pubblico Ministero, ma non c'è niente da sorridere, qui l'ingegner Marzilli è imputato da sette anni in questo processo per un'imputazione che ha come obiettivo dettagliato intorno alla problematica picchetto, e abbiamo scoperto, quando lei ha discusso, che dobbiamo rispondere di tutto quello di cui si è discusso in questo processo. Non è così.

Il problema nasce esattamente da quello che io dicevo prima, dalla relazione di servizio 15 luglio 2010, inviata alla Procura della Repubblica dottor Cicala e dottor Amodeo dall'ispettore Riccardo Landozzi e Alfredo Zallocco, i quali in questa relazione di servizio hanno individuato i soggetti responsabili, che sono esattamente gli imputati di questo processo, e il Pubblico Ministero ha trasfuso questa informativa, - che è acquisita agli atti di questo Tribunale perché è stata acquisita quando abbiamo sentito Zallocco all'udienza in cui è stato sentito Zallocco, quindi voi potete andare a fare questa verifica, - quello che c'è scritto in questa informativa lo troviamo nel capo d'imputazione. Abbiamo fatto fare il capo d'imputazione a un ingegnere. Per carità, con tutto il rispetto per gli ingegneri che fanno gli ingegneri, ma abbiamo fatto fare il capo d'imputazione a un ingegnere.

Diceva il mio maestro: il peggior cliente per un avvocato è un inegnere, perché l'inegnere dice: c'è scritto, la norma dice questo. Non sa che dietro la virgola dopo l'avverbio c'è stato sette anni di giurisprudenza e la Corte di Cassazione non è nemmeno d'accordo su quella virgola e siamo andati alle Sezioni Unite per stabilire se quella virgola andava in quel punto e cosa volesse dire. Questo è l'incipit di questo processo. E allora non bisogna avere paura delle parole, io non ho mai avuto paura delle parole.

Il Pubblico Ministero poi ha ricostruito questa imputazione su un altro aspetto, noi li abbiamo definiti gli errori della pubblica Accusa, non so se riuscirò a darvene un'idea precisa. Cosa ci ha detto il Pubblico Ministero, - mi aiuterò con delle slide, soprattutto per rendere un po' più comprensibile il mio disordinato pensiero, signor Presidente, - ci ha detto il picchetto è un ostacolo, e ha aggiunto, per rafforzare quello che stava dicendo, che è considerato giuridicamente un ostacolo per la sua pericolosità; ha richiamato la corrispondenza tra (inc.), la DGF e RFI, ed infine ha inquadrato questo suo argomentare sulla specifica tecnica 01002 del 18 dicembre 2001 dicendo che è una norma cogente che impone la rimozione o la sostituzione dei picchetti.

Ora, già a me mi verrebbe di dire: ma dove le ha lette

queste cose, il Pubblico Ministero, e come ha fatto a fare questa ricostruzione così... come dire... non me ne voglia il dottor Giannino, così fantasiosa della pericolosità del picchetto.

Forse facciamo prima e saremo più sintetici se andremo subito all'interno di quelle che sono le affermazioni del Pubblico Ministero e verificheremo se le norme che sono richiamate dal Pubblico Ministero ne è stata fatta una corretta interpretazione. Sarò un po' pedante in questa prima parte della mia discussione, ma le affermazioni fatte dal Pubblico Ministero mi impongono di essere un po' pedante.

Il picchetto è un ostacolo, dicevo prima, è giuridicamente un ostacolo, parla di prevenzione di infortuni, di regolamento di attuazione, di disposizioni che qualificano il picchetto come ostacolo. E allora cominciamo a andare a vedere, signor Presidente, la circolare 28 dicembre 1932, che è stata il caposaldo della requisitoria del Pubblico Ministero.

In questa circolare - veramente vi prego di andarla a leggere perché le cose vanno lette, e vanno lette, come dire, con uno spirito non funzionale alle proprie tesi ma vanno lette per quello che sono - si rammenta che "Agli effetti del libero passaggio del materiale rotabile debbono essere rispettate tra il profilo della (inc.) e la sagoma italiana dei franchi minimi, la distanza degli

ostacoli in genere dalla sagoma, agli effetti delle disposizioni di regolamento per la prevenzione degli infortuni - del regolamento per la prevenzione degli infortuni. Non esistono per le ferrovie disposizioni legislative applicabili agli ostacoli fissi, oltre quelli dell'articolo 221 della legge sui lavori pubblici". Dice ancora questa disposizione che "In occasione di nuovi impianti e di modificazione di quelli esistenti, tutti i segnali, nonché tutti i pali di sostegno delle condutture per la trazione elettrica, per l'illuminazione, per forza motrice in genere, segnalamento, telegrafi, colonne idrauliche, dovranno trovarsi a non meno di due metri o all'interno delle curve a 1500 metri". Norma chiaramente votata alla sicurezza dei lavoratori; è una norma del 1932 che credo non possa dare adito ad alcuna interpretazione. In questa norma si dice che restano escluse dalle prescrizioni una serie di enti, che sono pur sempre all'interno dell'armamento, tra cui anche i segnali bassi. Ora non so se questo segnali bassi si volesse riferire anche ai picchetti o non ai picchetti, certamente qui non si parla mai di picchetti né mai i picchetti vengono individuati in qualche modo come una fonte di pericolo o un ostacolo alla circolazione del treno. La circolare del 28 dicembre del 1932, quindi ce la siamo andati a vedere.

Successivamente il Pubblico Ministero ha parlato della

Legge 26 aprile 1974, la 191. Anche questa legge è stata interpretata dall'ufficio del Pubblico Ministero come una legge che darebbe una rappresentazione del picchetto come ostacolo. Ora, se andiamo a vedere già l'articolo 11, "La sede ferroviaria deve essere tenuta sgombra da ogni oggetto rimovibile lino alla distanza di metri 1,50 dalle rotaie", questa mi sembra un'affermazione più che logica: visto che il treno cammina sulle rotaie, abbiamo sentito l'avvocato D'Apote spiegarci perché il treno deve avere la via libera e perché il treno può andare a determinate velocità, perché davanti non ha assolutamente nulla. "Fanno eccezione gli attrezzi e materiali" - e questo non c'entra niente col picchetto. "Oltre il limite suddetto, gli oggetti devono essere sistemati in modo da non costituire pregiudizio alla regolarità dell'esercizio e alla sicurezza delle persone". "Quando per ragioni tecniche e funzionali" - per ragioni tecniche e funzionali, e che il picchetto abbia una ragione tecnica mi sembra sia venuto più o meno fuori in questo processo ma magari poi andiamo a vedere nel dettaglio, - "non si possono eliminare o allontanare dal binario gli ostacoli fissi (...), vanno opportunamente segnalati". Allora, francamente qui mi sembra una norma chiaramente indirizzata alla sicurezza dei lavoratori e certamente il picchetto non viene individuato come un elemento di pericolo, del picchetto non viene data assolutamente la

lettura che ne dà l'ufficio del Pubblico Ministero. Quindi, o io non so leggere più le norme, o forse stanotte mi è venuto un... Andiamo avanti, non facciamo polemica.

DPR 469 del '79. Intanto io leggerei il titolo del DPR, perché se non partiamo da quello che... Il titolo è: "Regolamento di attuazione della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e ne gli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato". Quindi l'indicazione di questo decreto del Presidente della Repubblica mi sembra che non possa suscitare interpretazioni malevoli o di sorta. All'articolo 9 si dice: Gli ostacoli fissi ineliminabili - ma gli ostacoli fissi alle lavorazioni che vengono effettuate, questo è il senso di ostacolo fisso, l'ostacolo fisso all'operaio che deve andare a fare la manutenzione, - devono essere dipinti in determinati modi, e fa un elenco; il picchetto, dice, deve essere dipinto di vernice bianca, per differenziarlo da altri enti che devono essere dipinti con vernice gialla a righe nere quando c'è un muro, quando c'è uno spigolo, quando c'è un marciapiede, e così via. E allora, francamente, anche qui, dove è evidente che il picchetto sia un ostacolo nel senso indicato dal Pubblico Ministero nella sua discussione? Io non ce lo vedo, e non credo che nessuno che abbia una certa dimestichezza nella lettura

delle norme possa fare un'affermazione del genere, a meno che non sia funzionale ad una tesi che si voglia sostenere.

E allora il Pubblico Ministero dice che certamente non è la verniciatura l'oggetto del contendere ma richiama nella sua requisitoria il controesame fatto all'ingegner Pavirani quando l'ingegner Pavirani dice: "Guardi, io ne posso trovare altre di disposizioni dove dicono proprio espressamente che i picchetti sono di ingombro alla meccanizzazione delle lavorazioni" - sono di ingombro alla meccanizzazione delle lavorazioni - "cioè per dire che il picchetto come elemento dov'era collocato... etc. etc. Cioè Pavirani dice che ci possono essere altri ostacoli e quindi anche dal raccontato di Pavirani ne trarrebbe un addebito colposo perché il picchetto diventa un ostacolo. Dimentica due cose: che Pavirani ha detto, come ho letto prima, - torno un attimo indietro alla slide di prima - "ingombro alla meccanizzazione delle lavorazioni", e soprattutto ha detto, nello stesso interrogatorio del Pubblico Ministero, poco dopo dice: "Non è che il treno vede il picchetto o vede il picchetto perché è verniciato di bianco" - come per dire il treno con il picchetto non c'entra assolutamente nulla e sono due entità completamente diverse; "La verniciatura è volta a rendere percepibile l'oggetto da parte degli operatori e certo non è una verniciatura che è volta ad

impedire un eventuale impatto contro un treno; il picchetto è un elemento di sicurezza della curva perché il picchetto serve a poter verificare quella curva, il picchetto serve a far sì che in quella curva non vi siano delle variazioni tali che in qualche modo possano far deragliare il treno quanto affronta la curva alla velocità in cui va affrontata quella curva". Quindi dire che da questo punto di vista la semplice... nemmeno l'interpretazione, signori del Tribunale, la semplice lettura delle norme richiamate dal Pubblico Ministero, se vengono lette nello spirito del legislatore e vengono lette per intero, dimostra che l'affermazione del Pubblico Ministero non ha un supporto normativo che la sostiene.

Altre norme che poi il Pubblico Ministero richiama sono la tariffa dei prezzi del 1992 e del 2008. Si tratta del Manuale per gli operatori, che ha un unico scopo, signor Presidente, - perché ritorniamo sempre a bomba, va sempre visto qual è lo scopo per il quale una norma viene emanata, una tariffa viene emanata, - l'unico scopo dice come deve essere fatto il picchetto e non viene mai fatto nessun riferimento - e vi prego di leggere le tariffe che sono state acquisite al fascicolo del dibattimento - come ostacolo. Come si faccia a dedurre dalle modalità di costruzione del picchetto il suo essere ostacolo, francamente non mi sovviene non riesco a capirlo. Io vi

potrei infliggere, se volete, la lettura delle due tariffe, ma mi rifaccio assolutamente alle avvertenze contenute nelle tariffe in tema di picchetto perché sarebbe inutile dirvi che le picchettazioni in sostituzione di quella unica di intervvia vanno fatte lateralmente, è fondamentale essere in posizione radiale, devono essere infissi nel massello di fondazione, in corrispondenza dei marciapiedi della stazione di opere d'arte(?), in sostituzione dei picchetti di rotaia potranno essere applicate, a richiesta delle Ferrovie, (inc.) di acciaio inossidabile, in galleria delle piastrelle bianche. Perché anche questo abbiamo dovuto sentire, abbiamo dovuto sentire e abbiamo ascoltato l'ufficio del Pubblico Ministero, il quale, in discussione, ha affermato che la circostanza che nelle gallerie vi sono delle piastrelle bianche invece dei picchetti dimostra come il picchetto venga considerato un pericolo. La circostanza che nelle gallerie ci sono delle piastrelle bianche, e non solo nelle gallerie, perché ha dimenticato il Pubblico Ministero che sui marciapiedi o su qualunque ente che corra a fianco alla ferrovia dove è possibile applicare un punto di riferimento per il tracciamento della curva si utilizza quel punto di riferimento già dal 1992 e poi ribadito nel 2008, si utilizzano dei sistemi diversi, ma non perché il picchetto è pericoloso, ce lo dicono tutti, ce l'hanno

detto tutti i testi, ma perché in quel modo è più facile la manutenzione; perché anziché avere un picchetto che comunque nel ballast si muove (e questo poi lo vedremo), che comunque certamente ha bisogno di revisioni periodiche, tant'è vero che spesso si rifà la massicciata per rimettere a posto i picchetti, io ho un punto fisso, ho un marciapiede o il muro della galleria, e piazzo sul marciapiede o sul muro della galleria il punto di riferimento per il tracciamento della curva. Questo è lo scopo tecnico. Non si possono affrontare... io non so chi ha suggerito al Pubblico Ministero questo argomento, perché nemmeno io conoscevo questo argomento perché io faccio l'avvocato e non so assolutamente nulla di picchetti e di piastre di terracotta o di piastre di ferro, ma francamente chi ha dato questo suggerimento al Pubblico Ministero ha sicuramente sbagliato e ha fatto compiere all'ufficio del Pubblico Ministero un salto logico, perché tutte queste norme che sono state richiamate dimostrano cose completamente diverse rispetto a quelle che il Pubblico Ministero ha tentato di sostenere nel corso della sua requisitoria. Quando dice che il galleria vengono usate in senso verticale piastrelle di terracotta verniciate di bianco, lo dice la tariffa, ma la tariffa lo dice per un problema di economicità di intervento e di economicità della manutenzione che è più facile fare quando ci sono degli

spazi... che poi sono degli spazi anche... non pensiamo alle gallerie di oggi che vengono costruite in modo diverso, ma magari nel 1992 gli spazi non erano esattamente gli stessi. Quindi nessuno ha mai pensato che potesse essere un pericolo.

E allora forse sarebbe il caso di andare a vedere quello che ci dice il teste Pavirani all'udienza del 30 settembre 2015 e il teste Meda all'udienza del 10 febbraio 2016, perché si è sostenuto in questa spasmodica rincorsa al picchetto come ostacolo che il picchetto sarebbe un ostacolo perché ridurrebbe i franchi e darebbe ingombro alla sagoma del treno. Il Pm Amodeo - pagina 97, udienza 30 settembre 2015, esame del teste Pavirani - chiede se il picchetto è un ostacolo all'avanzamento del treno e il teste Pavirani naturalmente dice: "Guardi..." - ed è lì che dà quella risposta che viene richiamata dal Pubblico Ministero, ma diciamo che - lo hanno già detto altri difensori - al Pubblico Ministero è piaciuto, nel corso della sua requisitoria, leggere parzialmente i documenti, quindi se leggiamo parzialmente i documenti certamente la frase non è contestualizzata e la frase può, come avviene nel corso delle intercettazioni quando si fanno i famosi brogliacci, quello che si vuole dire è un'altra cosa rispetto a quello che viene detto. Allora, è vero, il Pubblico Ministero chiede: "Il picchetto è un ostacolo, è un ostacolo nell'avanzamento del treno?" -

sto leggendo a pagina 98, la domanda è del dottor Amodeo. "Sentiamo il teste", dice lei, Presidente, "sentiamo il teste. Allora, lei si ricorda di questo documento?". "Guardi", dice Pavirani - dice quello che dice l'ufficio del Pubblico Ministero - "ne posso trovare delle altre dove lo dicono proprio espressamente che i picchetti sono d'ingombro" - sono d'ingombro, e il PM si è fermato, ma senza virgole e senza soluzione di continuità Pavirani dice "alla meccanizzazione delle lavorazioni" - non sono d'ingombro punto, sono d'ingombro alla meccanizzazione delle lavorazioni. Cioè per dire che il picchetto come elemento dove era collocato... perché poi quello adesso non lo ricordo di preciso, però parla di dover essere collocato... si parla di interbinario, "ai fini - faccio io adesso un salto di tre righe - ai fini proprio degli ingombri legati soprattutto alle lavorazioni". Mi sembra francamente un'affermazione leggermente diversa rispetto a quella che è stata l'affermazione fatta dall'ufficio del Pubblico Ministero nel corso della sua requisitoria. Ancora dice Pavirani: "Non tanto al franco, perché il franco, che è una parte bassa della sagoma, che è sagomato in un certo modo proprio per garantire il transito dei treni... stiamo parlando dei treni che stanno sui binari". "Perfetto. Quindi non è soltanto per fare inciampare qualche lavoratore?" - il Pubblico Ministero cerca di rifare la domanda al contrario. "No, no". E

Pavirani soggiunge quello che vi ho fatto vedere prima: "Perché non è che il treno vede il picchetto bianco, il treno non vede il picchetto bianco". Mi sembra francamente... io adesso non so, ma la semplice lettura di questo passaggio da pagina 97 a pagina 100 di quel verbale mi sembra che dia un'indicazione leggermente differente da quella che ha dato l'ufficio del Pubblico Ministero nella sua requisitoria.

Teste Mele, udienza 10 febbraio 2016. Dottor Amodeo: "Lei conosce le raccomandazioni della Direzione generale per le investigazioni emanate relativamente alla rimozione de picchetti?". "Non le conosco". Dottor Giannino interviene: "Al di là del picchetto inteso come l'ha inteso il collega, quindi come possibile ostacolo (inc.) dei franchi, la certezza della inesistenza di ostacoli nei margini e la certezza della quantità dei franchi liberi è un requisito di sicurezza per la marcia treno?". Sa cosa risponde Mele, dopo essere stato interrotto, dopo due o tre interruzioni che ci sono? Dice: "Come ho detto prima, esiste una sagoma, questa sagoma è riferita a quelli che sono gli ingombri attesi". "Allora si fa riferimento al piano del ferro?". Insiste: "C'è una parte bassa, ripeto, per esempio ci sono... perché la ferrovia è un sistema complesso" - e di questo ne dobbiamo prendere atto, presidente, perché se non prendiamo atto che la ferrovia è un sistema complesso facciamo un altro

processo, - "ha bisogno di alcuni riferimenti per fare la manutenzione, per controllare che alcune cose siano correttamente posizionate. Non lo so, avete fatto caso, ci sono delle cose lungo la linea anche relativamente vicine, ma sono basse, sono al di sotto del piano di ingombro. Quindi sostanzialmente quello che voglio dire è che appunto è atteso che il treno viaggi sulla sua ruota e che abbia una sagoma regolare, in quest'ottica non ingombrerà mai niente, il picchetto non è un ingombro". Naturalmente al dottor Giannino la risposta non piace e dice che la domanda era un'altra, ma la risposta che ha dato il teste è stata questa. Insiste allora il dottor Giannino, - perché il dottor Giannino non si arrende e fa bene a non arrendersi il dottor Giannino, - dice: "La posizione del binario quindi, il rispetto nel tempo dei margini liberi rispetto alla sagoma del treno, quindi deve avere certezza della permanenza di questi margini liberi rispetto alla sagoma del treno?". Il teste Mele dice: "Sì". "E' un requisito di sicurezza della circolazione?" chiede il Pm, perché non si accontenta, non si arrende il dottor Giannino. "Direi di manutenzione" - questa è la risposta che dà l'ingegner Mele. "Come?". "E' di manutenzione". Quindi non c'entra assolutamente nulla con la sicurezza che il Pubblico Ministero vuole in qualche modo far transitare attraverso la lettura di quelle norme a cui avevo fatto riferimento.

Ancora - perché non è finito, Presidente, qualche altra cosa ancora c'è. Il Pubblico Ministero ricava da altre circolari quello che secondo lui è la definizione - lo ripeterò, sarà una sorta di mantra in questa prima parte - di picchetto definito come ostacolo, ma è dovuto al fatto che il Pubblico Ministero così lo ha inquadrato nel corso della sua requisitoria, e parla della circolare del 1981 e della circolare del 1980 (voi ce l'avete negli atti). In queste due circolari il picchetto non viene mai, e dico mai, definito come ostacolo. Basterà andare a vedere le due circolari che il Pubblico Ministero richiama. La prima ha come oggetto "Picchettazione di riferimento delle curve", allora già mi sembra strano che una circolare fatta per la picchettazione di riferimento delle curve in sé abbia poi una definizione di ostacolo di un oggetto che in qualche modo è funzionale alla sicurezza della marcia del treno. Dice: "In relazione alle nuove prescrizioni contrattuali..." Perché queste circolari vengono emanate anche, se non vado errato, perché servono nella contrattazione con le imprese che devono anche realizzare poi la ferrovia, perché non è che RFI costruisce il binario, la massicciata, mette il picchetto, il palo, la luce elettrica, ma questi sono oggetto di appalto e quindi nella contrattazione sono necessarie delle circolari di puntualizzazione, sono

necessarie le tariffe che abbiamo visto, perché dicono all'impresa quello che devono fare e come lo devono fare. Allora, "Picchettazione di riferimento delle curve. In relazione alle nuove prescrizioni contrattuali resta inteso che quando la piattaforma abbia caratteristiche strutturali particolari - tratti di linea su impalcati dotati di muretti (inc.) in galleria con banchine pedonali - l'ubicazione dei picchetti o dei punti di riferimento rispetto alla più vicina rotaia dovrà essere stabilita caso per caso in relazione alle suddette caratteristiche della piattaforma". Sulla banchina pedonale si mettono delle piastre metalliche, le linee a doppio binario viene descritta come viene la picchettazione, il picchetto va tolto dall'interbinario se non vado errato e va messo nella parte laterale, la linea a semplice binario viene descritta come abbiamo fatto, mi dovete dire - e io vi invito veramente ad andare a prendere questa produzione documentale, mi riferisco alla circolare 21 aprile '81, L.4.43/114246 - dove in questa circolare il picchetto viene definito un ostacolo, dov'è il passaggio, dov'è il paragrafo, dov'è il punto.

Anche l'altra circolare, la 10 luglio dell'80, la numero 4.43/124995, è... basta leggere l'oggetto, Presidente: "Spostamento delle picchettazioni di riferimento delle curve dell'intervista del doppio binario all'esterno

gallerie a semplice binario". Anche qui c'è un'indicazione precisa, a chi dovrà costruire o mantenere o rinnovare quelle linee, su come va posizionato il picchetto, su come va posizionata la piastra, perché non serve il picchetto se c'è un marciapiede. Se ho un marciapiede che è più alto della linea ferroviaria, io ci metto una piastra, la piastra non la sposto mai, la curva la controllo più facilmente. Come facciamo a dire che è un ostacolo.

Però poi, signor Presidente e signore del Tribunale, guarda caso, in questa disamina così puntuale, così precisa, così maniacale di tutte queste norme che definiscono il picchetto secondo l'impostazione dell'ufficio del Pubblico Ministero come un ostacolo, guarda caso ci siamo dimenticati di una circolare. Ci siamo dimenticati, e il Pubblico Ministero non ne ha incredibilmente parlato, della circolare 13 luglio 1982 definita L.4.43/121256, prodotta a corredo delle produzioni documentali di questa Difesa, dove espressamente... e perché ce la siamo dimenticata, perché la circolare fa un espresso riferimento a quella che è la finalità di tutto quello che ci siamo detti, e cioè dimostra che si parla sempre e solo di esigenze di carattere antinfortunistico. Dice la circolare - si tratta per fortuna solo di una paginetta, Presidente, se il Tribunale non la vuol ricercare in mezzo a tutte le

carte ne posso fornire copia -: "E' quindi opportuno" - parla proprio dei tratti in galleria - "nei casi suddetti che a cura di codesti uffici venga valutato di volta in volta quale soluzione deve essere adottata - sdoppiamento della picchettazione o spostamento da un solo lato o mantenimento di quello esistente - in relazione alle contrapposte esigenze di carattere antinfortunistico, per quanto attiene da un lato alla libera percorribilità dei sentieri" - e il treno sul sentieri non ci va - "e dall'altro alla possibilità di effettuare le operazioni di controllo sui picchetti senza dover accedere all'intervista tra i binari di corsa". Perché se l'operaio accede all'intervista del binario di corsa e passano due treni, l'operaio ci può rimanere in quell'intervista del binario di corsa. Questo è il senso di queste norme, signor Presidente, tant'è vero che questa circolare non viene richiamata, viene completamente dimenticata.

E allora, siccome non si può costruire, e forse lo stesso Pubblico Ministero immagina che non si possa poi proprio sostenere fino alla fine quello che io sto dicendo perché basta andarsi a leggere quelle norme, allora viene fuori un'altra idea all'ufficio del Pubblico Ministero e abbiamo visto come il dottor Giannino mi pare ci abbia lungamente intrattenuti in quella che io ho definito la suggestione bis del Pubblico Ministero. Nel corso della requisitoria del 19 aprile 2016, a pagine 71 e 72 dice il

Pubblico Ministero che nel 1999 - e da questo trarrebbe un altro elemento a carico di, lasciatemi passare il termine e mi scuserà Enzo, di questi poveri ferrovieri - che fin dal 1999 c'è stato un convegno a Cagliari dove il picchetto era stato visto come un ostacolo, dove il picchetto veniva visto in relazione a problematiche di sicurezza, e dice il Pubblico Ministero che in questo convegno viene indicata la problematica afferente alla sicurezza già al paragrafo 2: "Leggete al paragrafo 2.2.2 e a pagina 2, sicurezza, sicurezza degli (inc.), e mi fermo" dice il Pubblico Ministero. Questo convegno, che peraltro è stato citato anche nella prima, mi pare, relazione, in quella del 2009, da quello che io definisco un ineffabile duo, - l'ineffabile duo, non se ne vorrà con me l'avvocato Veronese, sono D'Errico e Boniardi, che già nella loro relazione hanno fatto un riferimento a questo convegno, - il Pm afferma che già dal '99 si potevano sostituire i picchetti perché a Cagliari lo hanno detto.

Signori del Tribunale, quando io avevo i pantaloncini corti nell'avvocatura ed ero giovane procuratore - perché per fortuna noi siamo stati procuratori legali, perché questo è stato uno dei disastri della professione abolire la figura del procuratore legale perché oggi tutti diventano avvocati, mettono una targa e pensano di essere tutti Carnelutti, - quando si andava nelle aule a fare

sostituzioni, a cercare di fare una domanda a un testimone, di suggerire qualcosa al proprio maestro, e quando uno suggeriva la domanda sbagliata il mio maestro mi guardava e mi diceva: hai visto? te l'avevo detto, così io diventavo piccolo piccolo e mi nascondevo, abbiamo avuto la fortuna a Roma di avere, tra gli altri, nelle aule, un grandissimo avvocato, l'avvocato Franco De Cataldo, radicale DOC, una grande intelligenza, un uomo che ha sempre fatto della battaglia sui diritti il suo vessillo. E Franco De Cataldo - io lo dico sottovoce perché non posso permettermi di paragonare il mio metodo a quello di Franco De Cataldo - una volta disse una cosa molto bella nel corso di un controesame di un consulente, disse: Vedano signori del Tribunale, io non sono molto intelligente però sono diligente - dando a tutti noi un'indicazione molto precisa: che i processi vanno studiati, le carte vanno lette, il processo va metabolizzato, perchè altrimenti poi si rischia di fare un riferimento superficiale ad un passaggio o a delle carte processuali che viene smentito facilmente da quello che poi avviene all'interno del processo stesso. E allora siccome da quel momento, e per fortuna io ero all'inizio, ho capito che bisognava studiare, ho continuato, forse non ci riesco fino in fondo ma ho cercato sempre di studiare al meglio delle mie possibilità. E allora mi sono andato a prendere su Internet - e devo dire che in

questo l'avvocato Ceci è stata bravissima ad aiutarmi, anzi in tutta la preparazione di questa discussione - quello che è il convegno di Cagliari, perché in questo convegno, se il Pubblico Ministero lo richiama, dovremmo trovare in questo convegno - voi sicuramente l'avrete scaricato anche voi da Internet - dovremmo trovare quello che il Pubblico Ministero dice, e cioè che già fin dal 1999 si dava un'indicazione chiara per la sostituzione del picchetto.

