



**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

SIG.RA BARSANTI LAURA	Cancelliere
SPINELLI SIG.RA MARILENA - Fonica	Ausiliario tecnico

VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE

PAGINE VERBALE: n. 185

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 14/11/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 15 NOVEMBRE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 272994

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

CONCLUSIONI.....	3
Difesa Costa, Fumi, Margarita – Avvocato Stortoni	3
Difesa Costa, Fumi, Margarita – Avvocato Barro	146

**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 14/11/2016**

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

SIG.RA BARSANTI LAURA Cancelliere
SPINELLI SIG.RA MARILENA - Fonica Ausiliario tecnico

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

CONCLUSIONI

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni, prego.

Difesa Costa, Fumi, Margarita - Avvocato Stortoni

AVV. STORTONI - Signor Presidente e Signori del Tribunale, una grande trepidazione sicuramente, di fronte a richieste di condanna, a richieste di condanna a pene che non esito a qualificare esemplari e cioè proporzionate più ad un'esigenza di sedare un allarme sociale, così fortemente indotto; trepidazione perché, lo diceva ieri l'Avvocato Scalise, non trovo parole migliori per dirle quindi lo dirò anch'io banalmente, difendo tre professionisti di alto livello e tre persone per bene.

Quando parliamo di colpa mi viene sempre di sintetizzare tutto quello che sulla colpa è stato detto e scritto, in

una domanda banale, lo faceva un vecchio professore: ma se vostro fratello, vostro cugino, vostro marito, fosse stato dopo essersi laureato, dopo aver fatto il concorso, dopo averlo vinto in quel posto e avesse tenuto quel comportamento, voi vi sentireste di dire che è stato responsabile di un gravissimo danno? Questa è la domanda che sintetizza tutto quello che è stato scritto sulla colpa; ecco i motivi dicevo quindi di una grande ansia, nell'affrontare la difesa dei miei protetti.

Direi peraltro che, lo diceva D'Apote, il processo per certi versi, non voglio essere paradossale, è semplice e i temi fondamentali, sono stati peraltro affrontati, discussi direi molto bene dai colleghi, per cui forse quello che io posso ancora dire, potrebbe addirittura essere o superfluo, o rovinare quello che meglio è stato già detto e vi prometto anche che sarà un discorso, per certi versi forse tedioso, perché mi riprometto di svolgere qualche considerazione anche in diritto e con particolare riferimento al tema della colpa, siamo imputati di reati colposi, di colpe molto gravi e in fondo la colpa, per certi versi, è stata la grande assente in questo processo, se ne è parlato molto poco, probabilmente se ne è parlato poco perché è difficile trovare degli addebiti rimproverabili colposamente, però nelle discussioni anche della Pubblica e della Privata Accusa non si è mai spiegato anche a noi perché quella

certa situazione era in violazione di una precisa regola cautelare, che è stata violata in modo rimproverabile, da parte dei soggetti e che questo poi ha causato l'evento. Se ne è parlato molto se non a volte per evocarlo in modo, come dire, assolutamente improprio, io ricordo nella discussione del collega Avvocato Maffei che a un certo punto, parlando delle barriere, è un tema su cui ovviamente tornerò e dopo aver detto che le barriere non si sa bene quali siano, ma comunque delle barriere dove non esiste e tornerò su questo tema, ma poi non c'è bisogno di andare oltre, stante cito: "L'enormità della colpa" cioè, questa evocazione della enormità della colpa a, come dire, colmare una lacuna dell'argomento, quasi un gladio, buttato sulla metaforica bilancia della giustizia, perché anziché soppesare con attenzione le responsabilità e le situazioni, potesse subito sbilanciarsi, nel senso dell'accusa.

In fondo, se ascoltando, riguardando, risentendo quello che gli Accusatori hanno detto, degli Imputati non si è parlato, delle colpe degli Imputati non si è parlato, io riandando proprio a risentire trovo continuamente detto: "Le ferrovie", neanche le singole società, "La Ferrovia, la colpa è della Ferrovia, la responsabilità è della Ferrovia" questa è una prima a mio modo di vedere, grande anomalia di questo processo, non solo, ma tutto si muove sul piano unicamente oggettivo, c'è stato questo evento,

le Ferrovie sono responsabili.

Io credo che un cenno breve vorrei fare, proprio alla storia del processo, ma brevissimo, solo per evidenziare questo dato così a mio modo di vedere, anomalo, perché accade questa immane disgrazia, questo immane disastro, questo luttuosissimo evento, si individua diciamo subito, la causa, in questo incidente si individua subito la causa, che è la rottura dell'assile, si indaga su manchevolezze delle Ferrovie e nulla emerge, rispetto a fatti che possono essere connessi a questa rottura dell'assile, ciò non di meno ci si appunta su un dato, tutto il processo inizialmente si appunta su un dato: il picchetto, quel picchetto contro cui si assume, sostentiamo che non è vero, credo che sia stato provato, ma non mi interessa in questo momento, che la cisterna abbia sbattuto e sia stata quindi lacerata.

Immediatamente, io ricordo quando fui interessato a questa causa e l'amico Avvocato Armando D'Apote, mi diede qualche primo atto da leggere, direi quasi incuriosito, per capire un po' cos'era, avevo fatto il processo di Crevalcore, qualche tempo prima avevamo avuto modo di parlare delle Ferrovie, di cui lui è grande esperto e una delle prime pagine che lessi fu la consulenza di Toni che asseriva appunto che (*inc.*) il sistema del picchetto e mi colpì subito, è stato già ricordato mille volte, ma vi prego di ascoltare solo per qualche minuto, anzi per

qualche secondo questa mia esperienza, perché la pongo a voi come momento di riflessione, mi colpì subito la frase di Toni che scriveva, con grande onestà intellettuale in questo: "Mai e poi mai avrebbe qualcuno pensato alla pericolosità del picchetto", non si era mai non solo evidenziata, ma nessuno l'aveva neanche supposta e questo veniva detto da un esperto, da un Perito della materia, con grandissima esperienza in materia ferroviaria, tanto che io dissi immediatamente a D'Apote: "Ma di che cosa parliamo? Il processo è finito".

Principio di colpevolezza, articolo 27, vi risparmio banalità, anche se riguardano cose importantissime, completamente ignorate dall'Accusa, totalmente, cosa stiamo a discutere se il problema di una possibile responsabilità delle Ferrovie sta nel picchetto, quando il Consulente maggiore dell'Accusa ci dice che quell'elemento era intuitivo, non ci voleva forse neanche una grande conoscenza, però non capisco peraltro bene perché bisognava comunque, o c'era comunque una spinta ad accertare una possibile responsabilità delle nostre Ferrovie, le nostre Ferrovie, Ferrovie nostre, non sono un'azienda privata, cominciamo a dire delle cose, questa non è la Thyssen, certe evocazioni concettuali su cui tornerò, sono improprie, sono offensive, sono sbagliate, sono unicamente volte a suscitare emozioni improprie.