Intanto questo convegno si intitolava "Le innovazioni tecnologiche nei metodi di tracciamento e controllo delle curve ferroviarie" ed era un convegno organizzato in previsione dell'avvento dell'alta velocità, cioè era un convegno che traeva le fila di quello che era lo stato della tecnologia nel 1999 in relazione alla velocità. Si dice nelle premesse degli atti di questo convegno - io vi infliggerò delle letture, ma Presidente, non me ne voglia, ho cercato di metterle anche su una slide ma forse non siamo stati bravi a renderli molto leggibili -: "Con l'avvento delle linee di Alta Velocità, il controllo della geometria del binario" - non l'eliminazione dei picchetti - "il controllo della geometria del binario assume maggiore importanza a causa della necessità del mantenimento nel tempo delle condizioni di sicurezza e di confort della marcia" - della geometria del binario, aggiungo io - "sulle linee stesse, in relazione al

notevole aumento della velocità di esercizio". Quindi, come vedete, già da questa frase, che è nelle premesse di questo convegno, si dice una cosa diversa rispetto a quello che ci ha contrabbandato il Pubblico Ministero, si dice una cosa completamente diversa. "Tale modo di procedere è in perfetta sintonia con le crescenti esigenze di efficienza, sicurezza e confort di marcia, che caratterizzano le linee ferroviarie moderne. Nella memoria vengono analizzati i principali problemi connessi con le applicazioni delle nuove tecnologie, i metodi di tracciamento e controllo delle curve ferroviarie, prefigurando anche lo scenario dell'immediato futuro". Quindi è un convegno che ha come taglio l'Alta Velocità e in queste premesse ci dice che l'obiettivo di questo convegno è parlare della geometria del binario e della sicurezza in ambito Alta Velocità. Quindi necessità di mantenere le condizioni di sicurezza, ma quindi anche di confort, sicurezza nel senso di programmazione.

E allora andiamo a vedere quello che dice il Pubblico Ministero, perché dice: "Ancora. A paragrafo 2 leggerete "Sicurezza". Andiamo al paragrafo 2 e leggiamo "Sicurezza". Dice la premessa del paragrafo 2 - faccio prima la premessa e poi andiamo al 2.2.2 periodico: "Con l'avvento delle linee ad Alta Velocità il controllo della geometria del binario - lo ripete - assume maggiore importanza a causa della necessità del mantenimento nel

tempo delle condizioni di sicurezza e del confort di marcia sulle linee stesse, in relazione al notevole aumento della velocità di esercizio". Andiamo a questo 2.2.2.: "Sicurezza", è vero, do atto al Pubblico Ministero che questo paragrafo si intitola "Sicurezza" "Fino ad oggi il tasso di incidentalità è dovuto alla maggiore cura che viene..." dice: "D'altro canto, tale risultato corrisponde ad un'esigenza imprescindibile dell'utenza, in quanto con tutta probabilità le conseguenze di un sinistro su una rete ad alta velocità potrebbero essere estremamente più gravi rispetto ad un'analogia situazione su linea ordinaria. Si pone dunque il problema di continuare a garantire tale necessità, sia per le nuove linee che per quelle dove la maggiore velocità è acquisita principalmente a causa delle caratteristiche del treno". Scusate, leggo male io, o qui di picchetti non se ne parla? E' vero, il 2.2.2 è intitolato "Sicurezza", ma di tutto si parla tranne che di picchetti. Quindi richiamare questo convegno di Cagliari è assolutamente un fuor d'opera.

Ancora. Il paragrafo 2.3 si intitola "Le condizioni essenziali a fornire le garanzie per l'utenza: la certezza della geometria del binario", cioè si studia ovviamente mezzi alternativi da quelli usuali a quel tempo, per avere una maggiore certezza della geometria del binario. E non ve lo infliggo tutto, ma il documento

che è venuto fuori da questo convegno è un documento di diciotto pagine - io potrei leggervi tutte le diciotto pagine, se il presidente vuole ve le leggo tutte e diciotto, ma lo vedo già terrorizzato da questa evenienza - nella quali mai - mai - si scrive una parola sul picchetto; si fa sempre un ragionamento che riguarda la sicurezza e il confort delle linee dell'alta velocità in relazione alla geometria del binario, questo è questo convegno. E sa cosa succede, Presidente, dopo questo convegno? - adesso vado in modo disordinato e salterò anche parte di quello che volevo dire - dopo questo convegno di Cagliari sa che fa Rete Ferroviaria Italiana? Lo butta nel cestino? No, fa la specifica del 2001. Dopo questo convegno, nel quale mi sembra la conclusione fosse... eccolo qua: "Infine", dicono gli studiosi richiamati dall'ineffabile duo Boniardi e D'Errico, "Infine, circa la possibilità di utilizzare il GPS per le operazioni di controllo della geometria del binario, c'è da affermare che all'attualità non sono stati ancora raggiunti quei livelli di risoluzione a terra che renderebbero efficace il metodo, tuttavia è presumibile che nell'immediato futuro l'avanzamento tecnico logico consentirà tale procedura". E allora che c'entra con quello che dice il Pubblico Ministero, cosa c'entra questo convegno?

Sa cosa mi ha fatto venire in mente questo convegno? Mi

ha fatto venire in mente, signor Presidente, - faccio una digressione ma intanto ne abbiamo parlato, l'abbiamo acquisito, è un elemento anche di questo processo, - quando il Pubblico Ministero, all'udienza preliminare, nel corso della sua discussione incentrò una parte della sua discussione su quello che era l'intervento, i convegni e gli studi che RFI, che le Ferrovie avevano commissionato alla professoressa Spadoni - che non abbiamo avuto la fortuna di sentire perché poi si è rinunciato all'esame della professoressa Spadoni, ma il cui verbale di interrogatorio è stato acquisito agli atti del fascicolo dibattimentale. Allora io per questo le ho chiamate le suggestioni bis, perché se noi andiamo a vedere quello che è successo all'udienza preliminare, e guarda caso io avevo conservato le repliche che feci all'epoca sulle suggestioni dello stesso Pubblico Ministero all'udienza preliminare, - la definii "il fascino di una tesi suggestiva", - se noi scorriamo queste cose vedremo che all'udienza preliminare... è un argomento che non mi interessa, però il Pubblico Ministero parlò del detettore di svio dicendo che il detettore di svio utilizzato in Svizzera impedisce il deragliamento dei treni, e lo ha detto pure qua. Io all'epoca feci vedere una sola immagine, ve la faccio vedere anche a voi: incidente di Corneaux(?), 24 marzo 2006, deragliamento di quattro cisterne in Svizzera:

alcuni dei carri, tra cui uno che aveva il detettore di svio, deragliano. Quindi il detettore di svio non impedisce il deragliamento del treno, come sostiene l'ufficio del Pubblico Ministero. Questi sono atti che voi avete al vostro fascicolo.

La seconda suggestione venne sul convegno della dottoressa Spadoni, perché diceva... e lo ha sostenuto anche in questa requisitoria l'ufficio del Pubblico Ministero quando abbiamo sentito il dottor Amodeo parlare di antropizzazione e fare delle chiose anche da un punto di vista semantico sull'antropizzazione, in realtà come se le Ferrovie di quello che dice la Spadoni se ne fossero altamente disinteressate e quindi non avessero mai badato a quello che aveva fatto la Spadoni. E allora la Spadoni viene interrogata, il verbale voi ce l'avete, dei pezzetti io ve li farò vedere di questo verbale, viene interrogata, e si dice: "Fu analizzato, che lei ricordi, anche il rischio legato alla presenza di ostacoli sul tracciato ferroviario?". "Sicuramente no, perché in quel convegno non si entra nel dettaglio costruttivo del binario, del tracciato, e né si disponeva di dati statistici, quindi fu un aspetto non utilizzato". Dice il Pubblico Ministero, e lo ha detto anche qui, dopo quel convegno Rete Ferroviaria Italiana non ha fatto assolutamente nulla in relazione a quello che era stato l'esito di quel convegno, non vi fu una valutazione del

rischio ferroviario. Anche questo è, come dire, una suggestione, perché la stessa Spadoni dice che vi fu prima un censimento delle merci pericolose trasportate e infine il Politecnico di Milano curò l'aspetto relativo alla programmazione e alla gestione del monitoraggio dei trasporti, insomma - sto andando veloce, non me ne vorrà il Tribunale, poi se il Tribunale li vuole io questi li posso allegare a una memoria che depositerò all'esito della discussione, non oggi, ma depositerò poi come memo di questa mia discussione - dice che venne fatto uno studio. E che fa RFI, che non ha fatto niente, - documento anche questo acquisito in data 6/11/2004, piano di sicurezza del 2004 - recepisce nel suo piano di sicurezza del 2004 quelle che erano state le indicazioni provenienti da quel convegno. Dice il piano di sicurezza: "Per l'individuazione dei nodi e delle tratte critiche si è usato lo strumento proposto nel piano operativo merci pericolose, in collaborazione con l'Università di Bologna, di Roma e Milano". E' esattamente il risultato di quello che era stato lo studio commissionato all'Università di Bologna. Lo mette nel piano operativo merci pericolose, che pure voi avete nel vostro fascicolo dibattimentale, e viene indicato in quel piano che le informazioni utilizzate per lo studio sono le tipologie delle merci, la popolazione residente, la merceologia, gli impianti di incidentalità e i punti singolari della

linea.

In quel convegno, poi lo vedrete dagli atti che avete nel fascicolo, venivano fatte delle analisi per cercare di capire quale fosse la valutazione del rischio da fare in tema di trasporto merci pericolose, venivano indicate le cautele negli scali merci terminali, le programmazioni dell'orario, la programmazione dei trasporti in corso d'orario, quale doveva essere il percorso, quale doveva essere il modo di viaggiare. Venne fatto in quel convegno uno screening di quelle che erano le due dorsali che l'Italia ha, cioè quella che parte da Milano e va sull'Adriatico e quella che parte da Genova e va sulla dorsale tirrenica, per capire quale fosse la strada migliore da far percorrere alle merci pericolose. Quindi già anche quella formazione all'epoca venne smentita da un dato certo - che voi avete nel fascicolo processuale perché sono atti tutti quanti prodotti - e venne redatta un'integrazione al piano di sicurezza. Ci si potrebbe chiedere quali criteri e quali vantaggi. Purtroppo a volte non siamo padroni di quello che ci succede intorno o di quello che ci succede in tutti i modi.

Per quel treno, per questo treno, signor Giudice, la fascia utilizzata era quella del pomeriggio, sera e notte, perché questo treno è partito alle 16:36 da Tre Case e doveva arrivare a Gricignano alle 06:39, esattamente quella fascia oraria che in quel convegno

veniva individuata come la fascia oraria da utilizzare per il trasporto merci pericolose. Il percorso non è stato il percorso più rapido, che sarebbe stato quello che passava per Milano, Lodi, Piacenza, Firenze, Prato, Bologna, Modena e quindi poi arrivava a Gricignano, esattamente come diceva quel convegno, vi è stata invece una scelta corretta di utilizzo perché purtroppo - devo dire purtroppo, perché a volte le parole poi si pesano e le parole pesano, - questa linea era la meno antropizzata - vocabolo bruttissimo, però in tema di valutazione di sicurezza è una valutazione che voi troverete in tutti - tutti - i manuali di sicurezza, - era la meno antropizzata e quindi era una linea che in qualche modo riduceva il rischio relativo al trasporto di merci pericolose. Quindi - qui c'è un riepilogo di quello che è avvenuto - anche in questo caso quel convegno è servito ad integrare il piano merci pericolose ed è servito a fare una scelta che poi purtroppo si è rivelata una scelta che ha generato un disastro, però, francamente, certamente, con un approccio ex ante, e questo deve essere l'approccio nel quale noi ci dobbiamo porre, quella scelta fatta è stata la migliore delle scelte possibili.

Quindi, per ritornare al convegno di Cagliari, anche da quel convegno non riusciamo a trarre elementi che in qualche modo possono dare all'ufficio del Pubblico

Ministero uno spunto probatorio a quella che è la sua idea del picchetto. Peraltro, in quel convegno - lo accenno soltanto perché sono sicuro che voi lo avrete letto o lo andrete a leggere - si parlava anche di un sistema di picchettazione differente, il famoso sistema di picchettazione Bosco, che è un sistema di picchettazione differente, e anche lì se ne parlava sempre in termini indicativi ma mai in relazione ad una possibilità pericolosità del picchetto. Quindi io credo, signor Presidente, che aveva ragione, come abbiamo visto all'inizio di questo mio argomentare, l'ingegner Pavirani, che dice che quando si parla di picchettazione e di intralcio questo è riferito soprattutto alla manutenzione della struttura.

Ma questo, signor Presidente, che così sia, che così è, lo traiamo anche da un altro passaggio di questo processo, e mi riferisco a quanto ci dice all'udienza del 19 novembre 2014 la dottoressa La Spina. A domanda del professor Stortoni: "Le chiedo pochissime precisazioni. Intanto parliamo di picchetti, di cui lei ha parlato più volte e ha anche detto che vi è in programma o comunque vi era una sostituzione del picchetto. Qual era la ragione di questa sostituzione?" chiede il professor Stortoni. La Spina - devo dire, con estrema franchezza, uno dei pochi testi meno inquinati di questo processo, lo dico con serenità, veramente uno dei testi meno inquinati

di questo processo -: "In realtà non è una sostituzione", dice la dottoressa La Spina, "perché RFI non ha parlato di sostituzione, ha parlato di realizzazione di un sistema di misurazione su base assoluta, a livello sperimentale, su una parte delle linee Alta Velocità, che non prevedeva" - *che non prevedeva* - "...la contestuale sostituzione di picchetti, potremmo dire la sostituzione a livello di sistema". Ancora soggiunge la dottoressa La Spina: "Attività manutentive, viene riferita la necessità di migliorare le attività manutentive del binario". "Che ha a che fare con la sicurezza?" chiede il professor Stortoni. "Non è mai stato riferito in questi termini da RFI". Si tratta, e lo dice il teste La Spina, di un diverso modo di fare la misurazione del binario alternativo ai picchetti, ma non è legato a problematiche di sicurezza o di pericolosità del picchetto. Lo dice anche il teste Mele, - vi faccio un richiamo perché mi sto dilungando anche troppo, - udienza 10 febbraio...

PRESIDENTE - Avvocato, un attimo, per la registrazione.

(qualche secondo di attesa)

PRESIDENTE - Prego.

AVV. SCALISE - Teste Mele, dicevo, udienza 10 febbraio 2016, pagine 39, 40 e poi anche 43, riferisce sulla problematica dei franchi che il Pubblico Ministero aveva introdotto nel corso della discussione come possibile

pericolosità. Il teste Mele dice: "Allora, ho già detto che questa linea guida vive in parallelo" (perché dà una spiegazione della specifica) "cioè da dopo che è stata emessa questa linea guida abbiamo, come dire, coesistenza di un sistema nuovo. Il rinnovo del binario ho detto che non è una cosa che avviene dall'oggi al domani ma è programmato, che può avvenire ad anni di distanza - non ripeto argomentazioni che abbiamo già sentito dagli altri difensori. Quindi mi sembra abbastanza deduttivo" - e se lo è per un ingegnere abbastanza deduttivo, a maggior ragione lo deve essere per un giurista - "...che quando si è scritta questa cosa mai e poi mai nessuno ha pensato che ci fosse un problema di sicurezza" - *mai e poi mai nessuno ha pensato che ci fosse un problema di sicurezza.* "...cioè che il picchetto avesse costituito un'interferenza fisica alla sagoma, dove la sagoma è uno dei requisiti più importanti. Quindi il picchetto, nella sua posizione così come da normativa, è fuori dalla sagoma, non ha nessuna interferenza con la sagoma, l'unico fastidio che può dare è diciamo quando arriva un operaio che cammina lungo la linea, l'altra interferenza è quando facciamo i lavori; cioè quando si fanno lavori di manutenzione del binario, delle volte la macchina operatrice che sistema il pietrisco, i picchetti che per me sono dei birilli..." E l'ironia sul termine birilli è stato utilizzata a man bassa dall'ufficio del Pubblico

Ministero: è evidente, diceva il Pubblico Ministero, vorrei vedere delle bocce che abbattono i birilli. No, signor Pubblico Ministero, qui non si parla di bocce, dice che nei lavori di manutenzione del binario che se si fanno con la macchina operatrice - che è una macchina operatrice quasi come un trattore, possiamo definirla un trattore, un trattore con le ruote gommate di quelle grandi e quant'altro - urta il picchetto e lo abbatte perché il picchetto è un elemento muovibile, altrimenti non si spiegherebbe per quale motivo io devo controllare la posizione del picchetto e dove il picchetto si sposta poi lo devo sostituire e lo devo rimettere, come è stato visto (inc.). "Siamo in una situazione... dunque, abbiamo un palo piantato, abbiamo un birillo che è stato piazzato solo per avere un riscontro geometrico. Il picchetto è un strumento, uno strumento di una certa epoca, e non ha problemi di questo genere, cioè non ha problemi di sicurezza, altrimenti i avremmo tolti, le Ferrovie li avrebbero tolti non oggi ma cento anni fa, cioè se questo fosse stato un problema di sicurezza li avremmo tolti cento anni fa".

C'è anche una circolare, la 29 del 1959, nella quale non si parla di pericolo, si parla di ostacolo in relazione all'introduzione di macchine per il risanamento della massicciata, e in questa circolare, addirittura, - che è questa che adesso vi sta facendo vedere l'avvocato Giglio,

- viene dimostrato anche normativamente la collassabilità del picchetto. Il picchetto, ce ne dobbiamo fare una ragione, è un ente collassabile. Vedremo poi dopo, quando parleremo di dinamica, se e mai il picchetto ha la forza per sfondare una cisterna. "La picchettazione viene spesso resa inefficiente", dice questa circolare, signor Presidente, "e si rendono quindi necessarie periodiche revisioni e ricostruzioni parziali. La recente introduzione di mezzi meccanici" - e ricordiamoci che siamo nel 1959 - "La recente introduzione di mezzi meccanici per il lavoro di risanamento della massicciata ha trovato un ostacolo vero e proprio" - qui sì che il picchetto è un ostacolo, ma è un ostacolo ai mezzi meccanici per i lavori. "Ha trovato un ostacolo vero e proprio nell'esistenza dei picchetti e delle curve, al punto di doverli rimuovere prima di iniziare il risanamento e quindi ricollocarli in opera a lavoro finito, operazione questa che richiede un nuovo calcolo di correzione". Quindi il picchetto non è mai, in nessuna delle norme che ha citato il Pubblico Ministero e anche in quelle che non ha citato, certamente un oggetto da cui trarre un ipotesi di pericolosità.

Quanto è confermato da questa circolare ci viene poi riferito dal teste Pavirani all'udienza del 30 settembre 2015, pagina 41 e seguenti e pagina 98, da Mele all'udienza del 10 febbraio 2016, e dall'ingegner Vacca,

stessa udienza, pagine 70 e 71. Ed è per questo e in questo senso che i testimoni parlano di birilli, perché non hanno una resistenza ancora al suolo e perché, siccome sono abituati ad avere a che fare con il picchetto e con la massicciata e con la linea ferroviaria, sanno che è un elemento collassabile, e sanno, perché lo dicono anche le circolari fin dal 1959 e solo in questo processo non si è mai voluta capire questa cosa, che il picchetto è di intralcio alla manutenzione e non alla circolazione, è un problema completamente diverso. Sono stati anche bistrattati dal Pubblico Ministero; io non vi infliggo quello che dicono Vacca, Pavirani e Mele su questa parte perché farei un torto alla vostra intelligenza se dopo aver letto quello che dice la circolare vi infliggevo anche quello che ci dicono i testi, che certamente sono dei testi esperti, che certamente sono dei testi che nell'ambito ferroviario hanno anche detto la loro.

La problematica inerente la verniciatura di bianco l'abbiamo affrontata e ne abbiamo parlato.

Il Pubblico Ministero ha fatto riferimento - ed è l'unico riferimento normativo, poi immagino di aver finito con i riferimenti normativi, quindi se il Tribunale vuole fare una pausa la possiamo fare, perché ho interpretato la gestualità del Presidente, - si è fatto riferimento al Manuale del tecnico del binario del 1985. Si passerà a

leggere quello che dice a pagina 190 questo manuale, solo richiamato dall'ufficio del Pubblico Ministero, dice: "Il compito del personale di linea è quello di mantenere le caratteristiche del binario picchetto per picchetto e quelle segnate nei prospetti, ricordando però che esiste anche il binario tra picchetto e picchetto (il famoso interbinario) e che quei in tratti occorre adottare misure comprese tra quelle dei picchetti di estremità, quindi non ci si deve limitare al controllo delle sue caratteristiche solo in corrispondenza dei picchetti. Preoccupazione del personale di linea - lo dice il manuale, non lo dico io - è quella di non manomettere durante i lavori all'armamento i picchetti; se si è venuti a conoscenza di cause possibili di manomissione, per esempio svii, urti prodotti dal macchinario impiegato nel lavoro di manutenzione, occorre subito effettuare o far effettuare il controllo nella loro posizione". Quindi, come vede, Presidente, in questo manuale si dà anche un'indicazione non solo alle possibili collassabilità del picchetto in relazione alla manutenzione del binario, ma anche per gli svii, lo dice qui: "per esempio, svii o urti prodotti dal macchinario". E allora, se il picchetto fosse considerato un pericolo, visto che l'autore di questo manuale tecnico del binario sono tre autori certamente illustri in ambito ingegneristico ferroviario, ma volete pensare che in

nessun'altra pagina avrebbero dato un'indicazione della necessità di rimuovere il peccato... il picchetto - il lapsus ci sta tutto, Presidente, mi consenta, il lapsus ci sta tutto - di rimuovere il picchetto se fosse stato pericoloso in occasione di svii, visto che gli svii vengono presi proprio in riferimento da questi signori? E allora io credo francamente che quanto sinora vi ho inflitto dimostri in modo preciso come quella ipotesi di pericolosità dell'ufficio del Pubblico Ministero sia smentita da tutte queste norme, alcune delle quali richiamate dallo stesso ufficio. Se vuole facciamo una pausa.

PRESIDENTE - Cambia argomento?

AVV. SCALISE - Completiamo per altri versi e poi cambiamo argomento.

PRESIDENTE - Va bene. Allora cinque minuti di sospensione.

DOPO LA SOSPENSIONE

PRESIDENTE - Avvocato Scalise.

AVV. SCALISE - Sì, Presidente, grazie. Diciamo che dopo la pausa non è poi facile riprendere il filo, però comincio con uno sconto, Presidente, non vi intrattengo su di un tema, faccio uno sconto a tutti quanti, perché avevo in programma di parlare di un'altra delle favole contenute nella requisitoria del Pubblico Ministero che attiene ai capi scudo - vi ricorderete tutta quella ricostruzione...

PRESIDENTE - Per favore! Per favore, silenzio.

AVV. SCALISE - Dicevo, vi ricorderete tutta quella ricostruzione dalla quale il Pubblico Ministero indirettamente cerca di trarre elementi di pericolosità del picchetto dalla disposizione sui capi scudo, non ve ne parlo; ve ne parlerà diffusamente il professor Stortoni, con il quale mi sono confrontato adesso nella pausa, perché il professor Stortoni... come vedrete, nel corso della mia discussione parlerò poco di diritto, farò una arringa soprattutto sugli elementi di fatto e sugli elementi intrinseci al processo, poi, per quanto riguarda questa parte di discussione, che è quella che sto affrontando io, una parte la farà l'avvocato Giovene quando poi completerà il suo intervento, la parte squisitamente in diritto la affronterà il professor Stortoni - chi meglio di lui potrà darvi delle indicazioni da un punto di vista di diritto sui temi che io sto trattando in questo modo così disorganizzato e disarmonico.

E allora, signor Presidente, forse è il caso di soffermarci su quello che succede dopo l'incidente di Viareggio perché anche questo è un tema che è stato affrontato dall'ufficio del Pubblico Ministero, e soprattutto l'ufficio del Pubblico Ministero si è soffermato molto sull'atto di indirizzo del Ministero per la sicurezza del trasporto ferroviario e su quello che

emergerebbe secondo l'imputazione dell'ufficio del Pubblico Ministero. E allora anche qui vi devo dire va bene, leggiamolo, affrontiamolo, se ne dobbiamo parlare parliamone, ma leggiamolo tutto, leggiamo quello che dice in realtà l'atto di indirizzo e soprattutto cosa emerge dalla completa lettura di questi documenti che vengono richiamati. Perché a mio modo di vedere dalla lettura di questo atto di indirizzo emerge una cosa sola, cioè che né l'ANSF, che ormai aveva tutti i poteri, né il MIT, hanno mai, né prima né dopo l'incidente di Viareggio, prescritto la rimozione dei picchetti. Perché la ricostruzione di questa corrispondenza, cioè l'atto di indirizzo, la risposta di RFI del 15 settembre 2009, le osservazioni del 29 settembre 2009, la nota del ministro del 30 novembre 2009 e la replica di RFI del 24 dicembre 2009, quindi, come potete vedere, una interlocuzione che si è protratta per oltre sei mesi, dicevo, in nessuno di questa corrispondenza vi è mai un ordine cogente attraverso il quale bisogna rimuovere i picchetti. Direi che forse chi ha fatto più chiarezza da questo punto di vista è proprio l'ingegner Chiovelli, sulla natura e sul contenuto dell'atto di indirizzo del ministero e sulla corrispondenza che è intercorsa, e mi riferisco all'esame fatto a Chiovelli nell'udienza 24 giugno 2015, pagine 93 e seguenti. L'ingegner Chiovelli dice: "L'atto di indirizzo era più di carattere generale; alla fine fu

prodotto un documento, fu prodotto un primo documento nel quale furono fatte delle osservazioni, fu prodotto un secondo documento sul quale venivano tracciate alcune delle azioni che venivano chieste dall'altro indirizzo. Adesso, per parlare di cose concrete" - al di là del burocrate della corrispondenza, - "...per esempio c'era scritto di valutare la possibilità di itinerari delle merci alternative" - ma il rastilinien era già fatto, ve l'ho dimostrato, per quale motivo avrebbe dovuto rivalutare quello che era già stato oggetto di valutazione? - "...che non toccassero zone particolarmente abitate". E' esattamente quello che ha fatto la Spadoni, è esattamente quello che io vi ho fatto vedere con quella parentesi sull'udienza preliminare, che è buona ed è assolutamente utile anche dinanzi alle Signorie Vostre. "Feci un'analisi dalla quale ovviamente si ricavò che ovviamente in Italia non è facile trovare un itinerario completo che sia completamente lontano da zone fortemente urbanizzate". Mi sembra un'affermazione... più che un principio... mi sembra un'affermazione di buon senso. Ce l'ha detto l'altro ieri l'avvocato Giovene: ma come facciamo a dire che il treno deve passare vicino alla casa del signor Rossi o del signor Bianchi e non vicino alla casa del signor Verdi? Purtroppo l'Italia è così, purtroppo in Italia si è costruito dove non si doveva costruire, purtroppo spesso

i comuni hanno dato delle concessioni edilizie anche contro il parere di RFI, che pure, come abbiamo visto nella discussione dell'avvocato Giovene, era un parere vincolante prima di dare quelle concessioni. Hanno dato delle concessioni in sanatoria per delle cose costruite quasi all'interno delle ferrovie. Ma cosa dobbiamo fare, fermiamo i treni perché i comuni non sanno gestire il loro territorio? Questo credo fosse il senso di quello che ha detto l'avvocato Giovene alla scorsa udienza. "Fu chiesta una riflessione, il contesto era il seguente: in quell'atto di indirizzo che citava prima c'era una raccomandazione al gruppo di favorire il passaggio di consegne verso l'agenzia e abbiamo favorito il passaggio di consegne verso l'agenzia perché poi si è concluso l'iter procedimentale del passaggio di consegne all'agenzia".

In sostanza, e io non vorrei entrare nel dettaglio di ogni documento perché veramente appesantire questa mia discussione in modo eccessivo, - in sostanza da tutto questo carteggio il ministero fa un atto di indirizzo con il quale dà delle indicazioni; RFI non è che lo deve recepire in modo asettico, ne fa una valutazione tecnica e risponde. Dopo questa nota di interlocuzione, alla fine cosa dice il ministero, qual è la conclusione di questo iter di documenti e di corrispondenza: il ministero dice esattamente le stesse cose, le cose sono sovrapponibili a

quello che dice la specifica del 2001, che già RFI aveva fatto in relazione alla necessità di prevedere, con il rifacimento delle linee, la modifica del tracciato e quindi l'applicazione di un sistema di rilevamento del percorso del treno e della tracciabilità delle curve diverso e alternativo rispetto al picchetto.

Mai, mai, nemmeno dopo il 29 giugno 2009, c'è stato un ordine imperativo che bisognava intervenire subito per togliere tutti i picchetti; tutto è rientrato, dopo l'animosità comprensibile di un primo momento... perché, come dicevo all'inizio di questo mio argomentare, di fronte ad una tragedia come quella che ha colpito gli abitanti di Via Ponchielli, come quella del 29 giugno, certamente soprattutto chi non è all'interno fino in fondo delle questioni relative alla sicurezza ferroviaria può avere, anche da un punto di vista politico, e lo dico senza infingimenti, anche da un punto di vista politico - e forse mi riferisco anche al primo atto di indirizzo del ministero - la preoccupazione di dare la sensazione che si stia attivando per fare qualcosa, che in realtà c'era, perché poi alla fine, Presidente, se voi andate a vedere l'ultima corrispondenza tra il Ministero ed RFI, in realtà il Ministero non dice cose diverse da quelle che erano previste nella famosa specifica del 2001.

E allora forse è il caso di andare a vedere finalmente questa specifica del 2001, che è contestata nel capo

d'imputazione, che viene addebitata anche all'ingegner Marzilli, attraverso la quale si costruisce il capo d'imputazione su questa presunta necessità di rimuovere il picchetto. Dice il Pubblico Ministero: "La specifica tecnica di RFI è norma cogente che imponeva la rimozione o la sostituzione del picchetto". E allora io credo, signor Presidente, che forse la prima cosa che dobbiamo fare è di andare a vederla questa specifica del 2001, per verificare se l'affermazione fatta dall'ufficio del Pubblico Ministero, e cioè che era una norma cogente che imponeva la sostituzione del picchetto, risponde poi a quello che è lo spirito della specifica e risponde a quello che è lo spirito di chi ha pensato di fare questa specifica, per come ci è stato riferito al dibattimento anche dai testi che alla nascita di quella specifica hanno collaborato e con quella specifica si sono confrontati anche nel momento in cui viene ideata e poi emanata dagli uffici di RFI.

Allora intanto io comincerei, forse, Presidente... perché credo che buona norma sia cercare di capire qual è lo spirito di una norma che viene creata, che cos'è una specifica, perché forse nessuno è riuscito a spiegare fino in fondo cosa sia una specifica. Una specifica, nell'ambito della sicurezza ferroviaria, è il risultato di uno studio che viene effettuato, è il risultato di quello che gli uffici preposti a studiare una determinata

situazione arrivano a proporre e che poi si realizzerà, secondo quello che deciderà il contratto di programma, secondo i fondi che lo Stato metterà a disposizione per la realizzazione di quell'innovazione tecnologica, strutturale o quant'altro dell'infrastruttura che RFI deve governare. Questo è lo spirito. Certamente di tutto possiamo parlare quando da un punto di vista tecnico-giuridico parliamo di specifica, ma non potremo mai dire che si tratta di una norma cogente che imponga qualcosa, a meno che nella specifica non venga espressamente prevista la rimozione, la sostituzione o il cambiamento di uno degli elementi dell'infrastruttura.

E allora, dicevo, questa specifica è intitolata "Linee guida per la realizzazione e manutenzione dei binari su base assoluta con tracciati riferiti a punti fissi in coordinate topografiche". Vi ricordate, abbiamo parlato qualche ora fa del convegno di Cagliari, è esattamente quello che era l'oggetto di quel convegno che viene recepito dagli uffici- studi di RFI in questa specifica. Ed è una specifica che non viene fatta, come dice l'ufficio del Pubblico Ministero, con la consapevolezza che il picchetto sia un ostacolo o con la consapevolezza che il picchetto sia un pericolo, è una specifica che prevede soltanto la costituzione del sistema di tracciamento del binario, in occasione del rinnovo della infrastruttura, con un sistema diverso. Ed è in quel caso

che si passa da un sistema all'altro, ce l'ha detto La Spina, ve l'ho letto poco fa, non ve lo infliggo di nuovo, non è detto in nessuna parte di questa specifica che i picchetti andavano rimossi. Poi, e lo vedremo molto rapidamente più avanti, in molte parti di Europa dove sono stati cambiati i sistemi di tracciamento dei binari i picchetti sono rimasti, perché cambiare sistema non significa rimuovere il picchetto, è una cosa completamente diversa. Quindi, dicevo, già il titolo ce ne dà una idea.

Vi è una fase di programmazione della normativa che avviene, secondo quanto ci hanno detto i testi, di solito attraverso tre filoni all'interno di RFI: si può modificare una norma per delle situazioni obsolete - ci hanno detto i testi - sull'infrastruttura; perché vengono introdotte - ed è il secondo caso - tecnologie innovative; e perché dei ritorni di esperienza - ed il termine è stato un termine diplomatico utilizzato all'udienza del 10 febbraio 2016 dal teste Genovese - dei ritorni di esperienza ci dicono che occorre modificare qualcosa. Ora, i ritorni di esperienza, purtroppo, in ambito ferroviario quasi sempre sono degli incidenti, quasi sempre sono delle evenienze che, nonostante un sistema di protezione e nonostante un sistema di sicurezza particolarmente complesso e particolarmente puntuale e preciso come quello che ci ha descritto

l'ingegner Marzilli stamattina nel corso del suo intervento, purtroppo avvengono. Infatti il teste Genovese, a pagina 82 del 10 febbraio 2016, dice: "L'attività di preparazione delle norme, sostanzialmente di normazione, avviene seguendo tre macrofiloni: si può modificare la norma perché per esempio esistono delle situazioni obsolete sull'infrastruttura; perché vengono introdotte tecnologie normative; per ritorni di esperienza, che occorre modificare la norma perché c'è da limare comunque qualcosa, diciamo il capo di attività nostro". Quindi questo è lo spirito di questa norma. Peraltro, Genovesi ci dice a pagina 81, solo la pagina prima: "Nell'ambito della direzione, io predispono disposizioni e prescrizioni di esercizio per la circolazione dei treni". Quindi chi meglio di lui può darci una indicazione come quella che ci viene data. E allora sempre Genovesi ci dice che ha partecipato a molti altri progetti, ci dice che i requisiti di sistema intervengono sia sull'hardware che sul software, a pagina 93 ci dice: "Il percorso che abbiamo fatto nell'ambito della direzione tecnica, che all'epoca appunto era diretta dall'ingegner (inc.), sotto la spinta dell'amministratore delegato dell'epoca Moretti, era un atteggiamento... una spinta verso l'innovazione, verso quello che era la necessità di adattare alla evoluzione tecnologica anche la infrastruttura di RFI". Parla

dell'SCMT a pagina 94, l'SCMT è stato realizzato dall'ingegner Marzilli il quale lo ha ideato, sviluppato e realizzato, parla dell'SSC che è stato studiato, progettato e realizzato dall'ingegner Marzilli, parla di tutti quei sistemi dove si è cercato di porre, come dire, il primo rimedio a cui deve guardare il ferroviere - non mi ricordo se l'ha detto l'avvocato D'Apote ma lo hanno detto molti dei testimoni che abbiamo sentito - che è proprio quello di evitare il deragliamento del treno.

Bene, allora cosa dice questa norma. Ce lo ha detto il teste Mele, io ve lo devo infliggere perché purtroppo il Pubblico Ministero è ritornato su questo argomento, ma basta leggere lo scopo di questa linea guida e voi sentirete nelle parole di questo scopo, che poi è quello che ci dice il teste (inc.) all'udienza del 10 febbraio 2016, lo scopo di questa norma era certamente uno scopo ben diverso rispetto a quello che hanno detto i pubblici ministeri. Lo leggo, sono sette righe, vi infliggo anche questo: "Le presenti linee guida hanno lo scopo di mettere a punto una nuova metodologia che consente di progettare - *consenta di progettare* - mediante programmi informatici che individuano il tracciato del binario con elevata precisione, sia planimetricamente, riferito al suo asse, che altimetricamente, riferito alla rotaia bassa in retta e in curva, facendo riferimento a punti fissi in coordinate assolute, di posizionare il binario

sul tracciato di progetto mediante macchine operatrici di tipo "intelligente", di controllarne gli eventuali spostamenti nel tempo con sistemi informatizzati e attrezzature automatizzate". Questo era lo scopo. "L'obiettivo era migliorare la marcia dei treni e il confort di viaggio" - la stessa cosa che ci dice il teste Mele nel corso di quell'udienza - "...in particolare sulle linee AV, ridurre il degrado della geometria del binario, con conseguente riduzione dei costi e della frequenza di manutenzione" - vi ricordate, ce lo ha detto stamattina, prima ne ho fatto riferimento, l'altro teste, il problema di questa specifica era un problema di manutenzione, non certamente un problema di sicurezza. "Tenere sotto controllo le tolleranze di posizione del binario e i margini tra la sagoma del treno e gli ostacoli presenti sulla linea mediante l'uso di attrezzature automatizzate montate anche su macchine operatrici, rinalzatrici, e di programmi informatici che riducono il tempo di rilievo e di elaborazione dei dati". E' esattamente, esattamente quello che veniva detto nel famoso convegno di Cagliari, perché gli studi iniziano sempre così, è la stessa cosa che è avvenuta per la professoressa Spadoni: RFI commissiona degli studi, si fanno dei simposi, se ne parla, si comincia a studiare una modifica, si mette in atto una specifica. Questa specifica dice: "Le metodologie sono operazioni di

rilievo topografico, progettazione del tracciato di nuove linee in costruzione o riprogettazione del tracciato per le linee esistenti, minimizzando gli spostamenti rispetto a quella esistente, tenendo conto dei vincoli posti dagli ostacoli presenti lungo la linea e delle regole per la corretta progettazione dei tracciati ferroviari". Ora voi potete tradurre questa frase dove vengono indicati degli ostacoli come una frase che si riferisce al picchetto come ostacolo? Io credo francamente di no. Credo che anche foste bravissimi a costruire da un punto di vista letterario una ricostruzione in questi termini, vi scontrereste comunque con le indicazioni contenute non solo nelle norme a cui ho fatto riferimento prima, che partono dagli inizi del secolo scorso, ma anche con quanto dice questa specifica contestata nel capo d'imputazione.

"Campo di applicazione" - perché questo poi è l'altro oggetto a cui non si fa riferimento - "Le presenti linee guida si applicano a binari esistenti, secondo una pianificazione a livello centrale preferibilmente in occasione del rinnovamento, saranno invece utilizzati automaticamente in caso di costruzione di nuove linee". Ma veramente vogliamo pensare o possiamo pensare che questa specifica possa essere interpretata e utilizzata, anche ai fini di un'eventuale motivazione, come ci ha indicato l'ufficio del Pubblico Ministero?

E allora andiamocelo a sentire questo teste Mele - faccio l'esame io il 10 febbraio del 2016: "Conosce la specifica?"; "Sì"; "Come vengono effettuate le specifiche e vengono definite le linee guida?". "Perché era una cosa operativa, c'è un modus operandi che veniva dato agli operatori, diciamo agli operatori (inc.)". "Lo scopo?". "Lo scopo è al paragrafo 1" - ce lo dice chiaramente Mele, ma come può dire cose diverse. "Tutta questa attività avviene anche a livello europeo, con quello che ho citato prima, con le STI, in quel periodo si stavano tirando fuori le STI dell'Alta Velocità, si è voluto cercare di dare strumenti che migliorassero la qualità del binario, ridussero le spese di manutenzione e consentissero attività più diciamo in linea con i tempi". E' un'evoluzione, perché nella vita delle ferrovie ci sono anche le evoluzioni, come nella vita di tutti noi; anche nel nostro trasporto stradale ci sono state delle evoluzioni, adesso abbiamo delle macchine che non hanno più bisogno di qualcuno che guidi, quindi a casa mia ci saranno meno incidenti da oggi in poi.

Teste Mele: "Ci fu una prima (inc.) per verifica, si propose il testo agli operatori per sentire se qualcuno aveva delle osservazioni, allora in via sperimentale". Gli chiedo: "Ma questo diverso o alternativo modo di controllo della geometria del binario incide in modo diverso rispetto alla marcia del treno?" - per non

sottrarci a quelli che erano gli argomenti che mi venivano proposti. "Mah", dice Mele, "la marcia del treno è tanto più liscia, direi liscia come l'olio, quanto più la geometria è corretta". Non ci dice la marcia del treno è tanto più liscia quanto meno ci sono picchetti sul binario o ai bordi del binario, ci dice *tanto più la geometria è corretta*. E questo sistema, signor Presidente, è un sistema particolarmente complesso perché presuppone la presenza di centraline sui binari, di centraline sul treno, una interfaccia con il GPS, un'interfaccia con quelle che sono le rilevazioni militari all'interno del nostro territorio nazionale su quelle che sono le condizioni altimetriche del binario sul quale il treno sta viaggiando. Non è un sistema come dire togliamo il picchetto, mettiamo il GPS, ci appoggiamo un'altra cosa più piccola, più snella, meno alta o più grassottella, la mettiamo lì e cambia tutto, è un sistema particolarmente complesso, è un sistema che si può fare solo in occasione del rinnovamento del binario. E quella... come dire... indicazione - stavo dicendo boutade, ma non voglio esagerare - quell'indicazione che il Pubblico Ministero dice quando ci dice che nel 2005 è stato fatto il pezzo prima della stazione di Viareggio e poi è stato fatto il pezzo dopo e che se si fosse cambiato il sistema si sarebbe avuto un effetto diverso rispetto a questo incidente, è il classico ragionamento

ex post, è il classico ragionamento ex post che soffre di quello che è un vizio iniziale, perché nessuno ha mai detto che nel caso in cui si fa manutenzione si cambia il sistema. Il sistema si cambia quando si fa un rinnovo della linea, non quando si fa manutenzione, quindi quando la linea viene cambiata per lunghi tratti, quando sono molto estesi i tratti in cui cambiamo la linea. Ce lo ha detto anche il teste Mele qui in udienza quando è stato, come dire, anche preso... cioè quando qualcuno ha cercato di prenderlo in contropiede chiedendogli se aveva mai fatto l'Alta Velocità a Bari, visto che lui dipendeva dalla struttura di Bari; al teste Vacca gli viene chiesto: Ma lei a Bari non ha l'Alta Velocità, perché parla di alta velocità? E Mele gli risponde: perché io facevo parte della commissione che ha istituito l'Alta Velocità, perché quando abbiamo fatto la Roma-Napoli io ero in quella commissione.

(intervento fuori microfono, inc.)

AVV. SCALISE - Vacca, sì, il teste Vacca, l'ingegner Vacca.

E allora qui si è cercato in tutti i modi, signor Presidente, di cambiare le carte in tavola e di farvi vedere una realtà che è completamente diversa da quella che in realtà si viveva in ambito ferroviario.

Pagina 33, teste Mele: "Allora, la direzione tecnica emise allora il documento, forse intitolato proprio "Programmi di investimento", mi pare erano strutture che

facevano la programmazione degli investimenti; cioè quello che si costruisce di nuovo è bene che venga fatto secondo questa nuova tecnologia, ciò che viceversa stesso... e lo stesso vale per i rinnovi. Quindi si diceva utilizzate questa roba per ciò che viene costruito di nuovo. L'Alta Velocità è per fare l'esempio più macroscopico, ma anche se uno avesse costruito una variante o un pezzo di linea nuova, è nuovo, conviene costruirlo al meglio, viene gratis e il lavoro era meglio". Cosa voleva dire con *viene gratis*, voleva dire che nell'ambito dell'appalto io inserisco un metodo di tracciamento diverso che mi comporta anche un risparmio, da un punto di vista finanziario, all'interno di RFI, che, come ci ha detto stamattina l'ingegner Marzilli, è un risparmio per lo Stato perché RFI non ha soldi propri. E allora questa è la realtà. Io non vi vorrei infliggere proprio tutta questa parte del verbale dell'ingegner Mele, ma sono costretto, perché altrimenti voi non avrete una contezza piena e immediata. "Il rinnovo è un'attività che ha un ciclo ventennale mediamente, il rinnovo ha un ciclo ventennale. Tanto per dare un'idea dei tempi: il binario si rinnova dopo vent'anni, per rinnovo si intende il rinnovo di un tratto di binario, diciamo le Ferrovie ha un programma di rinnovo della rete che prevede quindi tutta una serie di attività". Quindi si tratta di rinnovo, non di manutenzione. La confusione a volte si

crea a bella posta, però poi la confusione spesso si scontra su quello che è la realtà.

Queste affermazioni sono ribadite anche durante il controesame del Pubblico Ministero, a pagina 38 e 50 sempre dell'udienza del 10 febbraio 2016. La trascrizione è chiarissima, io vi rimando a queste pagine, non posso infliggervi la lettura di questi documenti. Leggetevi cosa dice a pagina 43 l'ingegner Mele quando riferisce su questa specifica: "Ho già detto, questa linea guida in pratica vive in parallelo, cioè da dopo che è stata emessa questa linea guida abbiamo, come dire, una coesistenza di un sistema nuovo, quindi i punti fissi, e la vecchia con i picchetti". "E' programmato, è una cosa che (inc.) fare", che è quello che ci dice poi, alla fine di quel carteggio, la DGF, cioè dovete mettere in pratica la programmazione che già c'è, perché il Ministero fa la programmazione, il contratto di programma viene fatto dal Ministero, è con il Ministero che, come dire, si programma l'attività da questo punto di vista.

E allora adesso veramente addebitare all'ingegner Marzilli la mancata applicazione di questa specifica, a me francamente sembra un fuor d'opera.

C'è una nota del 21 aprile 2010, affogliata al numero 093568 del 29 ottobre 2014... scusate, una produzione del Pubblico Ministero del 29 ottobre 2014 che è particolarmente interessante, perché in questa ansia di

indagini e di investigazioni post richiesta di rinvio a giudizio, Landozzi e Zallotti continuano nelle loro indagini e chiedono quali siano le proposte di investimento presentate da RFI al gruppo FS, le parti relative ai progetti di manutenzione, e nelle risposte che l'amministratore delegato dà ai due ufficiali di polizia giudiziaria vengono dette delle cose particolarmente importanti: "Si precisa infatti che nell'ambito delle procedure interne del gruppo per l'autorizzazione agli investimenti tecnici e l'acquisizione di uno specifico parere da parte delle strutture FS è richiesto esclusivamente (parole inc.) e rilevanti sulla base dei criteri individuati sulle procedure stesse" - gli investimenti classificati di manutenzione straordinaria delle infrastrutture esistenti non sono classificate rilevanti, perché non c'abbiamo niente da nascondere, si dicono le cose per quelle che sono - "...e finalizzati ad una sperimentazione estesa alle nuove tecnologie esecutive per il rilievo e il controllo del piano altimetrico del binario, vi fu un programma di manutenzione straordinaria del costo di 4.800.000 euro" - ne ha parlato mi pare l'avvocato Giovene all'udienza dell'altro ieri - "finalizzato alla sperimentazione della specifica tecnica" (Ndt: *La trascrizione del passo ora riportato potrebbe recare imprecisioni e/o omissioni di parole dovute alla lettura*

veloce dell'avvocato Scalise). Cioè si fa quello che si deve fare con un programma di manutenzione e lo si fa con il referente di progetto, che non l'ingegner Marzilli. Il referente di progetto di questa specifica... mi guardate, mi guarda il consigliere, ma è così, ce l'ha detto la dottoressa La Spina nel suo interrogatorio, il referente di progetto per l'applicazione della specifica del 2001 non è l'ingegner Marzilli - ci arriveremo quando parleremo della posizione personale dell'ingegner Marzilli.

Questo documento prova che l'ingegner Marzilli con la specifica 2001, come diceva un ex Pubblico Ministero, non c'azzecca niente, non c'azzecca proprio niente, perché l'ingegner Marzilli - ve l'ha detto stamattina - è stato nominato responsabile della struttura organizzativa di cui era responsabile nel 2007... nel 2006, dicembre-novembre 2006, e siccome ha delle referenze di progetto diverse rispetto a queste, quindi, quando arriva, la specifica è stata già emanata, per cui lui non deve emanare specifiche.

Anticipo un argomento che poi tratterò dopo più dettagliatamente: lui non deve emanare specifiche, è emanata nel 2001 la specifica. La specifica semmai va messa in atto, va messa in atto però secondo quelle che sono le programmazioni, i contratti di programma e quello che dice anche il ministero poi in quella corrispondenza.

Lui la trova. Nel 2007 viene nominato, le sue funzioni gli vengono date ad aprile del 2008, tant'è vero che l'indicazione contenuta nel capo d'imputazione, che voi troverete in quella relazione di servizio dell'ingegner Zallocco, lo dice chiaramente che gli vengono date la specifica delle funzioni nell'aprile 2008. A giugno 2008 la sua struttura non sta più sotto le Ferrovie, va via. Comunque lui non è stato mai referente di progetto.

Quindi è un intervento classificato come rifacimento delle infrastrutture e quindi rinnovamento dei binari. Tutto questo viene confermato in un altro passaggio del processo, perché è stato acquisito agli atti del processo il 16 luglio 2014 un memo che l'ingegner Gizzi invia all'ingegner Triglia e in questo memo viene chiaramente detto quali sono i finanziamenti occorrenti, che cosa bisogna fare, chi se ne deve occupare, chi è che è il referente di progetto; viene detto tutto quello che vi serve, tutto quello che serviva al Pubblico Ministero, perché questo memo l'ufficio del Pubblico Ministero l'ha acquisito, è affogliato, come vedrete, agli atti dell'ufficio del Pubblico Ministero. Peraltro è stato acquisito due volte, perché, come vedete, lì è affogliato a pagina 93.200 e rotti, io per esempio ce n'ho un'altra copia qui, che sto utilizzando, che sta a pagina 100.034, quindi questo documento viene acquisito più e più volte dall'ufficio del Pubblico Ministero. Però il problema è

che poi questo memo viene utilizzato in malam partem, perché viene utilizzato contro la posizione dell'ingegner Marzilli mentre invece dice un'altra cosa: ribadiva già un questo memo l'ingegner Gizzi quali erano gli obbiettivi del nuovo sistema, rende noto il gruppo di lavoro, nomina dei professionisti, dà un'indicazione precisa; e poi La Spina - ce lo andremo a vedere - ci dice chi è il referente di progetto. Anzi, anzi, l'ufficio del Pubblico Ministero acquisisce a foglio 100.030 - fa parte della produzione sempre dell'udienza del 16 luglio 2014 dell'ufficio del Pubblico Ministero - una assegnazione di fondi che l'ingegner Matteo Triglia fa in relazione a quanto propone l'ingegner Gizzi. E allora leggiamo, in questo documento si dice: "Il referente di progetto ingegner Silvio Gizzi con nota del 21/7/2005 ha manifestato la necessità di finanziare l'intervento di attrezzaggio(?) dei tratti di linea di gruppo A - Bologna-Firenze, Roma, Novara, Milano, Verona e Padova - con sistemi di riferimento (inc.) su base assoluta, per un importo di 4 milioni. Poiché tale richiesta è stata attentamente vagliata e condivisa dalle nostre strutture, si propone di procedere all'assegnazione dei fondi". E i fondi vengono assegnati. Ma a chi? All'ingegner Gizzi, che è il referente di progetto. Che c'entra Marzilli?

Molto rapidamente, signor Presidente. In quel memorandum

c'è scritto chiaramente che lo scopo della specifica non era quello di rimuovere i picchetti o di sostituirli, c'è scritto che il sistema di tracciamento delle curve su base assoluta era solo per le linee ad alta velocità e che su tutte le altre linee il sistema tradizionale, basato sui picchetti, - è scritto testualmente - può ritenersi efficace; anche sulla scorta della consolidata esperienza maturata nel tempo, il sistema su base assoluta coesiste con la presenza dei picchetti.

Analoghe, identiche affermazioni fa la dottoressa La Spina all'udienza del 19 novembre 2014, pagina 34, e mi riferisco a quello che già vi ho letto come risposta alle domande del professor Stortoni.

Lo stesso ingegner Vacca ci dà nuovamente le stesse indicazioni all'udienza del 10 febbraio 2016, pagina 75: "Perché avete installato questo sistema anziché rimettere il picchetto dopo il rinnovamento?"; "Perché c'è l'evoluzione tecnologica, cioè nel senso che il sistema con riferimento su base assoluta è l'evoluzione della picchettazione".

Io non vi voglio infliggere altre norme, vi indico però, perché è giusto che io lo faccia, tutta una serie di norme di riferimento, che sono norme anche di carattere europeo, riferite credo anche dalla dottoressa La Spina: si fa riferimento alle norme serie N3184813803 e 13221, tutte specifiche tecniche di interoperabilità relative al

sistema Alta Velocità e al sistema ferroviario convenzionale. Il treno, come diceva l'altro ieri l'avvocato Giovene, non si ferma al Brennero, quindi c'è bisogno di interoperabilità; nessuno ha mai avanzato problematiche di interoperabilità, sia in relazione alle linee di Alta Velocità e sia in relazione alle linee tradizionali, per la presenza di picchetti. Quindi mi sembra francamente che se volessi utilizzare una terminologia cara all'ufficio del Pubblico Ministero dovrei cominciare a fare un elenco di situazioni e un elenco di rappresentazioni sottolineandole con la bugia a cui spesso ha fatto riferimento l'ufficio del Pubblico Ministero. Qui non ci sono bugiardi, Presidente, ci sono una serie di norme, di circolari e di specifiche che vanno lette e vanno interpretate in serenità, con quella onestà intellettuale a cui ho fatto riferimento stamattina quando ho iniziato a parlare. Perché non si può illudere soprattutto il dolore, non si può illudere a fronte di interpretazioni assolutamente svincolate da quella che è la normativa, perché è molto più semplice dire che un evento è avvenuto ma le cause non sono riconducibili alla responsabilità di Tizio o di Caio anziché costruire sul dolore delle responsabilità che poi non si riescono a trovare e mettere in ambascia anche dei professionisti seri che nel loro lavoro certamente hanno badato soprattutto a elementi di sicurezza.