Si deve quasi necessariamente trovare una responsabilità

nelle Ferrovie, il picchetto e questo aggancio, l'Accusa chiede un incidente probatorio, perché la Difesa dice: "Non è stato il picchetto", per una serie di ragioni tecniche, sulle quali mi guardo bene dal tornare e l'incidente probatorio, richiesto dall'Accusa, adesso non dica poi l'Accusa: "Ma noi volevamo sapere solo questo", sta di fatto che l'incidente probatorio, che si svolge nella maniera più normale, accerta che non è stato il picchetto; le dirò, questo tema mi interessa relativamente, ma per dire quando è semplice il discorso e ancora un volta, io ricordo che quando finì quell'incidente probatorio dissi: "Beh, ancora una volta il discorso è finito, si chiederà per le Ferrovie una archiviazione", ma invece no.

Ricordo, dicevo prima, l'esperienza del fatto di Crevalcore, in cui pure la Procura di Bologna fece un'analisi attentissima, approfonditissima e in quel caso peraltro, non si conosceva quale sia stata davvero la ragione per cui i due macchinisti non videro tutti i segnali; alla fine della indagine quei Magistrati, Magistrati fra i più attenti e diciamo pure, fra i più sentibili a questa materia, sia il Procuratore capo che il suo aggiunto dottor Cieri, sensibilissimi e mi permetto di dire rigorosissimi, in questa materia, con grande onestà intellettuale, chiesero l'archiviazione; in realtà invece, dopo quell'incidente probatorio che cosa

succede? Non vorrei dirlo con una frase irriuardosa, Signori del Tribunale, uso questa frase soltanto perché mi sintetizza, no, l'Accusa che aveva chiesto un incidente probatorio, visto l'esito dell'incidente probatorio, ribalta il banco: non ci sto, come dire, mi sento di dire schiavi della propria ostinazione.

La battaglia è una battaglia che va contro le Ferrovie, impersonalmente intesa, quando si accerta, perché l'elemento che veniva fuori subito è che si era rotto questo assile, questo assile costruito in Germania, questo assile collaudato e ricontrollato, sono cose che Loro conoscono, quasi appunto che ci fosse una necessità quasi, di individuare responsabilità in queste Ferrovie, mi sono chiesto tante volte se questa stessa cosa fosse accaduta in Germania, se un assile italiano, fatto in Italia, collaudato in Italia, o registrato in Italia, montato su un carro tedesco, in Germania si rompe, succede una immane disgrazia così, me lo sono chiesto, credo che sicuramente avrebbero messo sotto processo gli Italiani e forse le Ferrovie tedesche si sarebbero costituite Parte Civile, come danneggiate, perché qui si innesta un meccanismo come dire, di individuazione delle Ferrovie, del potenziale responsabile ad ogni costo, sulle quali si convogliano, con toni peraltro assolutamente impropri, l'ansia di giustizia condivisibilissima, delle Parti Offese, si innesta un

astio, un odio, non so come dire, nei confronti appunto delle Ferrovie, di Moretti che è antipatico eccetera, con una comunicazione mi sento di dire, veramente molto partigiana, chi legge la stampa su questo dimentica addirittura che s'è rotto un assile, che questo assile era stato controllato, è stato costruito all'estero, è tutto sulle Ferrovie.

Io veramente stupisco, perché non voglio dire altro, quando sento dire: "Questo è un processo che una marmaglia torva, che ha il potere di poter abusare del potere, ha ridotto a un segreto laido, di cui ci si deve vergognare", ma di cosa parliamo? Ma pesiamo le parole che diciamo? Si potrà sostenere che la stampa è stata più o meno partigiana in un senso o nell'altro, ha sposato una tesi piuttosto che l'altra, noi abbiamo sì davvero, invece, subito la gogna che è durata per tanto tempo e che dura tutt'ora, ma parole come queste sono la misura di quello che si è creato, contro le Ferrovie, contro queste persone, una diceva sempre lo stesso collega: "Ci vorrà coraggio per condannare", anzi in toni molto forti diceva: "Noi sappiamo cosa farà questo Tribunale", io credo che ci voglia coraggio per assolvere, quando ci sono queste atmosfere giustizialiste, ecco perché Signori, in quelle poche cose che dirò credo che cercando di essere ovviamente fedeli agli atti, fedeli alle regole giuridiche, perché questo è un processo penale, non

dimentichiamocelo, non bisogna però avere come dire, timidezze, nel senso di avere il coraggio di dire le cose come stanno, per quanto possano essere, data l'atmosfera creata, impopolari, difficili da dire, perché mai come in questo caso dobbiamo ricordarci che l'equazione che traspare invece, proprio da quella campagna di stampa, per cui per fare giustizia bisogna condannare, perché se non si condanna allora i responsabili rimangono impuniti e non si è fatta giustizia, come se i Giudici fossero dei giustizieri e non dei Giudici, io credo che bisogna sotto questo profilo essere molto chiari, anche se si tratta di dire cose che nella creata atmosfera possono sembrare sconvenienti.

Ma proprio questa volontà pervicace, di accanirsi contro le Ferrovie, crea delle imputazioni che io mi permetto di dire, per certi versi appaiono fantasiose, o addirittura cervellotiche, questo risulta proprio dalla considerazione controfattuale di queste accuse, cosa voglio dire? Lo dirò adesso rozzamente, confido di poterlo poi spiegare più articolatamente, quali sono le Ferrovie che l'Accusa immagina, Ferrovie chiuse in un grande tunnel, da Aosta fino a Trapani, le barriere, tornerò su questo tema, Ferrovie che bloccano i carri esteri alla frontiera del Brennero, per smontarli e ricontrollarli, con treni che rallentano fino quasi a fermarsi, non solo a ogni stazione, ma ad ogni aggregato

urbano, perché il pericolo non sono solo le stazioni, non sono solo alle stazioni le persone, anzi qui le vittime non erano persone che stavano alla stazione, erano cittadini e quindi se vale questo discorso, deve valere in ogni aggregato urbano.

Ferrovie quindi fuori del traffico internazionale, perché qui c'è un altro punto cui va fatto cenno una volta per tutte, il trasporto delle merci, è stato detto e lo dirò con mezza parola, perché non voglio ripetere cose che sono ovvie peraltro, non è qualcosa di isolato dal mondo, è qualcosa che si inserisce sulle politiche nazionali dei trasporti, lo diceva molto bene Armando D'Apote prima di me, sappiamo tutti che la pericolosità dei trasporti su strada è mille volte maggiore e si cerca di incentivare il trasporto su treno, la più recente conferenza sui trasporti a livello europeo, ha detto che bisogna cercare di aumentare le velocità dei trasporti sui treni, per poter diminuire il carico su gomma, questa è una politica generale, perché è meno pericoloso e se i trasporti non avvengono con una certa velocità non si trasporta più, perché l'andamento economico-sociale è questo, se per trasportare una merce da Milano a Napoli ci impiego un tempo sopra un certo livello si va su strada e la sicurezza riguarda anche questo, evocava l'incidente terribile della Costa Brava l'Avvocato D'Apote, ma perché si deve vergognare di toccare questi argomenti? Ma

viviamo in questa società, mettiamo i piedi per terra o no? Non è questo un tema della Difesa, non rileva neanche granché, anzi non rileva forse per nulla, ma vogliamo riportare il discorso secondo criteri di normalità, di razionalità, di buonsenso?