Teste Zallocco, udienza 16 luglio 2014: "Ha mai ipotizzato il picchetto come un elemento pericoloso per l'infrastruttura?"; "Non so nemmeno se nel mio territorio ci sono, non ho mai analizzato il problema specifico". E' il redattore di quella norma informativa da cui abbiamo fatto il capo d'imputazione, è il relatore di quella nota informativa nella quale è già abbozzata la responsabilità dell'ingegner Marzilli in relazione alla specifica tecnica del 2001: "Non so nemmeno se sul mio territorio ci sono, non ho mai analizzato il problema specifico. Io rabbrivisco, Presidente. Io rabbrivisco all'idea che un ispettore della ASL con funzioni di polizia giudiziaria faccia quel tipo di rapporto e poi mi dica che non ha mai analizzato il problema. Io rabbrivisco, rabbrivisco perché in quel rapporto potrebbero essere intraviste responsabilità di chiunque sta in quest'aula, se il problema non è stato analizzato e se non so nemmeno se il problema specifico io l'ho mai fronteggiato e valutato. Io francamente rabbrivisco, non so voi.

Teste Chiovelli, udienza 24 giugno 2015, pagina 199 e 200, due paginette del teste Chiovelli il quale viene interrogato dal professor Stile: "Questi picchetti che funzione hanno? Sono diffusi per tutto? Hanno una diffusione limitata?". Teste Chiovelli - come vedete sottolineo il cognome Chiovelli: "Sì, sono... ma diciamo risalgono alla notte dei tempi, agli albori delle

ferrovie, sono presenti sulle curve per consentire sostanzialmente l'allineamento e facilitare poi le operazioni di manutenzione". "Hanno una funzione di sicurezza?"; "In senso ampio, in senso ampio si potrebbe dire di sì, per controllare appunto..."; "Relativamente alle curve?"; "Sì"; "Problematiche relative alle..."; "Pericolosità dei picchetti, non per il personale che cammina vicino, tant'è vero che sono verniciate di bianco"; "Problematiche relative alla pericolosità dei picchetti?"; "No, che io sappia no". Chiovelli, teste della parte civile, con un ruolo istituzionale ben definito. Il professor Stile incalza: "In rapporto ai picchetti l'agenzia dopo l'incidente di Viareggio non mi risulta abbia preso nessun provvedimento". Responsabile dell'ANSF sentite cosa risponde: "Sì, lo confermo". Cioè dopo Viareggio l'agenzia non ha preso nessun provvedimento, nonostante l'evento di Viareggio.

La stessa cosa risponde a pagina 206 su domanda del professor Stortoni. E ancora di più il professor Stortoni, che giustamente ha anche una visione comunitaria, gli chiede: "Le consta che qualunque autorità comunitaria sia intervenuta per vietare, sconsigliare, suggerire di abolire il sistema dei picchetti?". Chiovelli a questo punto fa un'articolatissima risposta, vi invito ad andarla a leggere, la trovate a pagina 206 di quel verbale. Sa cosa

risponde, Presidente? Dice solo no, senza possibilità di interpretazioni, senza possibilità che nessuno ci possa giocare intorno. "Le consta che qualunque autorità sia intervenuta per vietare, sconsigliare, suggerire di abolire il sistema dei picchetti?" Chiovelli dice no, dice solo no.

L'ho detto prima, signor Presidente, l'ufficio del Pubblico Ministero si è molto soffermato su quello che noi abbiamo sempre detto perchè lo spirito della nostra produzione era esattamente questo al quale ha risposto Chiovelli a domande del professor Stile e del professor Stortoni, cioè noi abbiamo prodotto gli audit che ANSF ha fatto successivamente all'incidente di Viareggio, con i quali ci impone di rimettere i picchetti laddove ci sono, per dimostrare non, come dice il Pubblico Ministero, cosa doveva fare la ANSF, visto che il sistema che utilizzavate era i picchetti, dove non ci sono vi chiede di metterli. Cosa doveva fare è facilissimo, Presidente: ne ha l'autorità, se avesse pensato che quei picchetti fossero un elemento di pericolo, l'ANSF ci avrebbe detto rimetti i picchetti e fra una settimana rifai questo binario e metti la base assoluta e toglì i picchetti. Non c'è mai stato un provvedimento dell'ANSF che abbia prescritto a RFI di cambiare in qualunque tratta il sistema di picchettazione, ci hanno sempre detto di ripristinare la picchettazione laddove mancava, così

confermando in modo indiretto, se non in modo preciso, che i picchetti sono un elemento di sicurezza.

Sulla rete europea, Presidente, francamente non voglio spendere molte argomentazioni; c'è uno scambio di mail fra ANSF ed ERA, sono prodotti, li avete allegati al fascicolo del dibattito, li ho prodotti io stesso, non erano tradotte, le ho tradotte. Dopo l'incidente, Giuseppe Sciallit, che è dell'ANSF, scrive a tutte, come vedete dall'indirizzo di questa mail che vi stiamo proiettando, a tutte le reti ferroviarie europee chiedendo se hanno dei sistemi di picchettazione o hanno dei sistemi alternativi alla picchettazione. Ora, il panorama europeo certamente è un panorama variegato, ma tutti rispondono dicendo che non vi è stata alcuna iniziativa volta alla loro rimozione laddove sono stati aboliti, finché poi la Germania non risponde e dice: avevamo una picchettazione, questa è rimasta su alcune linee, - esattamente come è in Italia, la mail ve la sto proiettando, la traduzione è a lato, - questi sono (inc.) fatti di pezzi di rotaia interrati verticalmente nella superficie e sono vicini ai binari. Sono esattamente gli stessi picchetti che abbiamo in Italia.

Cosa vi voglio dire con questa carrellata di e-mail e poi anche di immagini molto rapide: alcuni paesi hanno un sistema diverso, alcuni paesi li costruiscono con materiale diverso, alcuni paesi non ce l'hanno più perché

hanno ammodernato tutta la linea. Lo capisco, ma il problema è: in tutti questi paesi è mai sorto il problema, non dico prima, ma dopo l'incidente di Viareggio, visto che gli incidenti ferroviari, come abbiamo sentito anche dall'esame dell'ingegner Marzilli questa mattina, fanno, come dire, giurisprudenza - lasciatemi passare il termine - sul precedente e quindi impongono delle tutele e delle cautele per rimuovere la situazione di pericolo per la quale si è verificato un incidente? C'è qualcuno di questi enti, qualcuno di queste reti ferroviarie, l'ERA, l'ANSF, il Ministero, qualcuno che ha mai detto è sicuro che sia pericoloso il picchetto, è sicuro che va tolto per la sicurezza della circolazione dei treni? Nessuno, nessuno ha mai preso nessun provvedimento nemmeno ex post. E allora come facciamo oggi a ipotizzare una responsabilità dell'ingegner Marzilli per non aver preso un provvedimento ex ante che nessuno prende nemmeno ex post, nessuno degli enti coinvolti nella valutazione del rischio ferroviario a livello non solo nazionale ma anche europeo?

Allora, ho l'ultimo argomento di questa parte, che mi sbrigo abbastanza rapidamente. Il povero teste Vacca ha avuto la spudoratezza di venirci a raccontare che sulle linee ad alta velocità in corrispondenza dei deviatori ci stanno i picchetti.

Io credo che veramente testi così spudorati ne ho visti pochi, e purtroppo, lo dicevo prima, la spudoratezza poi è destinata ad essere, dicono a Roma, ad essere stanata, Presidente, perché se uno è spudorato poi viene stanato, no? E quindi se dici una bugia così grossa... "Ma possibile, sulle linee ad alta velocità i treni viaggiano a 300 all'ora, attraverso i deviatoi a 150 chilometri all'ora, ma possibile che c'avete i picchetti ancora? Ma avete cambiato tutto, c'è la base assoluta, c'è tutte queste cose". Giustamente il Pubblico Ministero nella sua requisitoria si è scagliato contro il teste Vacca, e dice il Pubblico Ministero: "E già ho detto che più di uno, mi pare in particolare i testi Genovese e Vacca" - perché così li identifica bene al Tribunale - "...se la memoria adesso non mi inganna hanno detto che i picchetti si trovano anche sull'alta velocità. Presidente, è RFI che nei suoi documenti ufficiali esclude la picchettazione di tipo tradizionale sulle linee ad alta velocità". Dice il Pubblico Ministero: "Guardi quanto sono bugiardi questi testi che ci vengono a dire frottole, ci vengono a dire che pure sull'alta velocità ci stanno i picchetti". Esclude la picchettazione (inc.). "Tra i numerosi provvedimenti ricordiamo il contenuto del punto (inc.) dell'ormai nota specifica del 2001: "Le presenti linee guida saranno utilizzate automaticamente in caso di costruzione di nuove linee, comprese quelle dell'Alta

Velocità. Tra parentesi, per chi non avesse capito" - perché giustamente il Pubblico Ministero si crea il problema: se c'è qualcuno che non capisce quello che sto dicendo glielo spiego, - per chi non avesse capito, scrive A, B, chiusa parentesi. E ancora guardiamo il contenuto della relazione di RFI del 2001, il foglio 100010 redatto dalla direzione tecnica, tutti sistemi alternativi. Io credo che i testimoni che hanno dichiarato diversamente hanno dichiarato cose false", dice il Pubblico Ministero. Io mi auguro che alla fine il Pubblico Ministero vi chieda la trasmissione degli atti contro questi testimoni che hanno detto cose false, perché se il testimone dice cose false va perseguito, Presidente. Non me ne importa niente che erano tutti e due testi miei, però li dovete perseguire, perché è così, perché le bugie hanno le gambe corte, non c'è niente da fare. E allora il Pubblico Ministero giustamente dice, incalza i testi: "Io farò dei controlli, lo verificherò, andrò a vedere". E credo che l'abbia verificato perché ne ha fatto oggetto della sua discussione. E guardate qua, questa è l'Alta Velocità, signor Presidente, Roma-Napoli, deviatoio zona Piccilli, quello che è indicato dalla freccia è un picchetto, perché in occasione dei deviatoi ci stanno i picchetti. Ufficiali di RFI sostanzialmente ci hanno detto il falso. Quelli indicati in bianco sono picchetti. Invece purtroppo è vero, è vero signor

Pubblico Ministero, le bugie hanno le gambe corte. Bastava mandare Zallocco a farsi una passeggiata sulla Roma-Firenze, bastava mandare l'ineffabile Laurino, toglierlo da Internet quando gioca su Internet, su Facebook, che scrive ai gruppi contro le Ferrovie e scrive ai gruppi di sostegno contro Moretti e controllo quello che fanno le Ferrovie, bastava dire all'ineffabile ispettore Laurino: smettila di giocare, cerca di fare il tuo lavoro. Perché il Tribunale mi ha bloccato quando io ho fatto il controesame di Laurino, Presidente, ma Facebook è una pagina pubblica e se io su Facebook trovo l'ispettore che è iscritto ad un gruppo nel quale si dileggia la figura dell'amministratore delegato di Ferrovie io lo devo far vedere al Tribunale perché il Tribunale deve saggiarne la credibilità intrinseca da un punto di vista testimoniale. Io non ve le ripropongo quelle slide perché tanto le avete viste. Laurino era iscritto ad un gruppo nel quale si parlava contro il sistema ferroviario italiano e le sue valutazioni vanno inquadrare. Io mi accaloro, Presidente, perché io sono preoccupato, come cittadino sono preoccupato di un ispettore di polizia giudiziaria di questa fatta.

E allora andiamo avanti, perché non è solo lì.

Roma-Napoli, Anagni. Quelli che vedete nelle frecce sono picchetti; questi sono deviatoi, il treno affronta questi deviatoi a 160 chilometri all'ora, questo è il limite del

deviatoio e questi sono picchetti.

Torino-Milano, Alice Castello. Questo l'abbiamo preso un po' più da vicino così potete vedere che il picchetto non solo è picchetto ma è costruito con uno spezzone di rotaia ed è dipinto di bianco ed è messo dove va messo.

Altro Torino-Milano, Alice Castello, sempre più vicino; qui siamo sulla stessa tratta, un altro deviatoio.

Bologna-Firenze. Guardate il picchetto come è fatto, è esattamente come è fatto l'altro picchetto. Questa foto è stata scattata il 20 aprile del 2008... il 15 maggio 2008 alle 20:04, prima dell'incidente di Viareggio, Reggio Emilia.

E allora signor Giudice, cosa vogliamo dire della falsità di questi testi? Il problema, Presidente, è quello che vi ho detto prima, cioè il problema è che questo processo ha necessità di arrivare ad una fine che non sia quella ai sensi del 530. E allora voi da questo vi dovrete staccare perché il vostro lavoro e il vostro coraggio non verrà dimostrato se fate una condanna qualunque, il vostro coraggio verrà dimostrato quando argomenterete sulla mancanza di responsabilità di tutte queste persone perbene che stanno di fronte a voi per come è stata costruita l'accusa.

Io non devo difendere il teste Vacca, non devo difendere l'altro teste indicato dal Pubblico Ministero, meglio di me parlano queste fotografie. Meglio avrebbe fatto il

Pubblico Ministero, prima di lanciare i suoi strali contro delle persone perbene, di andare a verificare quello che voleva verificare, perché questo è lo stato dell'arte dell'ingegneria ferroviaria, non ce n'è un altro.

E allora a questo punto vi potrei infliggere una dissertazione giuridica sulla colpa, sul nesso di causalità, sulla prevedibilità dell'evento, ma nulla di tutto questo io dirò perché di questo ne parlerà il professor Stortoni, e siccome le posizioni del professor Stortoni sono simili alle posizioni mie, quindi è inutile che io vi parlo dei principi della Thyssen, è inutile che io vi parlo dei principi della colpa in relazione a quello che è l'oggetto di questo processo, il picchetto, perché poi dopo vedremo se può essere stato il picchetto.

Vi anticipo quella che sarà la seconda parte della mia discussione, cioè vedremo in questo processo se è possibile da parte vostra arrivare, come dicevo stamattina, al di là di ogni ragionevole dubbio a stabilire che sia stato il picchetto a sfondare la cisterna. Ma posto che vi ho dimostrato che il picchetto doveva stare lì e stava lì e nessuno l'avrebbe potuto togliere, quindi è un elemento dell'infrastruttura, e se questa urtava contro un marciapiede e si squarciava contro un marciapiede non avremmo imputato il povero muratore che costruiva quel marciapiede di disastro

ferroviario perché ha costruito un marciapiede con uno spigolo un po' più vivo, dicevo, se riuscite a superare anche quello che vi ho detto stamattina vi darò la dimostrazione dopo, e spero di riuscire a darvela, di come voi non potete arrivare a *quell'al di là di ogni ragionevole dubbio* che ho detto prima, di come voi, come diceva l'avvocato Padovani nel corso della sua discussione, quali custodi del metodo scientifico, dovrete buttare nel cestino tutte le consulenze che vi sono state proposte e tutte le ricostruzioni che vi sono state proposte perché nessuno vi ha proposto una costruzione da un punto di vista tecnico che possa in qualche modo soddisfare un criterio di scientificità in senso assoluto - e ve lo dimostrerò nel pomeriggio perché immagino che adesso vorrete fare una pausa.

Quindi il problema è esattamente questo poi, il problema che voi avrete, fermo restando che il picchetto non è un pericolo, il problema sarà quello di governare, alla luce dei principi della Cozzini e alla luce dei principi della sentenza Cantore, come diceva nel corso della sua discussione il collega di parte civile con il quale poi dopo mi confronterò, e mi riferisco all'avvocato Bagatti, quelle che sono le ricostruzioni scientifiche di questo processo, perché ormai, per fortuna, la Cassazione è andata avanti, si è portata avanti rispetto a quello che già fin dal disastro scriveva il povero consigliere

Battisti nel motivare quella sentenza: le teorie di Stella, le teorie del professor Stella in tema di colpa, il quale parlava di Antolisei dicendo che era stanco delle ripetute e soffritte teorie dell'Antolisei e quindi si era messo a studiare la colpa perchè era stanco di quelle teorie della *condicio sine qua non* così come erano state proposte. Spero che il professor Stortoni non me ne voglia e non mi dia un cattivo voto per queste mie riflessioni. E allora poi lo vedremo, però certamente, signor Presidente, la ricostruzione che vi ha offerto il Pubblico Ministero in tema di pericolosità del picchetto è falsa, non è aderente alla normativa che vi è stata richiamata, è una costruzione necessaria alla tesi del Pubblico Ministero, una costruzione necessaria e funzionale all'idea che un ingegnere ha avuto nel valutare la posizione di questi imputati.

Io credo di poter finire questa prima parte della mia discussone e quindi sono a disposizione del Tribunale, se volete fare la pausa facciamo la pausa, volete che vado avanti vado avanti.

PRESIDENTE - Lei cosa prevede per il suo intervento? Ora c'è la parte relativa alla... Dica lei.

AVV. SCALISE - Sì, adesso cercherò di dimostrarvi che nella dinamica dell'incidente non potete dare retta a nessuno - per essere molto...

PRESIDENTE - Quanto tempo ritiene di impegnare?

AVV. SCALISE - Un paio d'ore - spero.

PRESIDENTE - Un paio d'ore. No, lo dicevo perché abbiamo necessità di dare anche...

AVV. SCALISE - Eh, lo so, l'ho visto anch'io il professor Amodio.

PRESIDENTE - E l'avvocato (inc.). Va bene, allora facciamo una pausa ora, per dare anche una consequenzialità.

AVV. SCALISE - Va bene, grazie.

PRESIDENTE - Ci vediamo alle due, anticipiamo un po', eh?

AVV. SCALISE - Sì, sì, io tanto non mi muovo.

DOPO LA SOSPENSIONE

PRESIDENTE - Prego, accomodatevi. Riprendiamo.

AVV. SCALISE - Presidente, in questa seconda parte mi occuperò un po' di dinamica, senza mancare di sottolineare come nella prima parte ho la presunzione di avervi dimostrato la fallacia della ricostruzione del Pubblico Ministero. E nell'affrontare questa seconda parte, e soprattutto quando la affronterete voi in camera di consiglio questa seconda parte, immagino che avrete lo stesso problema che ho avuto io: la cosa difficile di quello che riguarda la dinamica dell'incidente, ammesso che in questo processo serva la dinamica dell'incidente, è quello di semplificare, di riuscire a trarre una sintesi da tutto quello che da un punto di vista scientifico o parascientifico in questo processo è stato portato alla

vostra attenzione. Perché vedete, se entrerete nel dettaglio dei documenti prodotti e degli esami e dei controesami dei consulenti che sono stati sentiti per quaranta udienze di questo processo, vedrete che la ricostruzione dell'incidente non è una cosa semplice.

Posso dire con estrema franchezza e con molta lealtà - chi mi conosce sa che io oltre a non aver mai avuto paura delle parole, non mi nascondo mai dietro a un dito, - posso dire, dicevo, con estrema franchezza che credo che in questo processo, in tema di dinamica, voi non troverete nessun consulente che abbia mantenuto una posizione univoca dall'inizio di questo processo alla chiusura dell'istruzione dibattimentale. Troverete dei consulenti che cambiano idea, troverete dei consulenti che adattano la ricostruzione dinamica dell'incidente a seconda delle fasi processuali: quello che era buono all'inizio del processo diventa meno buono all'incidente probatorio, diventa ancora diverso al dibattimento, e certamente quello che è stato portato alla vostra attenzione al dibattimento non corrisponde a quello che è stato detto quando si è iniziato il processo e si è cominciato a scrivere di questo processo. Cercherò di mettere in evidenza, con estrema franchezza e senza riguardo per nessuno - e *senza riguardo per nessuno*, - le manchevolezze da un punto di vista scientifico, le ascientificità che sono state portate alla vostra

attenzione, e soprattutto - e *soprattutto* - il metodo che è stato utilizzato, perché il problema della ricostruzione scientifica - immagino ve ne parlerà anche l'avvocato Stortoni alla prossima udienza - è soprattutto un problema di metodo. Voi, dicevo quando ho chiuso la parte prima di pranzo, siete custodi del metodo scientifico, così dice la Cassazione.

Ha ragione l'avvocato Bagatti - e lo cito con molto piacere perché l'avvocato Bagatti è veramente una persona perbene ed ha affrontato questo processo con molta attenzione, come, devo dire, molti dei colleghi delle parti civili, - quando l'avvocato Bagatti dice che il problema sarà quello di calare il processo all'interno di quelle che sono le indicazioni che la Corte di Cassazione ormai ci dà in tema di prova scientifica. Facevo riferimento prima alla sentenza Cozzini, facevo riferimento prima alla sentenza Cantore, perché secondo me da quel punto di vista l'evoluzione giurisprudenziale in tema di valutazione della prova scientifica è un elemento particolarmente forte e innovativo anche all'interno della nostra giurisprudenza. Siamo tutti legati a quel famoso *peritus peritorum* nei confronti del quale la Cassazione non (inc.) il suo volere e il suo sapere scientifico, però la Cassazione ci dice secondo me una cosa bellissima all'interno della sentenza Cantore, che tutti quanti conoscevamo. Peraltro il professor

Cantore era uno dei neurochirurghi di fama mondiale che noi avevamo fino a poco tempo fa, ora è scomparso, al quale questa sentenza annulla una sentenza di condanna. *"Questa Suprema Corte"* - dice - *"ha già avuto modo di porre in luce i pericoli che incombono in questo campo: la mancanza di cultura scientifica dei giudici"* - e aggiungo degli avvocati - *"gli interessi che talvolta stanno dietro le opinioni degli esperti, le negoziazioni informali oppure occulte tra i membri di una comunità scientifica"* - vedete la chiarezza di questo passaggio della sentenza Cantore dove senza infingimenti si dice quello che nei corridoi ci siamo sempre detti in tema di valutazione della prova scientifica - *"...la provvisorietà e mutabilità delle opinioni scientifiche, addirittura in qualche caso la manipolazione dei dati"* - la manipolazione dei dati, e vedremo come in questo processo i dati sono stati manipolati, - *"...la presenza di pseudoscienza in realtà priva dei necessari connotati di rigore; gli interessi dei committenti. Tale situazione rende chiaro che il giudice non può certamente assumere un ruolo passivo di fronte allo scenario del sapere scientifico, ma deve svolgere un penetrante ruolo attivo, divenendo (come è stato suggestivamente affermato) custode del metodo scientifico"*. Ce lo dice anche la Cozzini, ce lo dice tutta la giurisprudenza su questo tema.

E allora, se voi dovete essere i custodi del metodo scientifico, con questo vi dovete confrontare e dovete valutare se all'interno delle rappresentazioni scientifiche che sono state portate alla vostra attenzione tutto fila oppure c'è una ricostruzione che vi possa far ritenere appagati da un punto di vista tecnico, perché anche questo dice la giurisprudenza, certamente il giudice deve scegliere. La Cassazione ci ha detto anche che la perizia ha un rango superiore rispetto agli accertamenti fatti dai consulenti di parte perché in qualche modo i consulenti di parte rispondono agli interessi di una parte, il perito ha avuto un incarico dal giudice, il perito ha un ruolo superiore, lo dice chiaramente la sentenza Cantore, lo dice ancora più chiaramente la sentenza Cozzini e lo dice ancora più chiaramente la sentenza Menichini della VI Sezione della Corte di Cassazione. La sentenza Menichini in questo modo sembra una sentenza sconosciuta, in realtà si tratta della sentenza del processo Cucchi, dove nella sentenza di annullamento con rinvio del giudizio della Corte d'Assise d'Appello che si era celebrato con l'assoluzione degli imputati, quella Corte d'Assise si discostò dalla perizia e discostandosi dalla perizia volle dar credito, anzi volle svilire tutte le ricostruzioni, compresa quella della perizia, assolvendo gli imputati sotto un profilo del nesso di causalità perché non si era

accertata la causa della morte. Dice la sentenza Menichini della Corte di Cassazione che il perito ha una credibilità all'interno del processo maggiore rispetto a quello che è il portato scientifico dei consulenti delle altre parti. Siamo riandati in Corte d'Assise d'Appello, gli imputati sono stati di nuovo assolti, la motivazione della Corte d'Assise d'Appello, che rispecchia il tema giuridico affrontato dalla Corte di Cassazione nel processo di annullamento con rinvio, ha valutato la perizia e ha valutato che anche di fronte a quella perizia comunque difettava il nesso di causalità con l'evento nella condotta degli imputati; si è rifatta un po' a quella giurisprudenza sulla causalità della colpa, di cui credo qualcun altro vi parlerà molto meglio di me, e quindi ha ri-assolto quegli imputati.

Insomma, questo è quello che voi dovete fare. E allora potrei addirittura fare una provocazione, che va ben al di là di quelle che sono le mie vere intenzioni, e la provocazione è questa, Presidente. Il Pubblico Ministero ha cercato di affermare nel corso della sua requisitoria, e lo ha fatto anche l'avvocato Bagatti da par suo, lo ha fatto l'avvocato Veronese, lo hanno fatto un po' tutti gli avvocati della parte civile, che le ricostruzioni scientifiche fatte dai consulenti del gruppo RFI e dai consulenti del gruppo tedesco sono delle ricostruzioni scientifiche che si scontrano tra di loro e che in

qualche modo non sono consequenziali. Io provocatoriamente potrei dirvi: hanno ragione, è vero, ci sono dei buchi, ci sono delle contraddizioni, c'è tutto quello che hanno evidenziato alle Signorie Loro. Bene. Allora dobbiamo vedere se dall'altra parte, cioè se dalla parte dell'Accusa, vi è una tenuta scientifica degli accertamenti che vi sono stati proposti e se questa tenuta scientifica non risente invece anch'essa di tutte le contraddizioni evidenziate nell'approcciare le questioni scientifiche che sono state portate alla vostra attenzione dai consulenti della Difesa.

E allora vediamo se tutti hanno dato sempre una stessa versione, vediamo se le versioni sono cambiate, vediamo come sono cambiate e se sono cambiate su elementi risibili o su elementi fondamentali della loro ricostruzione.

Io credo francamente che per esempio Toni abbia radicalmente cambiato il suo approccio alla dinamica di questo processo - l'ingegner Toni, scusi. Io credo che l'ingegner D'Errico abbia detto delle cose al limite del tradimento del mandato ricevuto - diceva il mio maestro che quando un consulente tecnico non riesce a portare un sapere scientifico autentico, non riesce a portare un apporto scientifico autentico, tradisce il mandato di colui il quale lo ha incaricato della valutazione di quella fattispecie. E nonostante ciò, nonostante che

l'approccio sia diverso e nonostante che le cose stridano tra di loro e fra di loro non siano compatibili, si svolge un miracolo da un punto di vista tecnico e tutti arrivano ad una conclusione: è stato il picchetto.