E per raggiungere questo risultato di penalizzare, di responsabilizzare, di colpevolizzare le Ferrovie, si fa di tutto, anche sul piano giuridico, a cui qualche considerazione io mi riprometto di svolgere: si ignorano i principi basilari del diritto in materia per esempio di colpa, l'abc, quando non addirittura si torcono in senso opposto a quello che esse hanno delle norme giuridiche, tornerò su questo, ma faccio soltanto un esempio che balza agli occhi, l'articolo 36 del Dpr 753, quello famoso sulle recinzioni, le barriere a difesa, che è una norma che qualunque persona la legga, qualunque studentello che la legga, capisce che è una norma il cui scopo è quello di proteggere la ferrovia, rispetto all'esterno, ai fattori esterni; lo stesso Dall'Occo, quando feci la domanda, essendo lui marchigiano ahimè come me, sul treno che passa all'interno, vicino all'Api di Falconara, lo ammise, questa norma ha questa ragione, tant'è vero che queste barriere possono essere addirittura di siepi, poi ci tornerò, no da questa norma si vorrebbe più o meno ricavare una prescrizione di costruire delle difese, dei muri, non si capisce bene

poi, perché qui lo vedremo poi l'Accusa non sa più di che cosa parla, anzi non ce l'ha mai detto, ma quello che è sintomatico è l'inversione del senso della norma.

Eclatante altra citazione che forse ci interessa poco, perché questo qua è un infortunio sul lavoro, ma io di questo voglio parlare pochissimo, l'articolo 18 del Testo Unico 81/2008, quella norma che dice: "Quando tu imprenditore poni in essere delle norme cautelari, delle provvidenze, a difesa della salute e della incolumità del lavoratore, bada bene che l'adozione di questa norma non abbia effetti collaterali negativi, per i lavoratori o addirittura per il pubblico", è una norma di una chiarezza assoluta, non è una norma che prescrive delle cautele dirette, dice: "La cautela che tu usi stai attento che non abbia effetti secondari, ti do l'aspirina, ma non prenderla a stomaco vuoto, perché a stomaco vuoto può creare l'ulcera quindi bevi prima mezzo bicchiere di latte", non è una norma che dice: "Bevi mezzo bicchiere di latte" cioè, si contorce, si stravolge, si inverte vettorialmente il senso delle norme.

Non voglio più fare altre citazioni, però una mi balza agli occhi, su cui tornerò, tutti ne hanno parlato, io ne parlerò pochissimo, perché sto ripetendo malamente quello che altri hanno detto meglio, il famoso articolo 1.9 del Rid rispetto al quale, Loro sanno benissimo di che cosa

sto parlando, è quella norma che dà facoltà ai paesi di assumere delle misure ulteriori eccetera, questa che anche lì basta leggere: "I Paesi hanno facoltà", anzi se lo fanno devono adempiere ad una serie di quindi è una facoltà addirittura disincentivata, ma questo mi interessa poco, chiaramente è una facoltà, che la si vuol trasformare in una norma che crea un dovere, allora in italiano la facoltà è una cosa, il dovere è un'altra, la violazione di una facoltà non può essere colpa, ma non è che ci voglia, perché qui siamo all'abc; certo, poi viene il grande giurista di questo processo, che è il Dall'Occo che ci dice: "Quella è una lacuna che c'era l'obbligo, che creava l'obbligo di fare una norma", quel Teste così sacro alla Difesa, che taccia di falsità a destra e manca, con una facilità che rasenta la calunnia, quel Teste che poi si rifiuta addirittura a volte di rispondere, quando la domanda non gli garba, tanto che deve riprenderlo il Presidente, quando a proposito di barriere gli si chiede una cosa dice: "Ma questo tema non è un tema sul quale io dovrei essere sentito" e il Presidente lo richiama: "Ingegnere, lei qui è Testimone", non lo ha detto ma è solo la sua signorilità Presidente, che io tanto apprezzo, lo dico pensandolo, altri forse gli avrebbero detto: "Si ricordi che lei è sotto giuramento, stiamo mica scherzando, qui lei le domande le risponde".

Richiamava quindi alla semplicità D'Apote, questo è un processo semplice, che quando dico processo semplice, non vuol dire che è un processo per una cosa da poco, è un processo per una cosa immane, ma sicuramente va riportato a criteri semplici, qual è l'evento, quali sono gli eventi, qual è stata la causa, se queste cause sono rimproverabili o non rimproverabili, ma è un discorso difficile, perché si è creata, come dire, una coltre di nebbia, costituita da affermazioni e argomentazioni non pertinenti, non proporzionate, non omogenee, rispetto a quello che invece è la materia di cui parliamo e ripeto, questo non mi si vorrà certo fraintendere, non significa sottovalutazione della gravità dell'evento, ma ci può essere un evento gravissimo, i cui contorni sono schematicamente semplici e un evento meno grave i cui contorni sono... Perché si è creta sicuramente questa cortina, per cui sostanzialmente alla fine dei conti, dalla gravità del fatto innegabile ed enorme si trae, proprio ricordavo quella frase: la gravità della colpa, come se questo fosse automatico e questo può condurre veramente a un'irreparabile ingiustizia.

E io, direte Loro, parlo di cortina, parlo di atmosfera, ma Signori ricorderete Voi i termini con cui l'Accusa ha affrontato, l'Accusa Pubblica e l'Accusa Privata, parlavo un attimo fa della marmaglia torva, che imbavaglia, ma pensate quando noi abbiamo dovuto sentire, parlando di

questi nostri assistiti, che sono dei mostri, che bisogna denunciare la tabe, tabe questa ulcera purulenta, la tabe che no ricorda, sì, significa anche malattia luetica, con toni veramente mi verrebbe da dire savonaroliani, perché e qui cito un altro collega, che l'ha detto molto bene e cioè l'Avvocato Scalise, ci ricordava una cosa molto apparentemente banale, ma che invece suona giusta, le parole hanno un grande peso, le parole hanno una capacità di suggestione terribile, vanno davvero soppesate, è esemplare, ne è stato già fatto un cenno, ci voglio tornare un minuto, perché dà il senso di questo discorso, quell'accenno al ripetuto, ma non solo nella stampa, al termine: strage, che è improprio, che gravissimo usarlo in questi casi, che lo usino i giornalisti non mi sorprende, ma che lo usino nella discussione del processo i giuristi, la strage per sua natura è uccisione dolosa, non è uccisione colposa, non è uccisione, non è responsabilità per colpa, la strage è solo assolutamente e non è un lapsus sfuggito, perché è stato affermato, sottolineato e rivendicato addirittura, mi spiace dirlo, dall'amico e stimato collega Marzaduri, è inaccettabile assolutamente questo, noi giuristi sappiamo quanto continuo i termini, come in qualsiasi scienza, per distinguere fenomenologie lontane mille miglia, l'articolo 422 del Codice Penale, quando parla di strage parla di fatti commessi, al fine di uccidere, non invoco

solo il vocabolario, in cui strage sta per abbattimento volontario, per attività omicidiali e plurime.

E' tanto vero Giudici, che quando poi si passa dalla descrizione del Codice Penale di fatti dolosi, come la strage, a imputazioni colpose, per fatti similari, il Codice non usa più il termine strage, ma quella di disastro, quando il 449 dice: "Se i fatti di cui al capo 1 - in cui c'è la strage - sono commessi a titolo di colpa", non usa più il termine strage, dice espressamente: "Disastro", ma perché? E' disastro ferroviario, perché? Perché sono due mondi completamente diversi, il dolo e la colpa non sono fatti confinanti, posti su una scala, perdonatemi questa banalità, ma la voglio dire, non è sotto sta la colpa, più avanti il dolo, sono due cose che stanno a 180 gradi, nel dolo io voglio che accada la morte, la morte plurima, quando pongo in essere un'attività di strage voglio, nella colpa io non la voglio, vorrei che mai si verificasse, purtroppo per colpa mia è avvenuta, perché io sono stato imprudente, imperito, inattento, ho violato norme, verrò e debbo essere punito, ma sono due mondi non confinanti, confonderli, da parte dei giuristi, è gravissimo, è offensivo.

La strage colposa è un orrendo ossimoro, che ci è stato appiccicato addosso ingiustamente, vergognosamente, che non meritiamo, quale che siano le nostre colpe che non le

avremo e non le abbiamo, i (*inc.*) potrebbero dimostrarlo, è evocare un fatto criminologicamente completamente diverso, questa è l'atmosfera cucitaci addosso; si è dipinto questo quadro torvo, di condanne a morte, condanne a morte eseguite, ma con quale onestà intellettuale si dicono queste parole, ma ci si rende conto della responsabilità che si assume quando si dice che vi sono state condanne, cioè decisioni di uccidere, mostri come quelli del Minotauro, che lui non sapeva di essere mostro, perché non aveva gli specchi, mentre noi sappiamo di essere mostri.

Questo livore, questo livore è grave, perché Giudici? Per tante ragioni, per quello che esso rappresenta come cappa sul processo, ma per quello che esso rappresenta come inganno, lo dico senza timore di dirlo, proprio per quella imposizione che ho fatto, di non avere timidezza, rispetto alle cose che vanno dette, perché è giusto che sia così, l'inganno nei confronti delle vittime, a cui si dice: "Vedete ci hanno ucciso", non dobbiamo valutare se hanno una responsabilità perché per imperizia, imprudenza, (*inc.*) inosservate, se hanno ucciso, se hanno condannato a morte, se hanno deciso di far morire, qui siamo molto al di là del principio per cui in *delictis atrocissimis potest iudex iura transgredi*, qui non si invoca soltanto che il Giudice, essendo un fatto gravissimo, vada al di là del diritto, si dipinge un

fatto che non esiste e allora su questo addirittura ancora una volta, non i giornali, ma i giuristi invocano la colpa con previsione, il dolo eventuale, l'ho sentito in alcune discussioni, forse per mal digerite nozioni giuridiche non lo so, spero proprio che sia per questo, lo dico senza presunzione, o con un po' di presunzione, perché certe affermazioni bisogna assumersi le responsabilità, cioè costoro avrebbero previsto che sarebbe successo quello? Non che fosse prevedibile, hanno previsto e ciò non di meno non hanno mosso un dito, aspettando che si verificasse, questa la colpa con previsione, non sono parole leggere, nella colpa con previsione non c'è la prevedibilità, c'è la previsione, che è un fenomeno psicologico vero, mentre la prevedibilità è un giudizio.

Addirittura il dolo eventuale, che è quello di chi mette la bomba in piazza, per abbattere il simulacro degli alpini, pensiamo ai famosi processi, sul dolo eventuale dell'Alto Adige degli anni Sessanta, su cui tanto è stato scritto, però si rende conto che siccome nella piazza ci sta tanta gente moriranno delle persone, ma non gli interessa, ben muoiano, purché raggiunga il mio risultato, bestemmie giuridiche, gravissime, che si inquadrano e si spiegano solo in quella cappa in cui vi dicevo, fino ad arrivare appunto alla tabe eluetica.

I miei clienti, su mio suggerimento e forse anche di

questo mi assumo responsabilità, non hanno voluto venirci lì davanti a voi, perché hanno creduto e noi crediamo che fosse giusta una grande riservatezza, come dire, questo sì davvero una commossa partecipazione a tanto dolore, ma è importante vedere chi avete da giudicare, anche come persone, io per non leggerli e siccome e non si tratta di documenti, ma è soltanto per evitare la lettura, semmai ve lo depositerò, sono curricula dei miei assistiti scarnissimi, in cui è scritto soltanto chi sono, cosa hanno fatto questi mostri, questi mostri che tanto per cominciare sono, erano da giovani tutti dei ragazzi bravissimi, bravissimi.

Io quando guardo i curricula, anche dei miei aspiranti praticanti, in prima cosa che guardo è il voto al liceo, il voto al liceo la dice lunga su una persona, forse io dico sempre, nell'istruzione l'importanza è inversamente proporzionale al grado, il maestro elementare è importantissimo, il professore universitario un po' meno, nella formazione, io ho avuto un maestro, per mia fortuna straordinario, che ricordo ancora.

Il voto di liceo, Ingegner Costa, diplomato con 60 sessantesimi, laureato con 110 e lode, assistente volontario alla Sapienza, presso la cattedra di Tecnologie Meccaniche, ha fatto il militar soldato, come sottotenente, ha vinto un concorso brillantemente, quando i concorsi erano seri e duri, alle Ferrovie non

dimentichiamo, perché noi, io non so con quale senso di responsabilità si vuol buttare tanto fango contro le nostre ferrovie, non lo so, non capisco quale ragione, mi fugge, debbo dire mi sfugge proprio, perché non credo che sia, io non vedo fantasmi dietro, sono contrario a chi pensa a chissà quali progetti a chissà quali strategie no, credo che sia forse le ragioni sono molto più banali, le ferrovie che dicevo sono di tutti noi, pensate che si è addirittura arrivati, in questo processo, a come dire, sbandierare quell'argomento trito, consunto, che riguarda certe fenomenologie di sicurezza, quello per cui risparmiamo sulla vita, no? Che applicato alle Ferrovie è ridicolo, primo perché non è vero, secondo perché questa non è un'impresa privata, che deve risparmiare per fare profitto, se fa profitto è profitto anche vostro, è profitto nostro, con quale senso di responsabilità vogliamo infangare, io davvero di fronte a ferrovie che in tutto il mondo sono considerate tra le più sicure, in un mondo in cui andare a fare l'ingegnere alle ferrovie, soprattutto venti trent'anni fa, era il top dell'aspirazione per un ingegnere meccanico, c'era questa grande tradizione, come dire, con questo senso di identificazione ingegnere delle ferrovie, perché tanto fango?