Ora, il Pubblico Ministero stesso ha svilito questo dato, nel suo intervento, all'inizio del suo intervento ha detto: "Non mi interessa sapere se è stato il picchetto o la zampa di lepre, questo processo è un processo documentale e il processo non è sul picchetto e sulla zampa di lepre". Abbiamo perso un po' di tempo, lo capisco, vi farò perdere un po' di tempo anch'io per dimostrarvi che il processo sul picchetto e sulla zampa di lepre è stato fatto e il processo sul picchetto e sulla zampa di lepre è quello che abbiamo dovuto fronteggiare per moltissime delle udienze. Ha detto il Pubblico Ministero nella sua requisitoria che in questo processo ci siamo trovati di fronte a tecnici di grande esperienza, la migliore scienza ed esperienza è stata quella della Lucchini, e poi "Di grandissimo livello... non voglio fare torto a nessuno, a cominciare da Beretta, da Paolo Toni, da Boniardi, da D'Errico. Voglio dire, i riferimenti scientifici sono quelli? No, non si può venire qua ad inventare riferimenti scientifici che non stanno né in cielo né in terra, che la letteratura non ha mai condiviso né ha fatto propri". Il principio è esatto, è l'indicazione che è sbagliata. Come vedete, il Pubblico

Ministero non ha minimamente pensato di inserire nell'elenco di questi consulenti, uno, mezzo, un pezzo di consulente qualunque delle altre parti, solo i suoi o solo quelli delle parti civili, nei confronti dei quali non ha avuto un atteggiamento sicuramente di benevolenza, opponendosi anche alle domande delle Difese nei controesami dei consulenti, pur non essendo i suoi consulenti, per cercare di difendere l'indifendibile.

E allora questo è il processo, il processo è un processo che va visto da un punto di vista tecnico. E' un processo nel quale a pagina 21 il Pubblico Ministero dice che "dal maggio 2013 parte la rincorsa del Gruppo FS ad una ricostruzione alternativa che abbandoni la prima idea della tenuta dell'aggancio, perché - dice il Pubblico Ministero - potete discutere su tutto, ma su di una cosa io sono assolutamente certo e certamente nessuno ha mai cambiato idea nel corso di questo processo: che la tenuta dell'aggancio locomotore carro 1 ha tenuto fino all'impatto con il picchetto". Lo dice a pagina 21 il Pubblico Ministero. "Che parli di sgancio e che poi parli di cisterna inclinata - argomentando tra l'altro il non argomentabile perché questo ce lo è venuto a dire il professor Bruni ed ha scritto che in realtà diciamo poco prima del passaggio sulla zampa di lepre non soltanto la prima ferro-cisterna si stacca dal locomotore ma avviene lo stacco anche tra prima e seconda ferro-cisterna - è un

elemento inverosimile" - e sono parole del Pubblico Ministero, pagina 21 dell'udienza del 19 settembre 2016. "Inverosimile. Diciamo, ad un certo punto, come si dice, il diavolo fa le pentole ma non fa i coperchi, e i coperchi sono saltati tutti".

E allora a me piace questo argomentare del Pubblico Ministero, perché se l'argomentare del Pubblico Ministero è un argomentare scientifico e il Pubblico Ministero ritiene di partire da un dato che a suo modo di vedere all'interno del processo è un dato fermo come un molite, cioè gancio, aggancio e sgancio della prima cisterna rispetto al locomotore, e sgancio tra il carro 1 e il carro 2, io sono disponibile ad entrare, come dire, in un confronto tra le varie versioni e vediamo se è vero quello che dice il Pubblico Ministero e cioè che tutti quei consulenti a cui ha fatto riferimento sono stati concordi nel definire una determinata cosa.

Però mi piace partire, Presidente, da una indicazione. Quella che voi vedete è la prima pagina, anzi una delle prime pagine, la pagina 9 della consulenza che il perito Toni deposita alla Procura nell'anno 2011. Siamo nella fase in cui questa consulenza è riepilogativa di quella che è l'attività che ha fatto Toni dal giugno 2009 al 2011 e prima della richiesta di incidente probatorio. La data precisa è 11 ottobre 2011. La cosa meravigliosa che io trovo in questa consulenza è l'incipit della

consulenza, perché Toni - mi scuserà l'ingegnere se quando leggerà, se lo leggerà mai questo verbale, si sentirà chiamato Toni, ma a volte mi verrà Toni anziché ingegnere o professor Toni, che è il titolo che egli merita, - dice: "Il primo obiettivo della presente relazione tecnica è quello di dissipare qualunque dubbio, tutti i dubbi in merito alla catena causale degli episodi che determinarono la sequenza che portò all'esito finale catastrofico dell'incidente stesso". Ci aggiunge il professor Toni, perché se ne parlava: "In definitiva si intende dimostrare, al di là di ogni ragionevole dubbio, che la sequenza degli eventi precedentemente richiamati, ognuno dei quali necessario per determinare l'esito, fu la seguente: rottura per fatica dell'assile, svio del carro in conseguenza della rottura, ribaltamento del carro sviato per il passaggio a raso, impatto del carro contro il picchetto 24 della curva 12 dispari di quel tratto ferroviario". Quindi, al di là di ogni ragionevole dubbio, nella prima relazione Toni ci dice che troverà e dimostrerà che l'incidente si è verificato con questa verifica.

E allora, signor Presidente, ci corre l'obbligo di andare a vedere quello che dice l'ingegner Toni, perché l'ingegner Toni, sullo sgancio-aggancio del carro 1 nella sua prima relazione del 2011, ne parla in termini assertivi, però può capitare che nel fare delle

affermazioni tecniche o scientifiche che servono a dimostrare una tesi preconstituita o preconcepita, poi la penna scappi, può capitare che nelle pieghe di una relazione non si riesca a camuffare proprio tutto quello che non vi suole portare all'attenzione.

Lui sostiene sempre che il carro si sgancia sul picchetto, lo dice nelle sue relazioni, lo dice sempre, però a pagina 93 della relazione del 2011 l'ingegner Toni scrive: "Questa è la domanda più importante perché le risposte alle tre domande A, F, G... - 'Dove è avvenuto lo spezzamento' è titolato questo capitolo 'tra il carro finale 106, che è quello che ha impattato, e la locomotiva'. Nella risposta al punto E), sulla base di osservazioni dello scenario dell'incidente, abbiamo giustificato il fatto che il complesso locomotiva ancora sul binario e primo carro ribaltato hanno proseguito ancora agganciati la loro corsa, svincolati dal resto del treno" - quindi lui dice: locomotiva e primo carro già si sono spezzati rispetto al carro 2 e proseguono la corsa insieme - "...che si è distaccato con ogni probabilità in corrispondenza all'inizio della zona del binario arato. Conseguentemente l'esito catastrofico dell'incidente è stato determinato dalla dinamica successiva dei due veicoli locomotiva-primo carro: il carro 106 ha superato la postazione della piegata zampa di lepre della controrotaia detta prospiciente lato mare del picchetto

24 e quello 23, isolato dal resto dei carri. Lo sganciamento della locomotiva - dal carro 1, evidentemente - è avvenuto dopo la zona arata, con un meccanismo determinato dalla rotazione del carro intorno all'asse verticale in senso orario per l'osservatore che guardi la scena dall'alto". Quindi a pagina 93 dice che lo sgancio tra la locomotiva e il primo carro avviene dopo la zona arata.

E allora la domanda da farsi è dove finisce la zona arata, perché altrimenti non riusciamo a capirlo, e ce lo dice sempre Toni a pagina 11: "La fine della zona arata del binario di corsa testimonia l'inizio della rotazione del carrello, la ruota che arava infatti ha perso contatto con il treno, la fine dell'aratura si trova 10-15 metri prima della postazione della piegata zampa di lepre". Non sto aggiungendo nulla di mio, leggo le pagine 93 e 111 della consulenza dell'ingegner Toni. Quindi la zona arata finisce 15 metri dalla zampa di lepre, intorno alla fine di questa zona arata si sganciano il locomotore e il carro 1. Per cui ha voglia Toni a scrivere nella sua relazione che il carro 1 e la cisterna arrivano a braccetto e legati fino al picchetti perché poi l'urto contro il picchetto fa sganciare il carro che si stacca (ha fatto una descrizione pazzesca di questo distacco e l'andremo a vedere) e a pagina 102 dire che sono stati sempre vicini tra di loro, nelle vicinanze e sempre

attaccati, quando purtroppo nelle pieghe della sua perizia (quella diligenza a cui facevo riferimento prima) dice anche una corsa diversa. Quindi già in questa perizia voi avete un'indicazione scientifica - la chiamiamo così? - avete un'indicazione comunque di ricostruzione dello sgancio fra primo carro e locomotiva configgente con quello che poi Toni ci ha detto, dove dice che il carro è stato sempre attaccato alla locomotiva fino all'arrivo sul picchetto.

Nella seconda relazione, quella depositata dopo l'incidente probatorio, a pagina 13 Toni dice che le basi sono inoppugnabili: "Abbiamo dimostrato su basi inoppugnabili che l'aggancio carro-locomotiva ha tenuto fino all'urto del carro con il picchetto 24. Il distacco tra il primo e il secondo carro è avvenuto oltre la postazione della zampa di lepre". Ci dice cosa completamente diversa rispetto a quello che aveva scritto in quelle pagine che io vi ho appena inflitto.

E allora forse conviene verificare subito cosa dice Toni al dibattimento sullo sgancio. Udienza 14 gennaio 2015, pagina 273, controesame dell'avvocato D'Apote. L'avvocato D'Apote chiede: "Allora, abbiamo visto che la ricostruzione del professor Toni rispetto alla traiettoria presuppone una posizione del carro a sinistra della rotaia e soprattutto abbastanza a sinistra della rotaia da poter battere ed essere squarciato dal

picchetto. Questa è la premessa su cui dobbiamo articolare alcune domande. Vorrei innanzitutto capire: siamo d'accordo su questa premessa?" E Toni dice: "Sì, siamo d'accordo. Tra l'altro in una delle precedenti udienze ho proprio dimostrato che quel carro rovesciato è a un metro e mezzo di distanza dal picchetto". "Bene". "In avvicinamento al picchetto; nella mia ricostruzione, il distacco, lo sgancio, lo sfilamento, avviene in concomitanza, poco dopo" - qui dice che avviene poco dopo l'incontro con il picchetto - "con l'urto con il picchetto". Poi c'è una ricostruzione lunga, diffusa, su una misura che Toni prende, sulla quale poi tornerò dopo, perché per poter far tornare le misure, quei 1370 millimetri, ovviamente se lo fa sganciare sul picchetto non gli tornano e allora ci deve sommare il semiscartamento, allora ci deve sommare il tenditore, e alla fine, somma che ti somma, per fortuna la somma alla fine torna, ma il discorso è completamente diverso da quello che aveva riferito nelle consulenze, dove aveva dato una risposta diversa.

Perché il problema era un problema di compatibilità tra la distanza del picchetto e la zona del carro dove si era realizzato lo squarcio, e allora Toni, sempre su domanda dell'avvocato D'Apote, il quale chiede: "Ma se il gancio fosse stato allineato alla direzione del binario senza disassestamento tra i punti di ancoraggio dei ganci della

locomotiva, la quota del punto (parole inc.) sarebbe stato esattamente...?", dice: "Sì, se il gancio fosse stato lì, e la premessa è che la lesione(?) è a 1370 millimetri, sarebbe stato esattamente a 1370 millimetri". "Più 717?" - perché ci somma la metà del binario. "Sì" dice Toni "il semiscartamento". "Uguale a due metri e rotti della mezzeria del binario". "Sì" dice Toni. In realtà poi il picchetto per un po' dei due metri e rotti della mezzeria, ma ci si arriva con qualche altra piccola tolleranza". "Sì"; "Per esempio?" "Il brandeggio, quei venti...?"; "Sì, con il brandeggio ci si arriva. Lei ha detto 230 millimetri". Ci guadagniamo altri 23 centimetri e così arriviamo che tutte le misure ritornano aggiungendo delle misure che non sono delle misure reali ma sono delle misure assolutamente ipotetiche, sia in relazione al brandeggio che sia in relazione al (inc.).

(Ndt: Gli scambi tra gli interlocutori (qui come in altri passaggi della presente trascrizione) potrebbero recare imprecisioni poiché non è risultato chiaro all'ascolto l'esatto momento di passaggio da domanda a risposta).

A questo punto però Toni è in difficoltà, questa ricostruzione così puntuale da parte dell'avvocato D'Apote lo mette un po' in difficoltà, e l'udienza del 14 gennaio 2015 viene rinviata, anche per dare la possibilità all'ingegner Toni di fare mente locale su queste misure, sul perché di queste misure e quant'altro,

si rinvia perché è stanco.

Dopo una settimana, udienza 21 maggio 2015, pagina 4...
21 gennaio 2015: "Eravamo rimasti al calcolo fatto" dice l'avvocato D'Apote "sulla compatibilità della distanza tra il picchetto, me lo ricordo bene, per quale motivo nel caso della distanza di 1370 millimetri, la misura dell'interbinario"; "Sì"; "1435 diviso due fa 717" quindi aggiunge l'interbinario. Mi spiega questa aggiunta?".
"Gliela spiego" - dice gliela spiego, è bravissimo Toni.
"E' che ho fatto un errore, in quel calcolo ho fatto un errore". Cioè quello che era certo all'udienza del 14 gennaio diventa frutto di un errore all'udienza del 21 gennaio. "...quello di andare a trovare una compatibilità, però ho dato delle valutazioni di massima" - *ho dato delle valutazioni di massima*, alla faccia del metodo scientifico - "nel senso che nella relazione avevo fatto lo stesso errore, però vi ho detto che mi mancavano duecento, quattrocento, trecento millimetri, ma non me lo ricordo, dico che questi sono consentiti dal brandeggio del gancio. Nella presentazione che ho fatto, ho fatto però anche un altro errore" - gli errori diventano due, per far tornare quelle misure - "ho considerato che il carro, rispetto al gancio, rispetto al perno del gancio, il carro potesse articolarsi; in realtà questo non è, perché il carro è rovesciato sul suo fianco mentre il gancio può muoversi in questo caso solo in verticale, e

quindi è un corpo diciamo "rigido" con tutto il corpo del carro, allora ho rifatto una verifica". E siamo alla terza. La rifà tra un'udienza e l'altra, dopo aver scritto e riferito in udienza cose... da un punto di vista tecnico, una somma di misure era l'unica cosa che poteva tornare facile facile a chiunque, ma è costretto a rifare il calcolo, Presidente. "L'ho rifatto prendendo una fascia di incertezza ma prendendo esattamente i modelli di calate in cui si è definito il gancio. Posizionando l'articolazione ho potuto verificare che tenendo il carro inclinato di 10°, il picchetto, anche abbattuto, va a incidere esattamente nella posizione dello squarcio, quindi - dice Toni - ho fatto una stima insomma di massima, così come si faceva una volta, non dico a spanne, ma insomma, trovando una fascia di incertezza, sono andato a fare, a calarci sopra una stima precisa in questa settimana". Nella settimana tra un rinvio e l'altro ci cala la stima precisa, Presidente! E prima? I cinque anni prima? "A spanne, di massima, come si faceva una volta". Poi dice, su domanda sempre dell'avvocato D'Apote: "Allora, se squarcia quando il picchetto è (parole inc.), è vero che il picchetto si è spostato a sinistra di quello che abbiamo detto prima? E' vero?". "Beh, sì, rispetto alla posizione verticale il picchetto si è spostato".

Il problema vero di Toni è che poi ci deve aggiungere un

angolo, perché se non aggiunge un angolo non gli torna niente, non può mettere tutti gli oggetti in posizione corretta. E dice all'udienza del 21 gennaio a pagina 40: "No, perché la posizione... manca per capire com'era la posizione tra gancio e squarcio... occorre sapere... ho messo, ho incuneato il picchetto nella ferita, però tutto il carro può ruotare in questa posizione; manca... se non si parla di questo angolo è chiaro che non si riesce a collocare tutti gli oggetti in posizione corretta sul terreno". Presidente, io non voglio commentare, ci vogliono i 10 gradi che poi lui utilizza. Fa un esempio plastico facendolo con le mani, tant'è vero che a verbale si capisce poco, a foglio 44 e 45, vi rimando a quello che ha detto. Poi, per far tornare tutto, a foglio 56, mentre l'avvocato D'Apote si sforza per cercare di capire il metodo di questo consulente, dice: "La cui proiezione poi è rispetto allo squarcio, ricordiamo a tutti, a noi stessi, è posizionato, non si vede ovviamente, è posizionato sui binari di sinistra secondo la marcia del treno, è quello il punto, sono quei due punti". "Avvocato, stiamo dicendo le stesse cose" dice Toni "soltanto che io sono più preciso" - lui è più preciso. Quella distanza è la mezzeria della bocchetta intorno a cui può oscillare il gancio, lo vede?". Magnifico. "Il gancio non è in posizione fissa, il gancio è un organo che si sviluppa, che parte dall'interno del castelletto

di trazione". Dà delle altre misure e alla fine dice: "Ma come facciamo?" - dice Toni a foglio 58 - "Glielo spiego come facciamo: incliniamo il carro di 10 gradi, come si è fatto, ci mettiamo lo sviluppo di tutto, tenditore, organo di trazione, gancio, e vediamo che torna. Che le devo dire?". Non so cosa ci dovrebbe dire. Ci dovrebbe dar conto di un metodo scientifico, Presidente, questo ci dovrebbe dire.

L'avvocato D'Apote, che nemmeno lui si arrende, naturalmente lo incalza, gli rifà la domanda; a pagina 66 ritrovate la domanda sui famosi 1300 e rotti millimetri, sui 717, su come ha fatto a recuperarlo e quant'altro, e ne viene fuori un dibattito fra i due. Il Pm si oppone perché la domanda è nociva, naturalmente il Presidente dice: "Certo, è nociva, però vediamo se l'ha capita" - così finalmente ci dà una risposta che possa darci un contributo, così io interpreto il Presidente e non me ne voglia se interpreto in questo modo. E Toni dice: "No, ho capito, io ammetto l'errore, era un conto un po' semplicistico, tra l'altro considerava il carro spostato e muovendosi soltanto la parte dico... considerando la cinematica in dimensioni reali, quindi andando a fare non un calcolo approssimativo su delle basi ipotetiche" - non un calcolo approssimativo su delle basi ipotetiche, quello che ci ha detto qualche pagina prima, di cui anche una era sbagliata - "ma, esatto, riproducendole

esattamente. Nella mezzeria del binario ho visto che torna il vincolo articolazione del gancio con la rotazione di 10 gradi, 10 gradi rispetto al binario verso mare, e posizione dello squarcio sulla punta del picchetto. E che devo dire di più? E' il disegno, è il disegno, è geometria". Questo è il metodo, Presidente, questo è il metodo.

Sempre all'udienza del 21 gennaio, a pagina 72, dice: "Ho fatto dei disegni nuovi" - riferito a quei disegni - "quando mi sono reso conto dell'errore, ho fatto delle verifiche, se fossero venute diverse lo avrei detto senza problemi" - *excusatio non petita*... "L'avrei detto senza problemi". L'avvocato D'Apote lo incalza sull'attendibilità della nuova ricostruzione, sul disegno e su quant'altro, e dopo aver dato delle risposte in linea con quello che io vi ho detto, sapete cosa dice Toni? Pagina 74: "Ma secondo me non siamo, non siamo affatto lontani da quello che sto sostenendo". *Non siamo lontani da quello che sto sostenendo*, questo è Toni sull'aggancio e sgancio e sulla possibilità del carro 1 di arrivare su quel picchetto, sulle misure che ha preso, sul momento in cui si è sganciato il carro 1 dal resto del treno.

E allora abbiamo il consulente dei consulenti, così mi piace definirlo, perché credo che veramente in questo processo se ne sono sentite di tutti i colori ma le

sciocchezze che ha detto l'ingegner D'Errico da un punto di vista scientifico io credo di non averle sentite mai in un processo dove parliamo di questioni tecniche - e qualche processo di responsabilità da un punto di vista ingegneristico o professionale da un punto di vista medico l'ho fatto nella mia vita; io credo che la fantasia, la superficialità e l'atecnicità di quello che ha detto l'ingegner D'Errico, io francamente credo di non averla mai incontrata. La domanda è quando si sgancia il carro 1 dalla locomotiva, la stessa domanda di prima. Intanto va detto, perché ce l'ha detto lui, ed è stata l'unica cosa nella quale è stato devo dire sincero, ci ha detto che prima di Viareggio non si era mai occupato di ricostruzione di incidente ferroviario. Ci ha detto che prima di Viareggio non aveva mai affrontato il problema della dinamica così come lo ha affrontato qui, e soprattutto che prima di Viareggio non aveva mai utilizzato il suo collaboratore Adams che utilizza in questo processo. Lasciatemi passare l'ironia sul collaboratore Adams, Presidente, perché veramente io rabbrivisco; forse sto andando avanti negli anni, ma quando l'atecnicismo arriva a queste punte supreme io credo che veramente bisognerebbe dare un premio alla fantasia perchè non c'è altro modo per risolvere i problemi. Il problema che ci ha voluto trasferire D'Errico è che noi ci dobbiamo confrontare con un

algoritmo, che molte cose anche lui vede che non funzionano (e ci arriveremo a queste cose che non funzionano) e ci dobbiamo confrontare con un algoritmo, che secondo lui è stato il picchetto, che il picchetto è l'orma insanguinata di questo processo, che la zampa di lepre non può essere stata, e ci dice qui al dibattito, con molta forza, con molta veemenza, ce lo ricostruisce, ce lo fa vedere visivamente che la locomotiva e il carro 1 rimangono agganciati fino all'urto con il picchetto. Abbiamo visto i filmati, andateveli a rivedere tutti quei semaforini che si accendevano al signor Adams mentre venivano proiettati. E allora mi sono chiesto, anzi, devo dargliene atto, l'avvocato Ceci si è chiesta: Ma è possibile tanta veemenza? Da cosa deriva? E siamo andati a vedere, a spulciare, a studiare, Presidente, la relazione acquisita agli atti dell'incidente probatorio, sulla quale ho fatto domande che mi volevano essere impedito e il Tribunale mi ha consentito di fare domande, del 31 ottobre 2009, depositata dall'ingegner D'Errico. Il 31 ottobre 2009 ancora D'Errico non aveva fatto il corso avanzato dell'avanzato dell'avanzato, quindi quei corsi che l'hanno fatto diventare avanzatissimo nella ricostruzione della dinamica, era rimasto alle cognizioni di base che lui aveva all'università in tema di dinamica, come ha rivendicato, durante il mio controesame, qui al

dibattimento. L'ingegner D'Errico ci dà questa rappresentazione grafica a pagina 53. Ora, come vedete, le scritte sulla destra sono leggibili a metà. Devo dire che non ho fatto istanza al Pubblico Ministero per avere copia di questa consulenza perché non volevo, come dire, far puntare l'attenzione del Pubblico Ministero su questa consulenza, perché non volevo che si ritornasse o si cercasse di risistemare il non sistemabile. Quindi questa prima parte ha le scritte a metà, però voi avete la consulenza nel fascicolo dell'incidente probatorio e potete andarvela a vedere. E allora cosa vediamo da un punto di vista plastico: nella figura su in alto voi vedete il marciapiede con a fianco il treno, c'è un'indicazione di dove si rompe l'assile, il treno prosegue, sormonta il marciapiede nella figura 2, nella figura 3 la locomotiva è già fuori dal marciapiede e come vedete l'ingegner D'Errico ci mette un movimento di rotazione, nella figura 4 l'ingegner D'Errico disegna la locomotiva che va dritta e il carro 1 che gira verso destra. La cosa interessante è che l'ingegner D'Errico non si ferma a questa ricostruzione ma va avanti, e quindi a pagina 54 (questa era 53) di 87 disegna - lo vedete qui - lo sgancio della locomotiva dal carro 1, e sentite cosa scrive, perché qui per fortuna la scritta nella copia che ho io si legge per intero. Leggete quanto dice l'ingegnere nella prima scritta: "In fase di

ribaltamento compirà una rotazione sul suo asse longitudinale di circa 90 gradi. Il carro 1 si sgancia dalla locomotrice in questo istante (anche se è iniziata precedentemente) e si avvia in automatico la frenatura rapida per via dell'interruzione del (inc.). La rotazione induce nel carro 2, a seguire, un ulteriore momento di ribaltamento". Quindi scrive, nella relazione che deposita prima dell'incidente probatorio, che lo sgancio del carro 1 dalla locomotiva si realizza alla fine del marciapiede e quindi molto prima della piegata zampa di lepre che poi, secondo la ricostruzione dei consulenti di RFI, va ad impattare il carro. Questa relazione è stata depositata anche all'udienza del 16 luglio 2015 e quindi la trovate nei depositi di quella udienza.

L'ingegner però poi deposita, dopo l'incidente probatorio, una nuova relazione, la relazione del 26 maggio 2015, e la relazione è depositata nel corso del suo esame in questo dibattimento, dove a pagina 83, 84 e 85 propone al Tribunale e propone a noi tutti, nel corso del suo esame e del controesame, una diversa ricostruzione. Ora io non vi sto ad infliggere tutte le ricostruzioni che fa l'ingegnere, ma degne di nota sono il punto 10, cioè i segni di urto presenti sulla zampa di lepre e la deformazione della punta della zampa di lepre, e il punto 13 sul castelletto di trazione. Quando arriva al punto 15, forse ormai stanco e sicuramente non memore

di quello che aveva scritto nella prima relazione, scrive: "Durante l'urto contro il picchetto 24 il carro 1 rallenta e viene spinto, respingente contro respingente, dal carro 2 sganciato già (vedi punto 13), questa spinta in avanti fa urtare il carro 1 contro il locomotore. Il movimento di rotazione del carro 1, movimento della coda del carro 1 verso monte, già avviato, combinato con il movimento in avanti determina lo sganciamento sfilamento del carro 1 al locomotore". Ci propone una versione completamente diversa: cioè il carro 1 si sgancia dal locomotore perché tamponato dal carro 2 che si era già sganciato e che sta scivolando sulle rotaie; quindi il carro 1 ha la trazione del locomotore, il carro 2 sta dissipando la sua energia sul binario, e quindi naturalmente anche io che sono stupido lo capisco che è in fase di rallentamento, comunque ha la forza di sopravanzare la locomotiva e tamponare il carro 1 che si sgancia finalmente perché viene tamponato. Tutto questo in mezzo secondo, perché questo è il tempo che ci ha dato l'ingegner Toni per la realizzazione del taglio tra cisterna e picchetto. E allora lo sgancio è avvenuto come dice nella relazione del 2009 o del 2015? Cosa c'è in mezzo a queste due relazioni che ci rende problematico o necessario cambiare questa relazione?