A me è capitato, sapendo da amici e conoscenti che mi occupo di questo processo, di dire: "Ma Gigi, ma è vero

che le nostre ferrovie sono una tale schifezza? E' vero che sono così insicure? Perché a leggere quello che succede, a vedere quello che dicono i Pubblici Accusatori, che sono persone responsabili, si suppone, a vedere le pene che sono state chieste, a vedere quello che è scritto, insomma io ho paura ormai a prendere il treno", perché adesso questo prescinde, questo fa parte di quel background su cui poi l'accusa e la colpa si è costruita.

L'ingegner Fumi si laurea con lode nel '73, all'Università di Roma, diventa assistente volontario di impianti elettrici, presso la predetta università, vince un concorso piazzandosi tra i primi, queste erano le persone imperite, imprudenti, negligenti, gaglioffe, perché la descrizione con termini offensivi, che è stata data dei miei assistiti, è questa: "Sono ferrovieri da strapazzo, sono ferrovieri da salotto".

L'ingegner Margarita è un tecnico di altissimo livello, maturità classica 60/sessantesimi, ingegnere civile, tenente di complemento al Genio, vince un concorso arrivando quattordicesimo su centoventi; ve li produrrò, non voglio come dire, indulgere su questo che potrebbe apparire e non voglio che appaia, perché sono cose vere.

Vedete se c'è un elemento psicologico, nelle imputazioni giuridiche, che rispecchia più la persona, è la colpa si diceva una volta, più del dolo, perché vede non so se è

vero, ma pare che tutti siamo potenziali assassini, io non so se è vero, così dice la criminologia, ci può essere una situazione di angoscia, di gelosia, di disperazione, di un figlio che viene... non lo so, pare che tutti possiamo avere in un momento, la volontà di uccidere, la colpa rispecchia invece come il soggetto è, cioè il soggetto imprudente, il soggetto negligente, il soggetto che se ne... non mi viene la parola purtroppo, della sicurezza altrui, se ne cale, grazie dottoressa, che non se ne cale della sicurezza altrui, che fa il suo lavoro in maniera distratta, che è un cialtrone, cioè la colpa ha un substrato personalistico, allora prima di fare affermazioni con epiteti, che non è solo dire ingiuriosi bisognerebbe pensarci e confrontarsi con le persone, ma in questo processo purtroppo tutto questo come dire, tutto questo non c'è stato, perché si sono adoperati termini offensivi e si è detto: Le Ferrovie, cioè è una contraddizione, niente sulla singole responsabilità, niente sulle singole condotte, se non un'affermazione oggettiva e poi l'enormità della colpa, che dovrebbe evocare e colmare ogni lacuna e ogni attenzione sull'elemento psicologico e la richiesta di condanna.

E premesse queste, che io oso pensare ci servano, per ridare razionalità, razionalità che mi rendo conto è difficile, di fronte a eventi di questa luttuosità, ma

che tuttavia deve essere da noi riconquistata, il nostro è un lavoro, il vostro, il nostro, i lavori che si fanno in Tribunale sono lavori difficili, perché per certi versi si va contro corrente, perché dobbiamo lasciare, come dire, fuori dalla porta i clamori, ma non perché non viviamo nel mondo, ma perché dobbiamo razionalizzarlo, lo scopo del diritto qual è in fondo, se non questo, la mediazione giuridica, che vuol dire? Vuol dire riportare a ragione, se la bruciamo bruciamo un grande valore e la si brucia quando si adopera questo tipo di argomentazione, non ci si accorge che si va, è banale dirlo, ad aggiungere potenzialmente una grande ingiustizia, a un grande dolore e la somma algebrica non è una col segno meno, una col segno più, sono due col segno meno, rispetto alla nostra civiltà, uso questo termine.

Io mi proverò a fare qualche considerazione, oltre quelle che sono state fatte quindi, che riconducono anche ai principi del diritto, convinto come sono, che i principi del diritto se sono interpretati correttamente, non sono un'astrazione, ma sono la traduzione delle regole della civiltà e del buonsenso, oltre ad essere imposte e allora dicevo in anticipo, io mi occuperò in queste mie osservazioni, anche per una divisione dei compiti, eminentemente dei profili della colpa, intendendo sia la condotta colposa, sia la cosiddetta causalità colposa,

non la causalità materiale, sia la rimproverabilità secondo i criteri normalmente, banalmente mi permetto di dire, infiniti e l'esame quale deve essere appunto allora? Quello che si fa sempre, c'è stato un evento, vediamo qual è stata la causa, vediamo se questa causa materiale corrisponde ad un comportamento positivo o omissivo, di un soggetto, comportamento valutiamo se era un comportamento illecito, sotto il profilo della violazione di una norma cautelare, perché parliamo del colposo e poi ci domandiamo se è rimproverabile, questa scaletta vale sempre, non può essere elusa, perché ognuno di questi passaggi è un passaggio di civiltà.

Dicevo, non mi occuperò della causalità, anche se rispetto alla causalità beh, mi sarà comunque difficile non spendere qualche parola, solo per precisare quelli che sono i presupposti poi, del discorso che viene dopo, che è quello della colpa e dicevo qui è pacifico, lo dicevamo un attimo fa, se noi vediamo la catena causale, partendo dalla fine, l'incidente si è verificato diciamo, per la rottura di un assile, ma qual è disastro, questo è l'evento finale, con quei luttuosi fatti, morti, feriti, danni, conseguenti allo scoppio del Gpl, uscito dalla cisterna, procediamo all'indietro dall'evento, causata dal foro inferto alla cisterna da un corpo rigido, conseguenza a sua volta, il ribaltamento, effetto tutto questo della rottura dell'assile; la rottura dell'assile

è indubbiamente la causa prima della catena ed è la causa giuridica di questo fatto.

Questa affermazione io credo sia molto importante, perché su questa prima affermazione poi si muove anche il discorso che viene costruito sopra, in termini di responsabilità, questo incidente gravissimo, questo disastro, è avvenuto perché si è rotto un assile, che ha provocato il deragliamento del treno e tutto ciò che ne è conseguito e io vorrei giustificare questa affermazione, sia rispetto a obiezioni che si possono muovere a monte, o a valle della rottura dell'assile, che rimane l'evento significativo, non a caso nel sentire popolare la causalità è immediata, perché è successo il disastro? Perché si è rotto l'assile e la traduzione giuridica non può che dire questo.