Perché poi l'ingegner D'Errico, anche lui preso dal suo sapere scientifico, nel controesame, quando io gli

contesto le forze e quindi come quei cinquanta kiloNewton - che anch'io ho scoperto essere un termine di misura, ma l'ho scoperto in questo processo io - potessero produrre quella spinta e dico: "Ingegnere, mi dica, la spinta che riceve, la riceve per i respingenti posteriori del carro 2 che sopravanza il locomotore, respingenti e carena su cui il carro 1 sopravanza?". "Mi deve dare il tempo di riguardare perché ci sono stati..." - tra l'altro questa non è solo una cosa che mi mostra per poi esserci un'errata corrige, cioè c'è stato un errore, detto in termini comprensibili a me - "Devo riguardare perché ne ho verificato un altro" - quindi verifica anche un altro errore mentre io gli faccio le domande - "devo riguardare, ne ho verificato un altro dove c'è un'errata corrige, che poi segnalerò, però ho bisogno di verificare che non abbia io fatto dei passaggi di dati da tabella Excel, che alla fine non abbia fatto degli errori". Dopo che ha scritto, ha firmato, ha fatto le sorgenti, ha dato quei filmati e quelle sorgenti alla DGF, sulla quale hanno lavorato - e pure lì ci arriveremo, sulla DGF - e io gli chiedo come facciamo a verificarlo, dice: "Scusi?" - perché non parlo facile. "Questa verifica, le chiedevo, che tipo di verifica è?". "Devo verificare se nel trasporto di dati, che sono rielaborati in Excel alle didascalie che sono state inserite, e quello che ho detto che non ci siano state delle errata corrige, e siccome ne

ho trovato un'altra nello stesso diagramma, però sul diagramma di sinistra, perché era rimasto scritto il valore sballato" -lo dice lui, non io - "dell'unità di misura, non escludo che abbia lasciato delle errata corrige, quindi un altro valore sballato, però debbo avere il tempo di verificare". Cioè parla - adesso, senza fare ironia, Presidente e Signore del Tribunale, senza fare nessuna ironia, perché qui veramente di ironia non se ne sente proprio il bisogno - parla del sistema Adams come se fosse una terza persona, come se avesse un bambino con il quale deve colloquiare e al quale deve dare delle indicazioni, e quindi ne parla come se fosse - lasciatemi passare il termine, tanto parlo di un computer, di un sistema - il figlio stupido che va accudito.

"Senta una cosa", gli dico io, "ma se noi abbiamo..." - sto leggendo il mio controesame all'udienza del 10 giugno 2015, le pagine che vanno da 75, 76 e 77, poi vado ancora avanti, ce n'è un bel po' di pagine da leggere e da farvi vedere perché qui viene fuori tutto il metodo scientifico. "Ma se noi abbiamo questa forza dei 500 kiloNewton in cinque metri prima dell'arresto, la domanda successiva è: ma se questa forza è dovuta solo all'attrito, come lei dice, perché non c'è la stessa coppia anche prima ed abbiamo un dato diverso?". D'Errico: "No, scusi, l'ho interrotta. Non è dovuto all'attrito, si spiega bene

nella descrizione del modello (Adams). In questo momento il modello, in accordo con i dati elaborati dal VIS, sta simulando lo sganciamento-sfilamento del carro, pardon, del gancio del carro 1, del gancio posteriore, per cui per la coppia impostata" - *per la coppia impostata* - sarà giusta? sarà sbagliata? sarà reale? - "...è trovata come soluzione derivante da queste due forze contrapposte, ovvero (inc.) del locomotore, la spinta estratta del castelletto di trazione ricevuta da dietro, è questo che determina l'ulteriore rotazione".

Perché, Presidente, non ci dimentichiamo che la simulazione che ci ha fatto vedere D'Errico è esattamente quella che io vi sto riproiettando in questa slide, questo avanzamento, come vedete, è un avanzamento che viene fatto da Adams in modo plastico e veloce, e in questa ricostruzione al rallentatore, che pure abbiamo avuto modo di apprezzare perchè proiettata dall'ingegner D'Errico, arrivati a un certo punto... adesso guardate la cisterna rossa: per arrivare alla posizione di quiete, che è la cisterna bianca, la coda, che sta andando verso l'esterno, continua a andare verso l'esterno e poi ritorna indietro, ha bisogno di fare un movimento. Pensate a ottanta tonnellate che hanno un peso e una forza di traslazione, nel traslare portano la coda in avanti e poi per fermarsi la portano indietro? Mah, io francamente non sono un ingegnere, però se io prendo il

telefonino e lo lancio ruotando, quello per fermarsi continua il suo moto di rotazione, non è che mi torna indietro. O impatta contro un altro ente per cui torna indietro, o altrimenti è impossibile questa ricostruzione proposta dal consulente delle parti civili sui fotogrammi.

E allora su questo modello io gli chiedo, a pagina 78 e seguenti, una spiegazione. Dico: "Mi potrebbe dare una spiegazione rispetto a questa secondo fotogramma tratti dallo scenario dinamico?". Dice: "Tutto il modello era per studiare un punto di vista dinamico in grafica 3D, poi (inc.). Beh, ho detto prima che sono ingegnere meccanico...". Poi io chiedo: "Mi ha risposto. Mi sorgeva a questo punto una curiosità: quali sono le sue competenze nel campo della dinamica, professionali e scientifiche?" D'Errico mi dice: "Beh, ho detto prima che sono ingegnere meccanico, costruttivo prima di tutto, quindi come ingegnere la dinamica la conosco e anche bene" (c'avrà fatto anche l'esame). "Da un punto di vista professionale, per quanto riguarda l'elaborazione e l'uso di software Adams io l'ho usato anche per altre varie cose, anche didattiche, negli anni scorsi, ma per prepararmi a questa ultima realizzazione" - perché si è preparato l'ingegnere, bravo - "...che era in ballo nella mia testa da due anni, ho seguito dei corsi specialistici diretti, uno avanzato, uno avanzato dell'avanzato, sono

tre, a partire dall'anno scorso". Al che io gli ho detto: "Naturalmente la sua esperienza mi sembra assolutamente recente in campo di dinamica". Dice: "No, beh, in due anni, con corsi avanzati e l'avanzato dell'avanzato, io l'esperienza l'ho maturata in questo campo". Allora gli faccio vedere questo filmato, quello che vi ho fatto vedere prima, e dico: "Ecco, vediamo il carro rosso in quel movimento che si compenetra con quello grigio, facciamo andare avanti senza fermarlo, facciamo andare avanti, adesso a velocità ridotta, come mai - gli chiedo - la coda va prima in alto per poi ritornare, fa l'angolazione e ritorna indietro?". Voi vi aspettate una risposta in qualche modo tecnica, quantomeno. Mi dice: "Le confermo il movimento, ma è il modello Adams, che io non ho toccato. Io ho descritto... Posso? Dico: "Prego". "Il modello Adams io non l'ho toccato, cioè l'ho fatto scorrere da solo, io ho semplicemente impostato e descritto, per cui non ho fatto nulla, alla fine. L'ultimo intervento dell'algoritmo immesso all'interno del codice Adams è per simulare questa coppia che lei diceva, perché è stato un parametro dedicato ad Adams dicendo" - *dedicato ad Adams*, ci parla - "...dicendo di trovare una soluzione: caro Adams, trovami una soluzione, no? Ti dico che deve fare così, troviamo questa soluzione, se esiste una soluzione per rappresentare queste tre posizioni". "La soluzione la trova Adams,

quindi?", gli dico io, "per far ritornare nella posizione l'ultimo carro va avanti e indietro senza una spiegazione?". "Guardi, può anche non accontentarsi", mi risponde, "però più che dirle che io non ho toccato la simulazione Adams... Poi l'ho detto subito che i codici numerici hanno delle grosse limitazioni e per questo io sono abituato a ricostruire sulle evidenze del caso concreto". Insisto: "Benissimo, però mi dica queste variazioni, lo scartamento, questi 23 gradi, va avanti, indietro". Lui mi dice che non è d'accordo sugli angoli che io avevo messo in una slide, vi evito alcuni passaggi. Alla fine io dico: "Concorda comunque che c'è quel movimento strano - lo definisco così per semplificare - nell'ultimo frame del suo filmato?". "Ma le dico anche di più: concordo che c'è anche quel movimento, punto". Cioè anche lui non sa dare una spiegazione. Allora interviene poi il Tribunale e D'Errico dice: "Concordo che c'è questo movimento specifico, ho già detto una volta a verbale e lo rispecifico che non vi è nessun intervento dall'esterno, per cui è un movimento finale dovuto, e dico probabilmente, alla composizione finale del modello numerico. Continuo a dire che i modelli numerici non vanno bene per ricostruire gli incidenti". Mi permettete che io dica a questo punto povera DGIF, povera DGIF che ha utilizzato le sorgenti di questo ineffabile consulente

della parte civile per realizzare la sua relazione che è stata depositata all'udienza preliminare. Alla faccia della scientificità del metodo. Ma insiste, insiste ancora sul tamponamento, e allora io gli chiedo - e vi rimando alle pagine di quel verbale, ve le sintetizzo senza leggere, io gli chiedo: "Ma scusi, ma lei ha fatto una verifica, visto che sostiene che c'è stato un tamponamento del carro 2 al carro 1, per individuare le tracce di questo tamponamento?". Dice: "No, guardi, i respingenti quando il treno cammina sono attaccati, quindi di tracce ne abbiamo molte". Io gli chiedo: "Scusi, ma di tracce di sfregamento ne avremo tante perché il treno cammina, quelli si muovono e sfregano perché qui c'è stato un urto che lo fa andare avanti - come lo ha descritto in quello che vi ho letto cinque minuti fa - "ci devono essere delle tracce diverse e più sostanziose". Niente, non si trova, mi dice: "Guardi, pazienza, non so come aiutarla, però i respingenti si sono toccati perché lungo tutta la ricostruzione i respingenti si toccano, non una volta, diverse volte, fra il carro 1 e il carro 2, è quello che io le commento dicendo non ho informazioni di forza". Lo diceva il Pm: non si può venire qui ad inventare riferimenti scientifici che non ci sono e che non stanno in cielo né in terra, così ha detto il Pm. Che dovremmo dire noi. E alla fine, stremato da questo mio incalzare - pagina

dovrebbe essere 88 e 89 perché qui mi manca la pagina - dice: "Non l'ho verificato". Intanto, mentre parla, io apro le foto del carro posteriore e vedo di trovare qualche foto che possa... in qualche modo darmi in auto in questa ambascia in cui mi sono infilato. Davvero - davvero - un invidiabile metodo scientifico, davvero una verifica puntuale su tutte quelle che sono le affermazioni, davvero, ancora una volta, una attenzione a quello che è successo. Ecco perché io dicevo prima che almeno da un punto di vista scientifico qualcosa in più potevamo ottenerla in questo processo.

Ma questa spiegazione diventa ancora più chiara nel corso del controesame dell'avvocato D'Apote, perché l'avvocato D'Apote, come me, quando addenta l'osso non lo molla e quindi il povero D'Errico si è trovato incastrato. Dice: "Ci spieghi, spieghi al Tribunale e a tutti noi come è possibile che il punto in cui lo squarcio della cisterna sul picchetto ormai a terra, distante dal binario ad una certa distanza che non ricorda, possa essere raggiunta quella distanza dal carro agganciato al locomotore, visto che, primo, - ed è questo che le chiedo, se lo ricorda, - quel gancio è di meno di un metro. Se lo ricorda?". Risposta: "Non me lo ricordo ora". Poi parlano del brandeggio e gli dice: "Allora, quest'asta, sia pure snodata, che collega le due rotabili, luna circa un metro, che brandeggia al massimo di 12 gradi, di quanto

si può spostare per consentire alla cisterna di arrivare al picchetto lontano dalla metà della mezzeria del binario oltre due metri?". Risposta: "Avvocato, io ho un difetto che è quello di non fare calcoli e misure a mente. Ho un metodo e uno strumento molto più preciso che mi ha dato ausilio durante tutto il prosieguo della ricostruzione del lavoro, per cui la mia risposta è: a mente non dico nulla, ci sono dei sorgenti che sono stati generati e a noi torna tutto" - Un'affermazione assolutamente apodittica e un'affermazione che non ha un minimo supporto scientifico - "Poi, se la questione è vogliamo controllare, possiamo controllare". Ma cosa devo controllare. Se io ti chiedo delle spiegazioni su come queste sorgenti sono state create, su quali sono stati i dati che sono stati inseriti, quali sono le misure che sono state inserite e quant'altro per arrivare ad una ricostruzione dove un carro mi ritorna indietro nel momento in cui si deve fermare, e non me lo sai spiegare... Questo è il metodo scientifico.

Vi tratterrò in modo molto rapido su un'altra situazione dalla quale emerge veramente la contraddizione intrinseca di questi consulenti, e mi riferisco alle versioni di Toni sull'urto contro il picchetto, perché anche qui l'ingegner Toni ha dato abbastanza, come dire, sfogo a quelle che sono le sue capacità tecniche cambiando serenamente versione, cambiando serenamente la direzione

dell'urto, cambiando serenamente tutto quello che si poteva cambiare tra la prima e la seconda perizia - non mi stancherò mai di dirvi - perché in mezzo c'è l'incidente probatorio. Incidente probatorio del quale il Pubblico Ministero nel sua requisitoria si è anche lamentato, perché ha detto che i periti hanno ricostruito la dinamica ma loro non volevano che la dinamica venisse ricostruita, quasi come se le norme del nostro codice non si potessero adattare in tutta Italia e ci fossero delle zone franche. Se io chiedo l'incidente probatorio le altre parti hanno la possibilità di allargare i temi dell'incidente probatorio e quando i quesiti vengono ammessi dal giudice ci si confronta su tutti i quesiti che vengono ammessi dal giudice; non perché io lo chiedo per una cosa l'incidente non può essere allargato anche ad altre valutazioni tecniche necessarie per la soluzione dei problemi processuali. Dico una banalità e chi parlerà dopo di me avrà modo di bacchettarmi per la banalità che ho detto, visto che è tra i padri di questo codice di procedura penale.

E allora Toni, dicevo, ci ha dato delle versioni che sono facili da verificare: come urta il picchetto la cisterna. Ma vado velocissimamente. Questa slide, che ho fatto vedere a Toni, non so se ve la ricordate, nel corso del mio controesame a Toni, è una slide che ci rappresenta il picchetto. Non ho toccato nulla, ho fatto la foto, ho

fotografato il Pdf della relazione del professor Toni, e la trovate a pagina 60 della relazione del 2011. In questa slide Toni dice che la velocità dell'urto con il picchetto 23 è quella striscia verticale, la velocità dell'urto e la direzione dell'urto con il picchetto verticale è questa striscia lunga, cioè urta in quel senso, il fungo del picchetto è in basso, l'urto diciamo è quasi parallelo al fungo del picchetto. Ci indica dov'è il mare, dov'è il monte e il senso marcia treno. Nel 2012 Toni dà quest'altra versione (pagina 35 della relazione dell'ingegner Toni): la freccia da nera diventa rossa e viene messa una sola freccia, ma nel descrivere questa nuova versione cosa fa l'ingegner Toni, capovolge il picchetto, mette il fungo in alto e il petto in basso, perché così non si riesce a capire bene se ha cambiato idea oppure no perché abbiamo capovolto tutto. Allora noi abbiamo fatto un'operazione, abbiamo rigirato il Pdf con la funzione gira in senso orario o antiorario che hanno i programmi, e se noi li mettiamo a confronto vediamo che nella prima versione la cisterna impatterebbe il picchetto dall'alto verso il basso, nella seconda versione dal basso verso l'alto, quindi prima da mare verso monte e poi da monte verso mare. Lo spigolo per fortuna è rimasto lo stesso, è la versione dell'urto che cambia radicalmente.

Ma Toni, l'ingegner Toni, il professor Toni, non si è,

come dire, accontentato di una rappresentazione di disegno, ha anche preteso di accompagnare i suoi disegni con delle rappresentazioni fotografiche e quindi, nella relazione del 2011, ha sommato alla figura 10.9, che era quella che abbiamo visto all'inizio, anche la figura 147 della relazione numero 11, dove voi vedete che l'ingegner Toni indica il tagliente che ha penetrato il picchetto, lo spigolo del tagliente, e indica come è avvenuto insomma l'impatto tra picchetto e cisterna mettendo delle indicazioni precise sul picchetto che era stato fotografato nel corso dei rilievi della polizia giudiziaria.

Nel 2012 fa la stessa operazione, cioè mette a confronto il petto reale del picchetto con lo squarcio e, come vedete, lo mette in una posizione diversa rispetto a quella del 2011.

Ancora. Nella relazione del 2011, con il picchetto affossato nel ballast, l'ingegner Toni fa vedere il plinto di fondazione che un po' emerge dal ballast, fa vedere lo spigolo abraso, la direzione di impatto del carro e la radice mancante sulla punta del picchetto che è quella che a suo modo di vedere ha sfondato e urtato il picchetto.

Quando è venuto in udienza, l'ingegner Toni ci dà una ricostruzione dell'urto diversa: cioè a sfondare e a creare lo squarcio sulla cisterna non è più lo spigolo

del picchetto, come abbiamo visto nella ricostruzioni, ma è il petto del picchetto, perché secondo l'ingegner Toni urta, buca, si gira, o quantomeno la cisterna ruota per cui impatta contro il petto del picchetto. Questo perché, perché nel corso di tutto l'incidente probatorio e a seguito dell'incidente probatorio è emerso che non c'era una compatibilità tra il picchetto e lo squarcio, che non c'era una compatibilità tra il picchetto e il truciolo che è stato ritrovato, e quindi deve giustificare una compatibilità tra il picchetto e la larghezza dello squarcio e quindi lo deve per forza girare e farlo impattare di petto, perché se non si gira non riesce a fare quello squarcio di 23 millimetri che è stato ricavato poi all'interno dell'incidente probatorio, che, guarda caso, è esattamente la misura della piegata zampa di lepre che è larga 23 millimetri. Perché se la piegata zampa di lepre entra nella cisterna senza bisogno di fare tutti questi balletti e questi giri della cosa, ci calza perfettamente. Il picchetto lo dobbiamo in qualche modo adattare e allora si inventa il petto del picchetto e diventa una produzione plastica: ci dice che questi sono gli spigoli che tagliano il picchetto - Presidente, questa è una fotografia e le frecce sono dell'ingegner Toni, non sono mie, sono le slide che Toni ha proiettato nel corso dell'udienza dove è stato sentite dai pubblici ministeri, - e ci dice ancora meglio dopo, perché affonda

il suo argomentare, che quelli sono i taglienti che avrebbero tagliato la cisterna, cioè quello spigolo iniziale diventano i taglienti. Quindi, prima relazione, seconda relazione, foto della prima relazione, foto del dibattimento, l'ingegner Toni in realtà ci cambia quattro volte la posizione di impatto della cisterna con il picchetto.

E allora, per ritornare a quel discorso che abbiamo fatto e senza che io vi infliggo tutto quello che io ho qua sulle affermazioni dell'ingegner Toni, ma potete voi in qualche modo dire che questa ricostruzione ha una valenza scientifica che in qualche modo vi appaga e sulla quale voi potete motivare una sentenza purché sia? Volete che vi leggo tutti i passaggi del dibattimento dove Toni ha cambiato parere, dove Toni ha dato delle indicazioni completamente diverse? Perché i passaggi del dibattimento ci sono. Vi invito a leggere udienza 15 dicembre 2014, pagina 137 e seguenti, dove a mia domanda "(parole inc.)", allora Toni dice... si mette subito sulla difensiva, Presidente, e dice: "Qui non avevamo ancora approfondito" - nel 2011. Nel 2011 viene fatto un incidente probatorio dove vengono individuati 30 imputati e lui non ha ancora approfondito? Non ha ancora approfondito. "E' esattamente l'azione di taglio che io ho illustrato, però chiaramente durante queste udienze e in quella linea lì c'è un leggero errore perché dovrebbe

essere inclinata dalla parte interna". Ancora in udienza riesce a trovare errori di inclinazione nella prima versione che lui ci propone nel 2011.

Ma scusatemi, ma qui stiamo veramente scherzando. Siamo a giudizio da sette anni, c'è gente che non dorme la notte perché ha un processo sulle spalle e si è sentita chiedere una quantità di pene impressionante per un fatto che comunque rientrerebbe nell'alveo di un fatto colposo, con Toni che mi dice non aveva ancora approfondito nel 2011, nel 2012 cambia versione e al dibattimento ne dice altre? Ma stiamo scherzando.

La mia domanda è (pagina 139): "Tra questa rappresentazione e questa rappresentazione che lei fa dopo cambia qualcosa?" - io intendevo dire cambia qualcosa da un punto di vista tecnico. Mi dice: "Sì, cambia, perché questa qui giustifica meglio la posizione che aveva il picchetto diciamo sul terreno così come è stato trovato e giustifica le abrasioni trovate sul picchetto in relazione alla posizione relativa durante il taglio, tutta quella sequenza che ho fatto vedere. Questa è la mia maturazione ed è il mio approfondimento" -Presidente, *la mia maturazione* su una ricostruzione tecnico-scientifica di un fatto dove gli elementi presi a base della valutazione del fatto erano tutti lì e non si sono mai mossi da quel capannone di Calambrone dove sono custoditi la cisterna, il picchetto, la zampa di lepre e

tutto quello che andava verificato? Una maturazione nel 2012? Poveri noi. "Nella prima perizia avevo già analizzato tutta una serie di ipotesi, dopo l'incidente probatorio diciamo sono stati ordinati ulteriori accertamenti, è stato fatto un approfondimento, e andando a riesaminare il materiale e guardando esattamente i segni di abrasione e ancora i reperti mi è venuta... ho ricostruito quello che vi ho fatto" - stava dicendo mi è venuta un'idea, e quindi ha ricostruito in questo modo quello che ha fatto adesso.

Il problema è questo, Presidente, il problema è che l'incidente probatorio ha dato un risultato che nessuno aveva immaginato potesse dare e quindi si è stati costretti a cambiare idea, a cambiare idea per adattare gli accertamenti a quello che è venuto fuori nell'incidente probatorio; perché c'è anche un'altra necessità, che è quella di giustificare la posizione del picchetto nel momento che impatta contro la cisterna, perché anche su questo, Presidente... Sto andando veramente all'essenza delle cose perché se dovessi leggervi tutto quello che abbiamo preparato rischio di fare un'opera immane e di... però io, veramente, sono sicuro che voi andrete a vedere tutto con molta attenzione. "Nella prima rappresentazione del 2011", chiedo io, "non aveva, come dire, verificato che si trovava il picchetto affondato nel ballast?". Risposta

dell'ingegner Toni: "Non c'era una ricostruzione precisa come c'è ora". Perché? Le foto sono le stesse, il plinto è lì, il picchetto era lì, lo squarcio non si è mai mosso, è rimasto assolutamente uguale.

E allora, dicevo, nella prima relazione il picchetto è in piedi, urta contro la cisterna e sfonda la cisterna; nella seconda relazione il picchetto è coricato, viene fermato nel ballast dal peso della cisterna perché il plinto, secondo la ricostruzione dell'ingegner Toni, è stato ritrovato abraso. Queste visivamente sono le freccette che ho messo io eh, lo dico, le ho messe io, che ricostruiscono un po' il cambio di direzione dell'urto cisterna-picchetto secondo le varie ricostruzioni che fa l'ingegner Toni. Dicevo, il picchetto viene costipato nel ballast, secondo l'ingegner Toni, ed è quello che rende il picchetto forte per poter bucare la cisterna. E allora io mi chiedo: se questo è il picchetto, se il picchetto viene costipato nel ballast, se il picchetto viene bloccato nel ballast, tant'è vero che l'ingegner Toni dice che quel cemento mangiato sulla base del picchetto dà la prova e la dimostrazione che è rimasto compresso nel ballast e quindi fermo nel ballast, ma dove sono sul ballast i segni di passaggio della cisterna? E soprattutto, dove sono sulla cisterna i segni di struscio del ballast, del cemento armato che è stato mangiato tutto durante il passaggio della cisterna?

Possiamo dire in qualche modo che questa ricostruzione è una ricostruzione credibile? Ma bisogna essere professori universitari, o basta la logica e il buon senso, Presidente? Io credo che basti veramente la logica e il buon senso per capire e per verificare che non ci sono possibilità di far combaciare le cose. Tant'è vero, Presidente, che quando io chiedo all'ingegnere: "Secondo lei, se il carro scivolasse nell'interbinario urtando il picchetto e il ballast, avremmo dovuto trovare delle tracce sul ballast del passaggio del carro prima e dopo il picchetto?". Risposta (pagina 174, udienza 15 dicembre 2014): "Guardi, se l'interazione era consistente sì, ma se era uno strisciamento leggero leggero..." - ha fatto quello squarcio con uno strisciamento leggero leggero per cui non abbiamo trovato le tracce sulla cisterna e sul ballast per questo? Bene. "...poteva essere appoggiato sulle due rotaie ed avere lo stesso sufficiente interferenza con il picchetto, visto le distanze e vista l'inclinazione". Presidente, ma stiamo scherzando? Cioè qui si sostiene che se la cisterna stava sulle due rotaie e quindi stava più alta rispetto al piano del picchetto affossato ormai nel ballast... Perché se sta sulle rotaie lo può urtare il picchetto, però, quando si affossa, il picchetto non urta più la cisterna perché sta sul piano del ferro. C'è bisogno di tanta scienza ingegneristica? E allora io, con le armi della logica, gli chiedo:

"Ascolti, le chiedo, come fa lei a sostenere" - pagina 176 - che la cisterna sta strisciando e si sta portando avanti sul binario, poi incontra il picchetto con quella forza necessaria perché venga forata da un picchetto che è più basso rispetto al binario?". Dice: "Non è più basso rispetto al binario". "Bene", dico, "e allora quant'era la misura tra il picchetto e il piano del ferro?"; "Non ho preso la misura" - tranquillo, non serve, "Non ho preso la misura". "Va bene, non ha preso la misura". Va bene, io direi che ci possiamo acquietare con l'ingegner Toni.

Barone e Razionale. Barone e Razionale nel 2010 ci dicono che il picchetto era in piedi. Barone lo ribadisce all'udienza del 4 febbraio 2015, a pagina 69 ci dice sempre che il picchetto era in piedi. Gli chiedo io: "Poi dite ancora che sempre il picchetto nella posizione in piedi - ci sono due immagini centrali - il picchetto produce il taglio che poi è stato ritrovato sulla cisterna, ho capito bene? Barone: "Sì" (pagina 71, udienza 4 febbraio 2015). "E che poi invece nella posizione E) e nella posizione F) il picchetto ormai produce soltanto quella strisciata che c'è dopo il taglio, giusto?" Dice: "Sì, fuoriesce dal taglio e produce la strisciata". "Quindi secondo la vostra ricostruzione quando il picchetto colpisce e soprattutto taglia la cisterna si trova ancora nella posizione

pressoché in piedi?"; "Sì, nella posizione A) e B) sì, è pressoché in piedi". Quindi per Barone e Razionale - e Razionale poi fa le stesse affermazioni nel corso del dibattimento, sempre all'udienza del 4 febbraio 2015, pagina 38 - il picchetto sfonda quando è in piedi e quando viene abbattuto produce i segni di struscio sulla cisterna. Questa è la rappresentazione grafica contenuta nella consulenza, mai cambiata da parte di Barone e Razionale, in relazione alla forza di sfondamento del picchetto. Ci sono degli errori anche nella ricostruzione di Barone, ci sono degli errori marchiani, ma io francamente non mi vorrei lanciare in una disamina puntuale e dettagliata di questi errori, ve ne faccio grazia e ne faccio grazie soprattutto a me stesso, però vi invito a leggere le pagine - sono otto paginette che vanno riguardate e rilette - da pagina 61 a pagina 69 dell'esame dell'ingegner Resta all'udienza del 20 aprile 2016, dove su domande dell'avvocato Giovane, Resta dà una spiegazione secondo me inoppugnabile degli errori contenuti nella ricostruzione di Barone.