Dicevo a monte, perché ciò che è accaduto a monte di questo, causalmente non è assolutamente rilevante, cioè ciò che è accaduto prima della rottura dell'assile, meglio voglio essere più preciso, della sostituzione di quella sala con quell'assile, che si assume poi difettoso, che poi si è rotto, non ha assolutamente nessun rilievo, non ha rilievo il fatto che quel treno circolasse, io non mi occupo di questo aspetto, ma il discorso in realtà se il treno illegittimamente circolava questo è causa dell'evento, è un discorso che dal punto di vista causale non regge, per due ragioni, che sono

ambidue peraltro, come dire, convergenti presso lo stesso risultato, prima di tutti perché questo significherebbe tornare a una considerazione causale condizionalistica esasperata, ottocentesca, superata oramai da sempre, dalla dottrina e dalla giurisprudenza e non voglio, qui torneremmo al famoso esempio, che è ovviamente provocatorio, ma che attraverso gli esempi estremi, si capisce la logica, per cui il primo responsabile dell'omicidio commesso dall'assassino è la mamma dell'assassino, che lo ha partorito, questo si scriveva nei libri, per dimostrare l'assurdità della regressione all'infinito.

E qui tutto lo sforzo della dottrina e della giurisprudenza soprattutto, degli ultimi, ma non venti, gli ultimi quarant'anni è nel senso di capire che la causalità giuridica è una causalità diversa dalla causalità meramente naturalistica, pretende di più, perché? Per un motivo molto banale, 27 anche qui primo comma, la personalità della responsabilità penale vuole che sia considerata causa solo quella causa che ha uno spessore, per così dire, da sorreggere la responsabilità penale che consegue al considerare un certo comportamento causa e direi che su questo veramente indulgere sarebbe superfluo, nessuno credo, crede ancora che si possa ritenere responsabile, anche se ci fosse il dolo, di omicidio il nipote avido, che manda lo zio nel bosco

sperando, l'esempio classico di tutti i libri, che una saetta lo fulmini.

E allora il fatto che quel treno, cosa che io credo non sia stato spiegato, ma lo dico solo per pulizia come dire, giuridica, di questo, per assurdo viaggiasse in maniera illegittima, burocraticamente, non ha niente assolutamente a che fare col fatto che poi gli si monti un assile sbagliato, che poi si rompa e provochi un disastro, perché? Ma è ovvio, pensiamo al fatto che un certo treno non dovesse viaggiare perché era stato soppresso, lo si fa viaggiare lo stesso per un errore, mi direte che chi ha commesso questo errore risponde di omicidio colposo, rispetto al fatto che uno si butti sotto il treno? Perché altrimenti dobbiamo dire questo, se facciamo viaggiare una macchina senza bollo, che non può viaggiare, o perché gli era scaduta la... come si chiama, la verifica, grazie, purtroppo con l'età le parole oramai me ne appartengono sempre meno, prego Loro di essere indulgenti, perché seppure fra tanti e tanti decenni, anche Loro diventeranno vecchi.

Bene, dico la macchina viaggia illegittimamente, perché non ha fatto la revisione, poi un gommista gli monta una gomma bacata, la gomma scoppia, risaliamo fino al fatto di chi ha fatto viaggiare la macchina senza il bollo, senza aver pagato il bollo? In un condizionalismo esasperato, tipo quello della mamma che partorisce

l'assassino, ma in un condizionalismo, dico ma mi limito a citare il libro di Stella, ecco, anche se potrei, perché poi queste cose le vediamo bene quando noi facciamo la prova, sostituendo al fatto colposo il fatto doloso, che sotto il profilo della causalità è uguale e allora dobbiamo immaginare per esempio che viene fatta girare quella macchina, o quel treno, con una irregolarità chiamiamola burocratica, per cui non avrebbe dovuto girare, l'assassino taglia i freni della macchina, o taglia l'assile, perché vuole uccidere sempre questo avido nipote, che sul treno c'è il ricco zio e noi diremo che questo non sia punibile, perché lui non è stato la causa, la causa è stata il fatto che la macchina girasse illegittimamente, credo che su questo, cioè l'eccentricità dell'evento, rispetto alla norma che si assume violata è tale, per cui la violazione della norma burocratica, ammesso e non concesso che vi sia, non può sfociare in nessun evento materiale, che derivi da tutt'altra causa, questo già a prescindere dal discorso delle concause, questo sul piano puramente causale.

E qual è l'argomento che la dottrina Stella soprattutto, ma poi la giurisprudenza usa? Non dobbiamo vedere l'evento, tutta la dottrina generale si è costruita sull'omicidio, l'evento morte nella sua astrattezza, per cui se io infliggo una piccola ferita a tizio, che viene portato all'ospedale, poi la macchina cade dal famoso

cavalcavia e muore, io sarei comunque responsabile, anche se la mia ferita era irrisoria, perché certamente se non lo ferivo non andava sull'ambulanza che lo portava all'ospedale e non cadeva dal viadotto.

L'evento deve rispecchiare, se pure a un livello di generalizzazione, la causa, quella non è una causa da ferita, è una causa che ha tutt'altra ragione e dicevo solo un esasperato condizionalismo ottocentesco, peraltro mai assolutamente trasformatosi in giurisprudenza, potrebbe andare di diverso avviso quindi sotto questo profilo, quello che come dire, capita a monte, ma qui voglio dire, perché non si equivochi, un cenno velocissimo, su un tema che altri hanno trattato, va fatto, non è assolutamente sostenibile, peraltro, che quel treno non potesse viaggiare, perché essendo un carro estero, è un carro che rientra ed è controllato dall'EBA, che circola quindi regolarmente, secondo la convenzione dell'OTIF, la manutenzione compete al detentore del carro, sono cose che altri vi hanno spiegato ed è importante in questo intermezzo, che subito chiudo, pensare che poi dal punto di vista dell'accusa che si vorrebbe rivolgere agli Imputati, ma di fronte ad una situazione in cui il carro ha tutti questi crismi, va bene? Scatta sicuramente un'attenzione, anche sul fatto che quella sala viene montata, dopo che è stata revisionata eccetera, da una officina autorizzata, questo

crea un principio di affidamento, io non voglio adesso affrontare il problema del principio di affidamento, però anche su questo due parole vanno date, ma per vedere poi l'essenza della colpa, è una piccola parentesi che chiudo.

I Pubblici Ministeri ci hanno descritto, parlando del principio di affidamento, il principio di diffidenza, in realtà, non il principio di affidamento, il principio di affidamento è un principio innanzitutto che nasce e viene sviluppato mi fa piacere, spero non mi censuri il professor Mantovani, che è qua dietro che ha scritto un libro bellissimo, sul principio dell'affidamento, che rimane fondamentale in questa materia, non nasce per diminuire la tutela dei beni, nasce per aumentarla, perché se ognuno fa bene il suo lavoro, l'altro ha diritto di affidarsi, salvo che vi siano i famosi elementi, che rompono il principio di affidamento, perché così si concentra meglio sul suo, è per tutelare meglio, non tutelare peggio.

Nasce nell'ambiente chirurgico e nella circolazione stradale, perché si è detto: se il chirurgo oltre a dover far bene quello che sta facendo, deve controllare tutti gli altri, oggi in camera operatoria lavorano cinque o sei equipe diverse a volte, non fa più bene il suo, certo c'è un limite, c'è il limite che il soggetto che fa quell'altro lavoro dimostri di essere in una situazione

di debacle, è il caso tipico dell'anestesista, che non riesce più a intubare, perché è andato nel pallone, di fronte a una situazione così, ma se tutto è rispettato e tutto è logico e c'è una disciplina legale, io ho diritto di fidare perché questo consente a me di lavorare meglio, su quello che debbo fare, questo è il principio di affidamento, tra l'altro questo è un principio di affidamento, che trova fonte nella legge, perché tutta la regolamentazione appunto, OTIF è tutta una regolamentazione legale, che sono norme quindi cogenti, che stabiliscono la disciplina quindi è un principio di affidamento legalmente previsto.