Boniardi, udienza 8 luglio 2015, esame avvocato Morfei, pagine 126-128: "La cisterna colpisce il picchetto mentre è in piedi". A pagina 126 esattamente dice: "Il punto della cisterna comincia a bloccare la posizione del blocco di calcestruzzo e il sistema avanza, si blocca e a questo punto comincia a squarciare la cisterna; nel

momento però in cui tutte le ottanta tonnellate vanno a gravare sia sul blocco di calcestruzzo che sulla punta, il picchetto viene schiacciato nel terreno e quindi la cisterna si disimpegna, per cui lo squarcio è limitato". Anche qui l'evenienza dei segni di tutta questa operazione nessuno ce la sa spiegare. E' bastata però una settimana al consulente Barone... a Boniardi, scusate, perchè questa udienza è dell'8 luglio 2015 e all'udienza del 15 luglio 2015, a domanda del professor Stile, pagina 243, ci dice... Avevate sentito prima, ha detto che urta il picchetto, l'abbatte, consolida il picchetto, struscia e fa quel danno. Il professor Stile dice: "IL calcestruzzo era piantato così il picchetto che fine ha fatto?"; risposta: "E' stato danneggiato, è stato sbriciolato". "E' stato sbriciolato?"; "Sì" dice Boniardi. "E le tracce di questo sbriciolamento si sono individuate, che lei sappia?" Risposta: "Allora, è la stessa cosa che mi ha chiesto prima l'avvocato D'Apote. Non sono da ritrovare sulla cisterna perché lì la cisterna non ci è arrivata, lo sbriciolamento del calcestruzzo deriva dal consolidamento del terreno e dall'elevata velocità d'impatto. Con un'elevata velocità d'impatto che produce un ribaltamento, questo, il blocco del calcestruzzo nel ribaltamento, interagisce con il terreno circostante, con il ballast, e si danneggia. Questa è l'interpretazione che do io". A pagina 128, la

settimana prima, aveva detto: "La cisterna ha inizialmente impattato il picchetto cercando di ribaltarlo, quindi l'ha bloccato al suolo con il proprio peso. Quindi la cisterna ha bloccato al suolo con il proprio peso il picchetto premendo sulla punta del picchetto e sulla base di calcestruzzo del picchetto, in questo modo ha avuto un solido appoggio il picchetto per poter squarciare la cisterna". Due paginette, a distanza di una settimana l'una dall'altra, che dimostrano come in realtà non si possa spiegare quello che non si può spiegare, perché si rischia di contraddirsi, soprattutto se uno non ha buona memoria, ed è quello che succede di solito ai bugiardi quando non hanno buona memoria.

D'Errico, 3 ottobre del 2009...

PRESIDENTE - (fuori microfono, inc.)

AVV. - Sì, qui è sull'urto con il picchetto, Presidente. Ho quasi finito. Picchetto verticale, il bordo affilato, non è interessante tanto questa cosa quanto è interessante quello che scrive D'Errico, sempre perché dobbiamo valutare questo metodo scientifico dove ci porta, Presidente. Pagina 49 della relazione del 3 ottobre 2009, il titolo del capitolo è "Dinamica dell'incidente sulle probabili cause di foratura della cisterna" - lo chiama Key (inc.) numero 4 perché c'abbiamo Adams, se no non capisce. La premessa: "Pur non avendo alcuna documentazione fotografica (o testimonianza

diretta)... Nota numero 4, andiamo a vedere che dice nella nota: "Dal Corriere Fiorentino del 1° luglio del 2009, scrive Gianni Santucci: "Cisterna infilzata. Un ultimo particolare in mano agli investigatori introduce però un elemento di fatalità dell'incidente. Le cisterne sono infatti costruite per sopportare gli urti anche nel caso che si rovescino; tre dei quattro vagoni hanno resistito senza perdite e l'ultima è caduta su un picchetto, un segnale piantato accanto ai binari". Già nel 2009 erano tutti sicuri del picchetto, 1° luglio 2009, 29 giugno-1 luglio 2009. "La cisterna è stata infilzata, da quello squarcio è uscito il gas ed è bastata una scintilla a provocare l'esplosione". Questa è la base scientifica sulla quale D'Errico fa le sue prime elucubrazioni sulla dinamica dell'incidente, andatevela a leggere (pagina 49 di 87). "Quindi, pur non avendo alcuna documentazione fotografica (o testimonianza diretta) ma ricavando da quello che dice il Corriere Fiorentino sulla causa della foratura della cisterna, la presenza dei picchetti fissi a bordo del quinto binario impiegati per la tracciatura della curva della linea risulta l'unica condizione al contorno in grado di produrre una foratura delle lamiere". Ma scusate, non lo sto scrivendo io, non lo sta scrivendo un giornalista, non lo sta scrivendo il giornalista dietro l'angolo, lo sta scrivendo un consulente in una relazione che viene depositata alla

Procura della Repubblica, perché questa relazione le parti civili la depositano alla Procura della Repubblica con una nota di deposito che è pure acquisita agli atti. Il 3 ottobre 2009, a tre mesi dall'incidente: "La lamiera appare infatti visibilmente sfondata" - ma non ha nessuna documentazione fotografica, come l'ha visto? Come l'ha visto, Presidente? Me lo chiedo, veramente me lo chiedo con molta tranquillità e serenità, senza bisogno di far polemiche. "E' tagliata, questo è tipico di una lacerazione prodotta dall'impatto della cisterna pesante su di un picchetto verticale; l'impatto ha causato dapprima lo sfondamento della lamiera (vedi le deformazioni plastiche) e successivamente il bordo affilato del picchetto in seguito all'urto ha provocato la successione (inc.) taglio". Ma scusi, tutto questo da un articolo di giornale?

Allora io gli chiedo conto di questa relazione all'udienza, l'udienza del 10 giugno 2015 - c'è opposizione alla mia domanda: "Mi dice quale delle due secondo lei è più aderente alla realtà? Picchetto alzato, picchetto fuori (inc.), questo, quello". L'avvocato Bagatti si è opposto; lei Presidente, ha detto: "No no, facciamo rispondere, prendiamo atto della domanda ma deve rispondere". Dice: "Sì, è chiaro, è molto facile la risposta. Stiamo parlando di una relazione del 2009, io devo ancora vedere lo scenario dell'incidente e i reperti

di prova; per cui da metallurgista, guardando le fotografie, guardando la forma dello squarcio e il fendente, immaginando il fendente, Presidente, le devo dire che al 2009 non sapevo neanche quanto fosse (inc.) del picchetto misurata, per cui guardando una lamiera tagliata il problema era identificare il taglio, ma nel 2009 mi pareva assolutamente impensabile, perchè la discussione sarebbe nata dopo, un taglio di un elemento bombato come la zampa di lepre". Alla faccia dell'ingegnere! Per non parlare del bordo affilato, che dire che era una terminologia dell'epoca che non aveva informazioni sufficienti. Ma su quelle informazioni insufficienti ci ha scritto 87 pagine, Presidente, e quelle 87 pagine, le parti civili, che gli hanno dato mandato a questo tecnico così esperto in dinamica, le hanno depositate all'ufficio del Pm. Lo dice a pagina 213 del verbale del 27 maggio 2015: "Non avevo informazioni sufficienti".

Quello del modello Adams ve l'h già detto.

Arriviamo rapidamente ad un'altra cosa meravigliosa di questo processo, se non fosse che è intriso di tanto dolore e di tanto rammarico anche da parte degli imputati, signor Presidente. Vi ricordate la (inc.)? Ve lo ricordate Toni che appoggiava la (inc.) su una cisterna simile a quella di Viareggio, no? E allora la cosa più bella io credo che sia questa, Presidente, e ve

la faccio vedere, quasi nemmeno la commento. Questa è l'udienza del 16 luglio 2014, pagina 206, stiamo sentendo il teste Cremonesi, senta cosa dice Cremonesi: "Io ho pensato..." - perché Toni ci ha detto all'udienza, quando è stato sentito, che la dima l'aveva realizzata e poi avevano fatto queste foto - "Ho pensato in prima persona di usare quel sistema perché il professor Toni era un po' scettico e lui aveva fatto le sue cose chieste dalla magistratura" - aveva fatto le sue cose chieste dalla magistratura il professor Toni, come dire: poverino, gli avevano chiesto delle cose, ha fatto solo quelle. "E allora, siccome quel giorno si trovava..." - cioè stavano lì senza fare nulla - "io ho detto: professore, mi accompagna che devo fare una cosa?" Ma cosa devi fare, cosa non devi fare, dove dobbiamo andare? Gli ho detto: io avevo in mente una cosa così. Dice: vabbè, andiamo e vediamo. E allora si prendono sottobraccio - io me li immagino Cremonesi e Toni sottobraccio, anche un po' appesantiti, magari dopo pranzo, che vanno a Calambrone e vanno in... E' così, signor Pubblico Ministero, lei sorride ma qui se non fosse una cosa così drammatica ci sarebbe veramente da ridere, non da sorridere. E vanno a fare questa prova. Quindi vanno a Calambrone, eccoli qua, i due realizzano una dima, ci mettono la controrotaia, la zampa di lepre, la controrotaia di sinistra, quella di destra; Toni si

presta, perché l'ideatore è l'altro, non è Toni l'ideatore, ce l'ha detto Cremonesi, Cremonesi è lui che fa la dima, quindi Toni si presta a fare questa misurazione empirica, alza questa dima su questa cisterna e tutti e due confabulano e capiscono che hanno trovato un'altra prova a carico di... di non si sa chi, perché poi bisogna vedere chi potrebbe essere responsabile di una cosa del genere. Quindi mettono la dima, poi la fotografano, si fanno le foto, si fanno un bel servizio fotografico, questa dima la mettono sulla consulenza, e ci mettono anche le didascalie in modo che uno capisce più o meno quello che si sta cercando di fare. Il problema è che poi quello che loro rappresentano solo fotograficamente va tradotto con delle misure, quello che loro rappresentano da un punto di vista fotografico noi lo traduciamo - e quando dico noi è perché l'hanno fatto i miei consulenti, e ricorderete nel mio controesame dell'ingegner Toni quanto ci siamo soffermati sulla dima. Gli abbiamo detto che c'erano delle misure da rispettare, che erano le misure dell'altezza della cisterna, le misure della larghezza delle ruote, l'altezza dello squarcio e quant'altro, gli abbiamo dato conto di come ha fatto queste misure, ci ha detto: "L'avete visto, ho appoggiato la dima" - è bello plastico questa dima che lo sopravanza di parecchi metri, che viene appoggiata, e naturalmente (inc.). Peccato. Peccato che l'ingegner Toni

nel fare questa prova empirica si è dimenticato completamente di quello che ha scritto e detto nelle relazioni e al dibattimento e cioè che questa cisterna viaggia disassata di 10 gradi e quindi in sostanza va alzata la punta della cisterna e se alziamo la punta della cisterna la piegata zampa di lepre va a finire nello squarcio e le altre parti della dima vanno esattamente dove devono andare. Perché se poi uno... veramente, signor Pubblico Ministero, se il diavolo fa le pentole e gli saltano i coperchi, poi succede questo. E' come stamattina Vacca, Vacca dovete indagarlo perché ha detto delle bugie sui picchetti e sull'alta velocità. Adesso Toni ci ha fatto la prova empirica. Quindi i due se ne tornano contenti per aver fatto questa prova che viene poi trasferita da un punto di vista tecnico-scientifico. Perché questo è il metodo, Presidente, il metodo è esattamente questo: l'ingegner Zallocco fa il capo d'imputazione, il Cremonesi fa la dima, ognuno cerca di fare qualcosa per dare sostegno all'idea che già il 1° settembre il Corriere Fiorentino aveva scritto. Perché le dichiarazioni certamente non le ha fatte l'avvocato Scalise al Corriere Fiorentino, certamente non le ha fatte l'ufficio del Pubblico Ministero, direi che forse sono informazioni e supposizioni della polizia giudiziaria che sia stato il picchetto anziché un altro ente, già il giorno dopo,

signor Presidente, già il giorno dopo.

E allora arriviamo alla perizia, altro passaggio dolente di questo processo. E allora io vi potrei intrattenere sulla perizia lungamente e su quello che hanno detto i periti nel corso del loro esame. Il Pubblico Ministero nella sua requisitoria la sbriga in due parole, ne parla in modo assai poco compenetrante quando dice e si lamenta, come avevo accennato prima, dell'incidente probatorio fatto su temi diversi rispetto a quelli che erano stati chiesti dall'ufficio del Pubblico Ministero. Però, signor Presidente, io non posso non soffermarmi su un'altra pagina buia, buissima, di questo processo, un'altra situazione che ha veramente dell'incredibile, perché quando si lascia il piano scientifico e ci si avventa nei confronti di periti e consulenti sotto un pian giudiziario, stiamo scrivendo una pagina buia all'interno del processo e all'interno della nostra organizzazione giudiziaria. Perché, Presidente, se ci sono motivi di incompatibilità questo codice dice cosa bisogna fare, se ci sono profili che vengono ritenuti incompatibili questo codice dice cosa bisogna fare, e bisogna attenersi alle regole del codice. E allora, siccome qui le regole del codice sono state governate come dovevano essere governate da un giudice dell'udienza preliminare che ha avuto il coraggio - *che ha avuto il coraggio* - di dare un incarico ben al di fuor di quella

che era stata la richiesta del Pubblico Ministero, che ha avuto il coraggio di alzare un muro nei confronti dell'attacco che la Procura ha fatto a quei periti, allora cosa si fa? Si apre un procedimento penale a carico di quei periti, che vengono indagati. E la cosa brutta, la cosa dura, la cosa incredibile, la cosa che veramente lascia perplessi e lascia un senso di vuoto dentro non è tanto l'inizio di un procedimento penale ma è la pervicacia con la quale si tenta attraverso il processo penale di dare corpo alle critiche e di dare, come dire, un colpo di grazia a quei signori che hanno avuto il coraggio di scrivere le cose come stanno, che hanno avuto il coraggio di dare una dimostrazione scientifica di quello che è il loro pensiero.

E allora, Presidente, io vi infliggerò la lettura di un passaggio che deve far venire veramente il sudore a chiunque si approccia a un processo penale. I pubblici ministeri hanno più volte chiesto le intercettazioni telefoniche dei periti all'interno di quel procedimento penale che aprono dapprima sulla notizia di stampa e poi credo con una denuncia che viene portata alla loro attenzione. E allora arriviamo ad una situazione che veramente non è facile da commentare con le parole giuste e misurate perché si rischia di andare oltre il seminato. Cioè si chiede al Gip, dopo che già una volta era stata rigettata una richiesta di intercettazioni nella genesi

del processo, richiesta di intercettazioni nella quale si fa una critica alla ricostruzione scientifica che fanno i periti, dove non si portano elementi a sostegno dell'ipotesi della falsa perizia... Perché dobbiamo parlarne, dobbiamo parlarne senza infingimenti, Presidente, perché questi atti hanno girato intorno a questo processo e di questi atti bisogna parlare. E allora non si fa, come dire, una ricostruzione all'interno della cornice normativa della falsa perizia, si dice che il consulente del Pm non è d'accordo con i periti. Ma non poteva essere d'accordo, gli hanno dato torto, hanno fatto una ricostruzione difforme, mi sembra nella dialettica e nella logica delle cose. Ma la cosa incredibile, Presidente, è che si chiedono, dopo essere state rigettate, per la seconda volta delle intercettazioni su di un presupposto, si dice: caro signor Gip, siccome io ho in mente di fare il sequestro dei computer di questi signori e sicuramente se io faccio i sequestri dei computer tra di loro parleranno, voglio delle intercettazioni per sentire cosa si dicono. Questo è, semplificando, la richiesta del Pubblico Ministero. Tant'è vero che il Gip, nel rigettare la seconda richiesta di intercettazioni, scrive: "I periti avrebbero operato, secondo l'ufficio del Pubblico Ministero, una ricostruzione diversa da quella effettuata precedentemente in fase di indagini dai consulenti del

Pubblico Ministero, da cui sarebbe risultata alleggerita la posizione processuale di una delle parti. A sostegno delle ipotesi si evidenziano le contraddizioni..." e quant'altro. Dice il Gip: "Non è esattamente così, non è questa l'idea della falsa perizia, si tratta di meri contrasti tra gli esperti in cui comunque non si individuano comportamenti attivi od omissivi intenzionali che possano indurre sospetti". Dice ancora il Gip: "Ho già esaminato e respinto queste argomentazioni. Francamente, allo stato, si tratta di mere congetture". Io non so quante volte ho letto in un provvedimento giudiziario che si tratta di mere congetture una richiesta di intercettazione da parte del Pubblico Ministero. Le definisce quel giudice *congetture*. E quindi viene rigettata la richiesta di intercettazioni e poi, bontà loro, il processo viene archiviato.

E allora questo per dire cosa, che questo è il clima, Presidente, questo è il clima nel quale ci siamo trovati a navigare in tutti questi anni; cioè noi stiamo facendo un processo contro un'idea preconstituita e chiunque si allontana da quell'idea preconstituita è passibile di sanzione.

E allora vi dovrei parlare della perizia, ma io vi ci rimando a quella perizia, la perizia ce l'avete nel fascicolo. La perizia è un monolite dal quale non vi potete spostare, perché lo dice la Cassazione: per

spostarvi da quella perizia dovete oggi trovare una spiegazione scientifica alternativa che abbia una valenza e una forza, dal punto di visto logico e scientifico, particolare. E vi ho dimostrato che gli stessi consulenti del Pubblico Ministero e delle parti civili prima dicono una cosa e poi ne dicono un'altra e poi l'adattano dopo l'incidente probatorio. E allora parliamo di compatibilità, vogliamo parlare di compatibilità? Io non ve ne parlo, ve la faccio vedere la compatibilità, perché più di quello che io vi posso dire sono le immagini che ve lo fanno vedere. Perché se voi andate a vedere che i periti dicono che lo spessore di 23 millimetri è quello della zampa di lepre, se voi guardate questa foto la zampa di lepre è nello squarcio, come doveva essere. E l'altro dato tecnico che vi è stato sbandierato, e cioè che la zampa di lepre ha una punta arrotondata e quindi non avrebbe potuto sfondare, è falso. E' falso perché qualunque materiale ferroso così duro per essere sfondato e bucato ha bisogno di una superficie stondata. Non è un vetro che si taglia con il diamante, non è un qualunque altro materiale per cui la punta deve essere affilata. Basta andare su Wikipedia, basta andare su una qualunque fonte aperta per avere questo dato. Guardate come entra la zampa di lepre nello squarcio, guardate la compatibilità tra i segni che ci sono dopo lo squarcio e la zampa di lepre. Ci si è lamentati anche del fatto che

questa prova sia stata fatta non con una zampa di lepre vera ma con un modello costruito con un materiale diverso. Ma scusatemi, tutte le prove che ha fatto l'ingegner Toni con il picchetto come le ha fatte? Ci ha portato qua il picchetto ridisegnato da lui, cioè l'oggetto dell'incidente probatorio è stato preso dall'ufficio del Pubblico Ministero, manipolato - nel senso buona della parola, non me ne voglia il Pubblico Ministero - con l'aggiunta di segni per spiegare la compatibilità presunta di Toni, e ci lamentiamo perché qui non c'è la zampa di lepre? Ma perché, le misure sono sbagliate? Guardate, guardate la zampa di lepre come segna e segue perfettamente il segno. Queste foto ce le avete tutte nella perizia, sono tutte allegate al fascicolo della perizia, in quel fascicolo c'è l'esatta... anzi, queste no, queste sono foto del mio consulente, già con queste foto si può vedere la incompatibilità di quella fattura con la larghezza del picchetto, a meno che non si utilizza l'artificio tecnico utilizzato da Toni, e cioè lo giriamo e lo facciamo impattare con il petto. E allora io mi chiedo: visto che per fare 23 millimetri c'è stato bisogno del petto, come facciamo a fare 23 millimetri quando non squarcia più sulla cisterna, visto che non urta più il petto ma urta lo spigolo che è 10 millimetri? Ce lo siamo chiesti? Ci hanno dato una risposta? Mai ci hanno dato una risposta

su questo.

Guardate, guardate come deve essere manipolato il picchetto per dare in qualche modo un'idea di compatibilità. Quando Toni - e lo dico a memoria, senza bisogno di andare a vedere gli appunti che ho - quando l'ingegner Toni costruisce questo grafico, questo disegno, chiamatelo come volete, per dimostrare la incompatibilità fra la zampa di lepre e lo squarcio, fa un errore, ce lo confessa al dibattimento, fa un altro errore: mette i segni a 25 millimetri anziché a 23, e in questo modo risulta evidente questo squarcio dove la linea rossa è più larga dell'andamento del truciolo. Ma è perché mette male la misura, ce lo ha detto al dibattimento, lo si ricava dalla consulenza di Toni. E allora questo è l'ente che ha sfondato la cisterna, perché questo ente entra perfettamente nella cisterna, perché questo ente e solo questo ente è compatibile con il truciolo. Questa è la larghezza del truciolo e questa è la larghezza della zampa di lepre, non c'è possibilità di sbagliare da questo punto di vista. Qui non c'è nessun artificio e nessuna manipolazione, checché ne dica l'ufficio del Pubblico Ministero nel corso dei controesami, questa è la compatibilità assolutamente precisa di questi due enti. Guardate cosa bisogna fare per poter, come dire, in qualche modo ipotizzare che forse il picchetto può avere una compatibilità con il

truciolo, guardatelo, ditemi chi è che sta muovendo in modo funzionale questo truciolo per metterlo a posto.

E allora questo è il processo, signor Presidente. Si è sostenuto che non c'erano segni di strisciamento sul binario e sulla zampa di lepre; io non so come li chiamate voi questi, io li chiamerei segni di strisciamento sul binario e sulla zampa di lepre.

Traggo le conclusioni.

PRESIDENTE - Scusate un attimo - per la registrazione, solo un minuto, trenta secondi.

(attesa di pochissimi secondi)

PRESIDENTE - Prego.

AVV. SCALISE - Grazie. Mi piace trarre le conclusioni, Presidente, ritornando ad un tema affrontato questa mattina, e cioè se sia mai stato considerato o percepito come pericolo nel mondo ferroviario il picchetto.

Toni, relazione del 10/11/2011, pagine 51 e 52: "Evidentemente in ambito ferroviario il picchetto non è mai stato avvertito come un fattore di rischio, anche perché un treno che deraglia può incontrare molteplici altri ostacoli presenti comunque sull'infrastruttura - corpi di fabbrica, palificazioni, linee aeree, segnalamento, spallette di ponti, pilastri di sostegno, cavalcavia eccetera". Lo scrive Toni, - quella famosa tavola di biliardo sulla quale tanto si è ironizzato quando l'ha detto l'avvocato D'Apote, - lo scrive Toni

che può incontrare tutti questi elementi, basta andare a pagina 52 e 52 della sua relazione. "E' anche vero - soggiunge - che per quanto risulta allo scrivente, la picchettazione si è dimostrata un vero e proprio fattore di rischio per la prima volta nell'incidente ferroviario di Viareggio". E allora, se voi vi ponete con un giudizio ex ante a fronte di questa affermazione del consulente del Pubblico Ministero, l'unica, l'unica affermazione che non ha mai avuto una modifica nel corso del dibattimento - perché mai Toni è venuto a dirci che aveva scritto una stupidaggine, mai Toni ci ha detto che quello che ha scritto qui non risponde a verità, l'unica affermazione che è rimasta immutata nel corso del dibattimento, - voglio vedere come riuscite a superare questa affermazione di Toni che dice che prima di questo incidente non è mai stato visto il picchetto come un fattore di rischio in ambito ferroviario. Glielo chiede l'amico Armando D'Apote il 14 gennaio a pagina 12 e a pagina 15 e Toni conferma la sua affermazione fatta nella consulenza - udienza 14 gennaio 2015, pagine 12, 15. E' più lunga, ne ho fatto uno stralcio per evitare di appesantire.

Sul fattore di rischio, anche qui stessa udienza, Toni dice che in realtà non mai stato visto come un fattore di rischio: "Per quanto mi riguarda, per quanto conosco, sì". "Sa se nella storia ferroviaria - le innovazioni, i

cambiamenti e quant'altro, l'ammodernamento di ogni cosa - il concetto di base è quello del ritorno di esperienza?" "Beh, diciamo che una parte fondamentale dell'esperienza insegna, è maestra di vita". Cioè qui ci conferma Toni che in ambito ferroviario le criticità vengono molto spesso, se non sempre, risolte a seguito di un'esperienza a seguito della quale poi vengono studiati e impiantati dei... Non mi viene più la parola - va bene, ci siamo capiti.

Che il picchetto non costituisce un pericolo ce lo dice un altro consulente, questa volta della parte civile, l'ingegner Boniardi, udienza 15 luglio 2015. Boniardi dice: "Se mi chiede una valutazione del sistema ferroviario italiano, secondo me il sistema ferroviario italiano è elevatissimo, abbiamo un elevato grado di sicurezza" - di sicurezza - "all'interno del sistema ferroviario di Viareggio. Secondo me le Ferrovie dello Stato sono una grande azienda di questo Stato e sono un ente molto serio, okay? Però è un aspetto, altro è l'incidente ferroviario di Viareggio". Perché, poveraccio, è il consulente della parte civile, non si può inimicare tutto il mondo facendo delle affermazioni che poi vengono strumentalizzate. Di più. "Se posso, mi è venuta in mente una cosa" - pagina 49 e 50 - "Anche perché se uno venisse a dirmi eliminiamo tutti i picchetti e così risolviamo il problema, io non sarei

così tranquillo”.

Questa è la problematica che ruota intorno al picchetto. Io non so come ne potrete venire fuori, francamente non vorrei essere al vostro posto, non vorrei essere seduto su quella sedia, non vorrei dover andare in quella camera di consiglio a scrivere una sentenza cercando di sostenere l'insostenibile ove voi doveste in qualche modo, al di là di ogni ragionevole dubbio, affidarvi a Tizio anziché a Caio o alla perizia o a qualunque altro accertamento. Voi avete però un'indicazione precisa che vi dà la Cassazione: la Cassazione con la sentenza Menichini ci ha detto che quando all'interno di un processo esiste un accertamento peritale, per superare quell'accertamento peritale dovete - lo dico in termini molto poco curiali - fare i salti mortali, dovete dare una spiegazione scientifica del perché non vi appaga l'apporto tecnico-scientifico dei periti, facendo veramente dei salti mortali e cercando di dare voi credibilità a quello che credibilità non può avere, perché vi ho dimostrato che tutti i consulenti prima hanno detto una cosa e poi un'altra, le basi scientifiche di valutazione sono 'non mi ricordo', 'devo fare i conti', 'trovo la fotografia', 'non mi ricordo', 'ci ho ripensato, l'ho valutato meglio', 'però stava meglio così', 'no, poi alla fine vedrà che tutto quanto torna'. Alla fine non torna niente, Presidente, alla fine non

torna niente.

Dieci minuti vi intrattengo sulla posizione dell'ingegner Marzilli e ho finito veramente, anche perché non ce la faccio più.

PRESIDENTE - Così ha finito, dice?

AVV. SCALISE - Dieci minuti/un quarto d'ora, non di più. Volete fare una sospensione? Se volete, io la accetto volentieri una sospensione.

PRESIDENTE - Allora cinque minuti per tutti.

DOPO LA SOSPENSIONE

PRESIDENTE - Allora, avvocato Scalise.

AVV. SCALISE - Eccomi Presidente, sì. Questa parte sarà una parte molto veloce perché poi magari quello che non riesco a mettere in fila oggi, dovuto anche alla stanchezza, mi ritaglierò cinque minuti se il Pubblico Ministero replica, o se no poi lo depositerò con una memoria precisa, però volevo dare dei flash comunque al Tribunale.