Tema dicevo che non voglio affrontare, ma mi limito a citare solo uno dei tanti dati probatori su questo, ci dice Chiovelli, parlando del quadro normativo: "Per i carri immatricolati all'estero e conformi al regolamento RIV e al CUU, anche se circolanti nella rete italiana, l'ammissione tecnica e l'immatricolazione sono a cura delle autorità di sicurezza, come competente EVA, mentre la manutenzione è a carico del detentore del carro", questo lo dice il pubblico ufficiale, responsabile dell'organo deputato a questo, non è un Teste qualsiasi, o anche questo è falso e lo incriminiamo, ma non vedo proprio perché, posto che riferisce quello che sta scritto nelle norme, oppure come fa la Pubblica Accusa, a saltare tutti questi fossi, sono norme queste, le

saltiamo dicendo l'enormità della colpa o ci guardiamo nelle norme? Santo Dio, se questo vale per il titolare, per l'apicale, che è lui che fa queste cose, che ha questo obbligo, che non è mai sfiorato da nessuna accusa, né poteva esserlo, non deve valere per il mio assistito, ingegner Margarita, che è il suo subordinato?

Dico questo, perché al limite potrei dire se fosse sbagliato, visto che l'ha detto l'apicale, io non sono più responsabile, ma non voglio arrivare a questo, però voglio rimettere i piedi per terra, perché qui ancora un intermezzo poi chiudo e torno al discorso della causalità, perdoneranno Loro questi piccoli incisi, in cui mi occupo di materie che altri hanno sviluppato, pensate sempre su questo, alla storia che è stata evocata, del rilascio sì, "RFI ha rilasciato il certificato di sicurezza e non lo ha revocato", mi riferisco a quel rilascio del 13 giugno del 2008, quel certificato è stato, a parte che era sacrosanto, a parte che vedremo il rilascio del certificato non ha assolutamente nessuna efficacia causale, ne parleremo, ma sei mesi dopo, anzi quattro mesi dopo, nel dicembre, l'ANSF amplia quel certificato e ne rilascia tanti altri uguali, nel dicembre, il 12 dicembre del 2008 quello stesso certificato, rilasciato da RFI e che dovrebbe coinvolgere i miei assistiti, l'ingegner Costa e l'ingegner Fumi, è ratificato, non solo ma ampliato

quindi anche sotto il profilo della sua legittimità, della sua rilevanza, della sua causalità, della sua rimproverabilità, cioè l'organo preposto, titolare della funzione, che entra in attività, lo recepisce e lo amplia e ne rilascia altrettanti, questo molto prima sotto il profilo causale, che venga sostituita la sala quindi stiamo parlando di qualcosa comunque di rilevante.

E lo stesso, a questo proposito, tra l'altro questo dimostra ancora una volta, questo è un tema che non voglio toccare, anche perché è stato arato benissimo, che le funzioni erano funzioni di ANSF, lo stesso Laurino, Teste su cui bisognerà tornare un attimino, però siccome anche in lui ogni tanto tracima la verità, tracima, lo stesso Laurino ci dice, nella deposizione del 4 giugno del '14, parlando di questo dice: "Ora la funzione di Cesifer sono cessate, perché dal 2008 sappiamo tutti - dice lui - che con il Decreto 16/2007 dal 2008 è subentrata ANSF", chiudo queste parentesi, che mi erano suggerite Giudici, da questo discorso che causalmente, a monte della sostituzione della sala e della rottura dell'assile, dal punto di vista oggettivo, causale, non c'è nulla, ma lo stesso risultato, poi è un modo diverso di vedere lo stesso fenomeno, lo possiamo diciamo, ottenere e averne come riprova, ragionando al contrario, cioè ipotizziamo assurdamente dico io, che il fatto che un treno, quel treno, abbiamo visto che non è vero,

circolasse come dire illegittimamente, sia causa dell'evento, facciamo questa ipotesi che abbiamo visto un attimo fa, che non regge già sotto il profilo diretto, perché non c'è nessuna idoneità, nessuna consequenzialità possibile, in termini di casualità giuridica.

Allora però non potremmo assolutamente negare, io credo, non potremmo negare che la sostituzione della sala e la rottura dell'assile, sia un evento, un fattore, una entità, se ipotizziamo che c'è causalità dal fatto che la macchina ha girato senza la revisione, allo scoppio, all'incidente causato dalle gomme montate dall'improvvido gommista, nessuno potrà negarmi che scatta il 41, capoverso del Codice Penale, sarà ben questa una causa assolutamente tale, da innestare una catena causale autonoma, una causa totalmente eccentrica, rispetto alla prima, causa sopravvenuta, non vale per le concomitanti e per le preesistenti, come sappiamo, da sola capace di provocare l'evento; qual è il senso che viene dato di questo? La causa sopravvenuta deve essere quella che innesta un rischio nuovo, un rischio nuovo eccentrico, vedremo che poi questo ci servirà a valle.

Allora, io credo di poter asserire, che la causa dell'incidente e la causa del disastro, sia la rottura dell'assile e irrilevante assolutamente, sia ciò che accade a monte, sia perché non vi è causalità, sia perché se la si volesse ipotizzare, essa sarebbe comunque

interrotta.

Ma lo stesso vale a valle, cioè dopo la rottura dell'assile, che è causa indiscutibile, vedete come il diritto poi risponde al buon senso, se non lo si vuol distorcere ad ogni costo, vi è stato poi qualcosa che esclude questa causalità, perché ha innestato una catena causale completamente autonoma? Totalmente eccezionale? Non dico imprevedibile, questo è un altro discorso, di cui poi parleremo rispetto alla colpa, l'imprevedibilità riguardo alla colpa, perché qui non posso condividere, se pure l'autorevolezza dell'autore, quanto ha sostenuto il professor Paliero e cioè che l'impatto, l'asserito impatto della cisterna con il picchetto, che noi neghiamo nella maniera più assoluta, il tema è fin troppo sviluppato, addirittura Paliero, contraddicendo poi la stessa impostazione dice: "O con un altro oggetto" e allora già la tesi non sta più dritta, neanche nella sua enunciazione, sia stata una causa interruttiva della causalità, questo per quelle stesse ragioni che ho appena enunciato, rispetto alla capacità di costituire causa interruttiva, il montaggio e rottura dell'assile, questo per motivi specularmente opposti non lo è, si rompe un'assile, il treno deraglia, il treno si capovolge, la cisterna si capovolge, eccetera, sbatacchia, scusate questo termine così rozzo e mi si dirà che questo ha interrotto la causa, rispetto alla causa costituita dalla

rottura del picchetto? Badate bene che il picchetto si sia rotto perché, cioè che rispetto alla rottura dell'assile, si profili l'ipotesi profilata dall'Accusa, probabilmente con grande ragionevolezza, non lo so, che vi era già una cricca tale che lasciasse presumere che si sarebbe potuto rompere quindi non è stato ben controllato, o che si sia rotto perché invece quella fessurazione non era controllabile, questo a me non interessa, certamente come dato ragioniamo noi sui termini materiali e oggettivi, come dato oggettivo, non c'è dubbio che la rottura dell'assile è la causa dell'evento.