La posizione dell'ingegner Marzilli - perché qui abbiamo visto, nella requisitoria del Pubblico Ministero, in sostanza il richiamo è stato al capo d'imputazione, al dettaglio del capo d'imputazione.

L'ingegner Marzilli viene nominato responsabile della struttura organizzativa Direzione Norme Standard Sviluppo e Omologazione il 31 ottobre 2016(?) fino, dice il capo

d'imputazione, fino al 29 giugno del 2016. Dal 31/12/2007 al 23 luglio 2008 responsabile dell'(inc.) all'interno di RFI. Questa è, come dire, la cornice entro la quale il capo d'imputazione colloca la figura dell'ingegner Marzilli. Intanto c'è da dire la scansione temporale e è necessario anche prendere le mosse dal passaggio di competenze da RFI ad ANSF perché su questo si è creato un equivoco e non vorrei che poi l'equivoco si riverberasse sulla posizione dell'ingegner Marzilli.

Devo dire che forse si potrebbe dire che i pubblici ministeri hanno ignorato questo aspetto e hanno commesso un errore, in questo caso e come forse ho dimostrato anche in altri casi, proprio in relazione ai passaggi di competenza nella convenzione tra il Ministero dei Trasporti e l'ANSF e le Ferrovie dello Stato del 2008. L'errore è perché i pubblici ministeri hanno sostenuto fino adesso che il passaggio di competenze sia un passaggio di competenze piene con il verbale del febbraio del 2009, del dicembre, scusi, del 2009, e non già con il primo verbale che era del maggio del 2008. Lo dicono i pubblici ministeri - do un'indicazione e basta - a pagina 13 della requisitoria del 16 settembre 2016.

In realtà non è così, signor Presidente, perché questa lettura della convenzione e questa lettura di passaggio di competenze tra Ferrovie dello Stato, ANSF e Ministero dei Trasporti è figlia di una convenzione, la convenzione

è quella del 2008, che è stata prodotta il 16 luglio del 2014. La convenzione io ce l'ho qui, il documento della produzione di quella udienza, che all'articolo 1 dice: "L'assunzione delle attribuzioni in materia di sicurezza di trasporto ferroviario da parte dell'Agenzia avverrà entro il termine di cui all'articolo 4, comma 7, del decreto legislativo, in più scaglioni concordati tramite i verbali. L'Agenzia assicura l'esercizio..." Il comma 2, il numero 2 dell'articolo 1 dice: "In sede di prima applicazione del decreto legislativo l'Agenzia assicura l'esercizio delle attribuzioni che assume attraverso l'utilizzo di personale del ministero, del gruppo FS, e di società o di enti che fanno parte di questa convenzione". Quindi già in questa convenzione era prevista la possibilità, anzi era previsto che l'Agenzia assumesse - assumesse, come dice qui - l'esercizio delle attribuzioni che assume.

Verbale numero 1. Il verbale numero 1 è quello al quale abbiamo fatto sempre riferimento ed è il verbale che è sempre allegato 3 della stessa produzione documentale. Dice questo verbale: "Competenze. Con il presente verbale si definisce l'assunzione da parte dell'Agenzia, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della convenzione, delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, attualmente in capo al gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana, al

Ministero delle Infrastrutture di cui al successivo punto 2. Dice il numero 2 di questo verbale: "A partire dalla data di ratifica del presente verbale da parte del Ministero, le seguenti aree di competenza - emanazione di norme standard e sicurezza della circolazione ferroviaria, omologazione di materiale (inc.), rilascio, rinnovo o modifica del certificato di sicurezza (inc.) attività - sono attribuite all'Agenzia che per tali ambiti e per le attività ad esse correlate diviene interlocutore diretto delle imprese ferroviarie". Quindi le competenze passano direttamente all'Agenzia con il verbale.

"Personale. Ai sensi dell'articolo 4, comma 8, del decreto legislativo del 2007, al fine di consentire il funzionamento dell'Agenzia in relazione alle competenze ad essa attribuite dal presente verbale, il personale è individuato in attuazione dell'articolo 2, comma 1, facente capo alle seguenti strutture operative della Direzione Tecnica RFI".

"Certificazione sistema di gestione - terzo punto: Norme e standard di circolazione della Direzione Norme Standard Sviluppo e Omologazione".

Quindi l'Agenzia non solo prende le funzioni ma prende anche il personale di quella struttura organizzativa, quindi il personale individuato ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera a) della convenzione, cioè tutto il

personale di quella struttura organizzativa. Peraltro, nel verbale con il quale si trasferiscono le competenze si trasferisce anche il personale. Voi troverete - il verbale è anche allegato alla produzione documentale - un elenco di soggetti che dalla Norme Standard e Sviluppo passano all'Agenzia. Ne abbiamo dato un'indicazione parziale in questa slide, nel verbale c'è proprio l'elenco di tutto il personale.

Competenze. Tutto il personale dipende funzionalmente, in maniera esclusiva, dal direttore dell'Agenzia; il 10 giugno 2008 l'Agenzia ha assunto le competenze sinteticamente indicate e dettagliate nell'allegato 1 da cui si evince tra l'altro che. Che cosa si evince? Perché c'è l'allegato 1 a quel verbale del 6 giugno dove si dice in modo espresso - in modo espresso, non come il verbale del dicembre 2009 ma con il verbale del 6 giugno 2008 - si dice: "Compiti assegnati all'Agenzia dall'articolo 6, comma 2, del D.Lgs. 162 del 2007: a) Definire il quadro normativo in materia di sicurezza proponendo il necessario riordino ed emanare anche, su proposta dei gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigilare sulla loro applicazione limitatamente alle norme e agli standard di circolazione, comprese le norme per gli utilizzi degli impianti di terra, alle norme standard di sicurezza del materiale rotabile". In sostanza, sebbene

con una apparente limitazione, che limitazione non è, tutte le competenze della struttura organizzativa Norme Standard e Sviluppo passano all'Agenzia fin dal giugno del 2008.

b) "Controllare, promuovere e se del caso imporre le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei gestori delle infrastrutture delle imprese ferroviarie e in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera a)". Passano all'Agenzia altre competenze, e sono quelli dettagliate nei successivi commi, e passano poi all'Agenzia le competenze di cui alla lettera n) di quel verbale: Compiere attività di studio, ricerca, approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dall'indagine e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari. Per il miglioramento della sicurezza svolgere attività di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attività propositiva anche nei confronti del Parlamento". Tutto questo, come vedete nella casella a lato, senza limitazioni; cioè tutto quello che attiene alle attività di studio e ricerca passa all'Agenzia.

Ancora, punto o): "Formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria ad ogni

soggetto o autorità competente". Anche questo nessuna limitazione, cioè tutto passa all'Agenzia. "Impartire ai gestori delle infrastrutture direttive e raccomandazioni, collaborare nel rispetto delle rispettive funzioni dell'Agenzia Ferroviaria Europea". Tutto senza limitazione.

Insomma, con quel verbale del 6 giugno 2008 all'Agenzia passano tutte le competenze della struttura organizzativa della quale era direttore l'ingegner Marzilli, il quale è stato direttore con pieni poteri - perchè il dettaglio delle funzioni gli viene dato, come abbiamo provato documentalmente, ad aprile del 2008, per due mesi. Cioè l'ingegner Marzilli è stato direttore di quella struttura organizzativa con pieni poteri dall'aprile al giugno 2008, poi entra l'ANSF e quelle competenze passano all'Agenzia.

E allora io vi rivelo quello che ci siamo detti col dottor Giannino, il quale mi ha detto: se nel corso della discussione riuscirai a convincermi dell'estraneità del dottor Marzilli, nelle repliche chiedo l'assoluzione. Allora io mi chiedo come si fa ad imputare all'ingegner Marzilli una responsabilità che da un punto di vista tecnico e di pericolosità non esiste, e ve lo sto dicendo da questa mattina, ma comunque una responsabilità per aver avuto due mesi - *due mesi* - le funzioni che poi l'Agenzia dal giugno 2008 al 29 giugno 2009 detiene in

modo pieno, senza fare nessuno degli interventi che vengono descritti nel capo d'imputazione dal Pubblico Ministero, senza mai fare una nota, un richiamo, un'indicazione, una prescrizione che i picchetti vanno cambiati, sostituiti, modificati o quant'altro. E vi rispondo io che sono stato due mesi in quel servizio operativo? Perché l'errore nasce dalla nomina; perché la nomina, è vero, è del giugno... è dell'ottobre del 2016... '06, scusi, del 2006, ho sbaglio io, dell'ottobre del 2006, però la nomina senza il dettaglio delle attribuzioni è un atto quasi inesistente. Tant'è vero che nella nomina si dice: "Alle dirette dipendenze del responsabile della direzione tecnica istituita dalla struttura organizzativa Direzione Norme Standard Sviluppo e Omologazione la cui titolarità è affidata a Enzo Marzilli, che lascia il precedente incarico. Le aree di responsabilità della struttura organizzativa Direzione Norme Standard Sviluppo e Omologazione saranno definite con successivo provvedimento organizzativo". C'è scritto nella nomina. E il successivo provvedimento organizzativo è del 19 marzo 2008, dove viene emanata la disposizione organizzativa della direzione tecnica e dove viene dettagliata la posizione dell'ingegner Marzilli in quella particolare funzione. Quindi l'ingegner Marzilli rimane come responsabile della Direzione Norme Standard Sviluppo per due mesi, finché non passa tutto all'ANSF. Questa mi

sembra una scansione temporale della quale non si può assolutamente dubitare.

E allora sulla effettività del passaggio. Ce lo dice Chiovelli, Chiovelli lo ha detto in modo molto preciso di questo doppio passaggio e di come siano passati già con il primo verbale le competenze all'Agenzia, lo dice all'udienza del 24 giugno 2015. Ce lo dice la professoressa Torchia all'udienza del 24 febbraio 2016, a pagina 96. Dice la professoressa Torchia - "Andrei al succo, al nocciolo" - dice lei, Presidente - andrei al nocciolo di questa questione, andiamo al succo" -: "Allora, il succo è che nel primo scaglione l'Agenzia assume tutti i compiti relativi alle norme e agli standard di sicurezza, i controlli sul materiale rotabile, e acquisisce tutto il personale di RFI (inc.) per lo svolgimento di questi controlli" - pagina 95 del verbale di dibattimento del 24 febbraio 2016. Se avevamo bisogno di una spiegazione di un tecnico, chi meglio della professoressa Torchia, che è riconosciuta come un professore particolarmente capace ed esperto in diritto amministrativo e nella lettura delle norme, ci poteva dare un'indicazione così chiara, così precisa, che non ha bisogno di interpretazioni. Peraltro ce l'ha detto anche Chiovelli. Ancora, sempre la Torchia, pagina 11: "Sì, della convenzione tra FS e l'Agenzia. Allora gliela riformulo: Il personale dell'Agenzia" - dice il Pm -

"doveva essere reperito, e chi doveva andare a riempire gli organici dell'Agenzia?". "Con il verbale 2008" - risponde la professoressa Torchia, se lei guarda il verbale c'è un allegato 2, "Personale", quindi ci sono un elenco di nomi, sono tutta una serie di persone che lavoravano al (inc.) e alle altre strutture di RFI - tra cui, come vi abbiamo fatto vedere, il personale della struttura Norme Standard e Sviluppo, che passano all'Agenzia - e più volte si dice, sia nella direttiva del ministero, sia nel verbale, sia successivamente nel decreto dell'Agenzia che questo personale è all'esclusiva dipendenza funzionale dell'Agenzia. La dipendenza funzionale era con il verbale del 6 giugno 2008, che è stato ratificato se non ricordo male con un decreto del 10 giugno 2008. La ratifica del verbale del 6 giugno avviene col decreto del 10 giugno 2008, comporta che questo personale lavorava per l'Agenzia, e i risultati del lavoro si imputano all'Agenzia e lavora secondo le indicazioni dell'Agenzia, cioè tutta questa parte spetta all'Agenzia" - professoressa Torchia, pagina 112. Ancora il Pm: "Questo è chiaro, però le chiedo: quando si è avuto questo effettivo passaggio di personale?". Quelle complicazioni di cui si parla le conosco e ho davanti agli occhi...". "Quando c'è stato il passaggio del personale?" Risposta - anche qui, come quel "no" a cui ho fatto riferimento stamattina, articolata, articolatissima

-: "Subito". Quando c'è stato il passaggio? Subito. E allora il Pubblico Ministero richiama la nota del 2009 dove c'è quella nota del ministero che parla del passaggio di personale che poi avviene successivamente, ma il problema è che quel passaggio di personale e quella nota afferiscono ad altri compiti e ad altre prerogative dell'Agenzia, non attengono al settore che dirigeva l'ingegner Marzilli, che passa subito, con il primo verbale; poi dopo passano, col secondo verbale, altro personale e altre persone di RFI, delle Ferrovie, all'Agenzia. Però il problema non è quando passa il personale, il problema è quando passano le competenze, e le competenze passano subito.

Teste Pozzi, udienza 6 aprile 2016, pagina 147: "Per quanto riguarda Rete Ferroviaria Italiana, con il primo verbale del 10 aprile... chiedo scusa, del 6 giugno, che fu poi riportato nella comunicazione organizzativa 186 del 5 settembre, passarono all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie competenze e persone relativamente a emanazione norme standard di sicurezza della circolazione ferroviaria, omologare materiale rotabile, rilascio rinnovo e modifica, revoca del certificato di sicurezza". Altro teste che è stato sentito.

Conferme documentali. L'ANSF comincia a prendere dei provvedimenti; se l'ANSF non fosse un'agenzia che è

entrata, almeno per alcuni settori, con pienezza di poteri, non avrebbe potuto prendere provvedimenti. L'idea del Pubblico Ministero che l'ANSF comincia a lavorare e avere i poteri soltanto con il secondo verbale è smentita da quello che succede, perché se voi andate a vedere ci sono dei provvedimenti che dimostrano la competenza dell'ANSF già dal 2008. Quindi 11 agosto 2008, in cui si evidenziano carenze nella gestione della manutenzione del materiale rotabile, e questo lo trovate, come indicazione, nel fascicolo processuale a pagina 190 dell'udienza del 15 settembre del 2016 nel corso della requisitoria del Pubblico Ministero perché il Pubblico Ministero richiama questo provvedimento dell'11 agosto del 2008. Ora, se ad agosto del 2008 l'Agenzia non avesse avuto potere di emettere dei provvedimenti non potremmo trovare questo provvedimento.

Ancora. 18 novembre 2008, Audit sul sistema di gestione e sicurezza RFI prodotto dai pubblici ministeri all'udienza del 25 febbraio 2015.

Se poi questi documenti li produciamo e non li interpretiamo e non li inseriamo nella cornice dove vanno inseriti, ma li produciamo tanto per fare volume e tanto per fare produzioni su integrazioni probatorie che vengono fatte nel corso del processo, diventa veramente una fatica improba e poi uno deve discutere tutto il giorno per cercare di tirare le fila di un processo che è

veramente impraticabile per quanta documentazione, in modo dissennato, è stata acquisita al fascicolo del dibattimento e poi non viene esaminata come va esaminata.

Ancora. 25/11/2008, Sistema di gestione di sicurezza di Trenitalia, emesso dall'ANSF con provvedimento prodotto dal Pm all'udienza del 25 febbraio 2015.

12/12/2008, Estensione del certificato di sicurezza numero 129 del 2008.

16/2/2009, Audit sul sistema di gestione e sicurezza di RFI.

19 febbraio 2009, Visto che Agenzia è incaricata sul controllo del materiale rotabile (pagina 64 della requisitoria del Pm). I documenti che ho richiamato prima sono prodotti dal Pm all'udienza del 25 febbraio 2015.

24/3/2009, ancora Audit sul sistema di gestione e sicurezza di RFI, prodotto all'udienza del 25 febbraio.

PIR del 2008, aggiornato a dicembre del 2008, prodotto dal Pm all'udienza del 29/10/2014 a pagina 20.

Tutto confermato nel secondo verbale che poi viene redatto, dove dice: "Il presente verbale - quello del 22 dicembre 2009 - trasferisce all'Agenzia, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della Convenzione, le restanti attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione di cui al successivo punto 2, attualmente in capo al gestore, che non erano state trasferite con il precedente verbale. Rimangono confermate le competenze già

trasferite". Lo dice anche il secondo verbale.

Quindi la scansione temporale dell'incarico dell'ingegner Marzilli va letta alla luce di quella che è la scansione degli accadimenti anche dell'ANSF e del Ministero e va letta con incarichi e mansioni all'interno della struttura organizzativa Direzione Norme Standard e Sviluppo. Quindi viene nominato il 30 ottobre 2006 con l'ordine di servizio numero 217, quello che vi abbiamo fatto vedere prima. Con quest'ordine di servizio, oltre alla nomina dell'ingegner Marzilli, veniva, a seguito di una modifica della struttura organizzativa, istituita la struttura alle dirette dipendenze del responsabile della direzione tecnica. Le aree di responsabilità della direzione furono definite con atto separato, l'atto è la disposizione organizzativa numero 17 dell'amministratore delegato del 19 marzo 2008, dove si individuano le attribuzioni in campo normativo di quella struttura organizzativa - e ce l'avete nel fascicolo dibattimentale la disposizione organizzativa nella quale vengono indicate e dettagliate le prerogative. E' esattamente, signor Presidente, è esattamente, è esattamente, e ripeto ancora esattamente, la contestazione contenuta nel capo d'imputazione, perché l'ingegner Zallocco ha preso questa disposizione organizzativa e l'ha trasfusa nel capo d'imputazione. Leggetevi la requisitoria del Pubblico Ministero, leggetevi il capo d'imputazione, paragonatelo

con questa disposizione organizzativa del 19 marzo 2008, sono i rimproveri che il Pubblico Ministero fa nel capo d'imputazione all'ingegner Marzilli, senza aver valutato che questa disposizione organizzativa per l'ingegner Marzilli ha avuto una durata temporale di due mesi, perché poi tutto è passato all'Agenzia! Questa è la posizione. Ecco perché io alzo la voce, e chiedo scusa di questo al Tribunale, il problema è proprio questo, cioè che l'ingegner Marzilli si trova imputato perché un ingegnere ha letto male questa disposizione organizzativa e l'ha mal confrontata con un verbale di attribuzione all'Agenzia.

Cosa avrebbe dovuto fare l'ingegner Marzilli in quei due mesi? Cosa ha fatto ANSF tutto l'anno dopo? Io non voglio fare polemiche, Presidente, non voglio alimentare altre polemiche, credo di avervi dato...come dire... ho la presunzione, anzi, di avervi dato a tutto tondo una lettura obiettiva, devo dire obiettiva, ma lo dico senza nessun problema, di quelle che sono le carte processuali che investono la posizione dell'ingegner Marzilli, una lettura obiettiva su quelle che sono le problematiche che ruotano intorno alla posizione dell'ingegner Marzilli.

Mi piace chiudere con una affermazione non mia, così come ho iniziato, un'affermazione che traggio io, questa volta, in modo atecnico e ascientifico, da un articolo di giornale, perché visto che sull'articolo di giornale ci

abbiamo fatto le perizie, se anch'io chiudo leggendo una frase contenuta in un articolo di giornale il Tribunale non me ne vorrà.

E' successo, come sappiamo tutti, purtroppo il terremoto ad Amatrice e tutto quello che poi è seguito come eventi sismici in Italia. Ho trovato, anzi ha trovato l'avvocato Ceci molto interessante, e io condivido la ricerca, quanto ha affermato il procuratore aggiunto di Venezia in relazione a queste catastrofi che si sono abbattute su quella popolazione, un po' come la catastrofe che si è abbattuta sugli abitanti di Via Ponchielli. Perché, Presidente, lo dicevo all'inizio di questo mio argomentare, questo è un processo intriso di dolore e nessuno potrà mai ridare alle parti offese quello che hanno perso; è un processo nel quale è veramente difficile entrare, come ho fatto io, a piedi uniti nelle maglie tecniche, perché sopra a questo processo c'è molto di più. E lo dico con estrema franchezza, perché se io ripenso alla testimonianza di Piagentini ancora mi sveglio di notte; se io penso al dramma che quell'uomo è riuscito a portare in quest'aula, francamente non so come riuscire a superarlo a tutto tondo. Però non va strumentalizzato, ed in quest'aula qualcuno lo ha strumentalizzato, Presidente - sarà stato l'effetto microfono senza fili, sarà stato l'effetto del teatro, sarò stato l'effetto del microfono attaccato all'orecchio

e quindi non in grado di essere gestito. Perché le parole pesano, Presidente, le parole pesano come macigni, e bisogna stare sempre molto attenti a quello che si dice e alle parole che vengono dette, perché quando non si pesano le parole si strafà, si straparla, e si svilisce il dramma che è stato portato in quest'aula alla vostra e alla nostra attenzione. E questo non è giusto che venga fatto, e soprattutto non è giusto che venga fatto a carico di imputati che di quel dramma sono stati spettatori prima e anch'essi vittime dopo, perché questa è la vera essenza di questo processo.

E allora il procuratore Nordio, intervistato in tema di quel disastro immane del terremoto, dice: "Viviamo in un mondo che non accetta più il lutto, il cataclisma, il terremoto che ci annichilisce e annulla le nostre presunte certezze. Un mondo che ha perso il senso del sacro". Se la società non ammette più che ci sia qualcosa che sfugge al proprio controllo, allora, subito dopo il disastro, parte la caccia al colpevole per forza, a prescindere. Io credo che qui sia l'essenza di questo processo. Qui, subito dopo questo disastro, è partita la caccia al colpevole, per forza e a prescindere. E questo voi, voi che siete uomini di legge, voi che siete un Tribunale della Repubblica, non lo potete consentire, perché dovrete avere il coraggio di emettere una sentenza nei confronti del mio assistito con l'assoluzione per non

aver commesso il fatto, in subordine perché il fatto non sussiste. Affido a voi l'ingegner Marzilli.

PRESIDENTE - Grazie, avvocato Scalise. Sono le cinque e un quarto; avvocati Amodio e Casartelli, toccherebbe... Che cosa si fa?

(risposta fuori microfono, inc.)

PRESIDENTE - Può accendere il microfono, mi perdoni, avvocato?

AVV. AMODIO - Sono l'avvocato Amodio. Volevo semplicemente chiedere al Presidente questo: essendo l'ora ormai tarda e siamo provati noi che abbiamo seguito questa discussione così penetrante e così incisiva, credo che anche il Collegio sia arrivato a un momento in cui dovrebbe essere ancora più impegnativo sentire altri difensori. La nostra discussione, quella del sottoscritto difensore e quella dell'avvocato Casartelli, dovrebbe durare tre ore cumulativamente, quindi noi riteniamo che a questo punto sia più opportuno e chiediamo appunto al Collegio di autorizzarci a discutere in un'altra giornata, che sarà da individuare, perché ora, avendo parlato coi colleghi, mi sembra che il calendario sia pieno e fitto fino al 17 mi pare, quindi non so se...

PRESIDENTE - Nemmeno frazionare gli interventi?

AVV. AMODIO - Sì, abbiamo cercato e continueremo a cercare...

PRESIDENTE - No no no, intendevo dire i vostri, dell'avvocato Casartelli e il suo, potrebbe cominciare uno stasera e poi rinviare per....

AVV. AMODIO - Sì, però siccome sono due interventi strettamente collegati, chiederemmo di poterli fare assieme; e quindi ci ripromettiamo con i colleghi della Difesa di individuare un'altra giornata, magari in un ritaglio delle discussioni di altri, visto che la nostra è una posizione minore rispetto a quelle altre che sono state oggetto delle discussioni di oggi. Non so, nella giornata di domani so che doveva discutere...

PRESIDENTE - Domani c'è l'avvocato Stile e l'avvocato (inc.).

AVV. AMODIO - Ecco, e quindi... Il Tribunale pensa che, al di là del calendario finora fissato, ci possano essere altre udienze?

PRESIDENTE - Ma forse non abbiamo alternativa, dovremo fissare una nuova udienza. Però sentiamo anche l'avvocato Giovene, per favore.

AVV. GIOVENE - Ho parlato oggi col professor Stile che mi confermava che il suo intervento sarà un intervento molto esteso, tale da farmi pensare che non ci sarà spazio per altri interventi, neanche una delle mie posizioni. Allora, io mi porrei in questo modo, se il Tribunale è d'accordo: io domani sono in aula, spero di non avere difficoltà di altro genere, potrei tentare, ove ci fosse spazio adeguato, di prepararmi per l'ingegner Testa - cioè faccio da jolly, ecco, voglio dire. Se, come però pensiamo, l'intervento del professor Stile occuperà tutto il giorno, la mia posizione, anzi le mie due posizioni e

la posizione del professor Amodio e dell'avvocato Casartelli dovrebbero ovviamente occupare altre udienze. Allora, ci siamo un pochino consultati tra noi, però stavamo aspettando anche una conferma di disponibilità dal professore Fiorella; se il Tribunale ci può dare cinque minuti per fare due telefonate...

PRESIDENTE - Ma può anche domani, tanto...

AVV. GIOVENE - Ah, okay.

PRESIDENTE - Se non avete l'idea di parlare necessariamente con l'avvocato Amodio e l'avvocato (inc.) necessariamente domani, che è venerdì, ne riparlarete con calma dopo...

AVV. GIOVENE - Va bene, allora ci aggiorniamo a domani, va bene.

PRESIDENTE - E' inutile aspettare. Interrompiamo l'udienza, ne parlate, e domani ci dite se avete trovato...

AVV. GIOVENE - Ci sarebbe comunque da parte del Tribunale la disponibilità ad individuare una ulteriore udienza?

PRESIDENTE - Mi pare di capire che un'udienza dovremo aggiungerla.

AVV. GIOVENE - Sarebbe già il Tribunale in grado di dirci quando?

PRESIDENTE - Tra il 22 e il 23.

AVV. GIOVENE - O il 22 o il 23 - okay, va bene, grazie.

AVV. STORTONI - Presidente, se mi consente. Io sarò assente all'udienza di domani e nomino mio sostituto, se me lo consente, l'avvocatessa Giovene, e confermerei la mia

discussione però lunedì mattina, perché non ho...

PRESIDENTE - Sì, lunedì mattina, lei lunedì mattina.

AVV. STORTONI - Parleremo io e l'avvocato Barro, ma senza aumentare il volume, nel senso che una parte della trattazione sarà svolta dalla collega, e quindi cumulativamente rimane inteso così. Quindi lunedì mattina, all'inizio dell'udienza, interverrei. Grazie.

PRESIDENTE - Vabbè, allora intanto mi pare di capire che ci possiamo vedere domani. E noi ci vedremo prossimamente, avvocati, domani non vi vediamo, avvocato Amodio e avvocato Casartelli. Il programma di domani è questo, salvo integrarlo, se ci fossero con le condizioni, con l'avvocato Giovane. A domani, 9:30. L'udienza è chiusa.

Il presente verbale, prima dell'upload a Portale Giustizia per la documentazione e certificazione finale del computo dei caratteri, risulta composto da un numero parziale di caratteri incluso gli spazi pari a: 281043

Il presente verbale è stato redatto a cura di:
SENTOSCRIVO Società Cooperativa

L'ausiliario tecnico: RISO DOTT. MASSIMILIANO

Il redattore: MILLA DOTT.SSA PATRIZIA - Trascrittrice

MILLA DOTT.SSA PATRIZIA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 72883

ID Procedimento n° 240613