E' interrotta la causa dell'evento, perché poi la cisterna sbattendo, urtando il picchetto, o come dice Paliero: "Un altro oggetto" si perfora? No, assolutamente no, perché questo non innesta una causalità autonoma, un rischio autonomo, il fatto che una macchina se va fuori strada, possa sbattere sul guardrail, sulla macchina che viene dall'altra parte, possa cadere di sotto, non innesta, ancora una volta l'esempio: supponiamo che dolosamente qualcuno abbia, perché così nel fatto doloso lo vediamo anche meglio, abbia segato il picchetto perché si rompa, cosicché muoia, sempre nell'esempio (*inc.*) appunto, dello zio e dell'avidio nipote, e lo zio perché c'è lo zio sopra e questo assile si rompe, poi il treno sbatacchia da tutte le parti, magari inciampa con un

treno che viene dall'altra parte o inciampa in un picchetto, noi diremmo, l'assolviamo il nipote? Ho fatto l'esempio sul doloso, perché si vede meglio, perché è un liquido di contrasto, ma l'esempio, dal punto di vista materiale è lo stesso.

Proprio la sentenza, dovuta peraltro, a un Magistrato bolognese, Montagni, che ha citato il collega Paliero dimostra il contrario, in quell'intervento dice una cosa molto limpida, dice: "Qui non è un problema tanto se il fattore sia eccezionale o meno, il problema è se quel fattore innesta un rischio che è completamente eccentrico, rispetto a quello iniziale", allora che si rompa, una volta rotto l'assile, una volta scoppiata la gomma nell'esempio della macchina, poi dopo questa macchina, non più governata, sbatacchi da tutte le parti, così come... non innesta un autonomo diverso rischio, addirittura la sentenza dice: "Bisognerebbe che il primo rischio si fosse esaurito", qui non si è esaurito nulla, perché se un treno ha deragliato, fino a che non si ferma non si è esaurito nessun rischio, anzi, quando alla macchina è scoppiata la gomma, finché non finisce in mezzo al campo e nel frattempo ha inciampato in mille cose, non si è esaurito nessun rischio, se c'è una sentenza chiara, limpida, che ci distingue perfettamente il problema causale, dagli altri problemi, è proprio la sentenza, che io chiamo Montagni, non a caso era una

Corte presieduta da Blaiotta Quarta Sezione, dico questo nome, su cui tornerò per altre decisioni, sappiamo chi è Blaiotta, sappiamo l'attenzione che ha per i problemi causali, eccetera eccetera.

Certamente ci staglia chiaro questo discorso e cioè che la causa, sopravvenuta e interrottiva, deve essere totalmente capace che sia eccezionale o meno, che innesti un rischio nuovo, essendosi il precedente esaurito e io credo che questo non possa sostenerlo nessuno, se no dovremmo appunto assolvere il famoso avido nipote, che taglia dolosamente l'assile, oppure smonta i freni della macchina, dello zio e poi la macchina va a sbattere in un oggetto che gli buca il serbatoio e si incendia.

Accertato che la rottura dell'assile, cosa c'entrano davvero le Ferrovie italiane? Torno a quell'interrogativo, questo assile tedesco, costruito nella Germania, revisionato in Germania, ad Hannover, forse proveniente e qui sarebbe davvero interessante andare fondo, forse proveniente da assili costruiti prima dell'unificazione nella Germania Est, con materiali che forse non erano come dovevano essere, non a caso, questo sarebbe davvero interessante, ancora una volta mi chiedo, quanto bene noi vogliamo alle nostre ferrovie e ancora una volta mi chiedo se fosse avvenuto in termini assolutamente inversi, che cosa e mi chiedo però che cosa allora c'entrano davvero, i miei assistiti, anche sotto

il profilo della causalità, che io ho trattato molto approssimativamente, perché costituisce soltanto il presupposto delle considerazioni, che vorrei andare a fare in materia di colpa, ma il presupposto come dire, assolutamente necessario.

E allora il discorso si sposta sulle, potrei chiamarle tecnicamente condotte omissive sopravvenute, o comunque condotte omissive, che sono quelle che vengono rimproverate ai miei assistiti e qui allora, una prima considerazione fondamentale è quella che parte da una straordinaria banalità, la enunciavo prima, per costruire una responsabilità per colpa dobbiamo trovare a) delle posizioni di garanzia, cioè quali sono i soggetti che avevano sulla gobba un certo potere e dovere, che non ha niente a che fare con la condotta, è il presupposto, tu sei perdonate ancora una volta la banalità, tu sei il bagnino della piscina dove ci sono i ragazzini, hai sulla tua gobba il dovere, la responsabilità, ma qui uso responsabilità in senso oggettivo.

Secondo: essenziale, ignorato, in tutto questo processo, oso dire, avendo la posizione di garanzia, essendo quindi (*inc.*) hai violato la norma cautelare, sei andato a parlare con una ragazza, mentre i bambini facevano il bagno e non ti sei accorto che quel bambino aveva difficoltà, se quel bambino Dio non voglia, nonostante che il bagnino fosse lì, muore per un fatto cardiaco

improvviso, non c'è la violazione della norma cautelare, c'è la posizione di garanzia, ma non c'è la violazione della norma cautelare, i due termini non possono e non debbono, nessuno nega che il ferroviere deve garantire l'integrità fisica dei passeggeri, ma questo non vuol dire che risponda di ogni danno che possa capitare a prescindere, è una banalità ma il processo poi è tutto qui, sul piano della colpa, è tutto qui.

Il capo d'imputazione, sotto questo profilo, è come dire, sintomatico un po' della confusione fra i due termini, un po' del fatto che soprattutto rispetto al secondo dei due, è totalmente, assolutamente carente. Come lo costruisce il capo d'imputazione, il discorso sulla colpa? Direi, per sintetizzare, che lo costruisce in modo erroneo e con una... io l'ho chiamata così, ma confido di riuscire ad esprimere quello che penso, in un modo erroneamente circolare, ad auto-alimentazione, cioè in altri termini per un verso, all'inizio costruisce la posizione di garanzia su norme asseritamente, su norme cautelari, anzi vedremo che non sono cautelari, dall'altro, affermata così la posizione di garanzia, sorvola per così dire, sulle norme cautelari, cito a mo' di esempio, alcune delle imputazioni mosse ai miei assistiti, la prima, la prima solo perché ce l'ho qui sotto per prima:

Fumi: "Essendo obbligato alla protezione ed alla tutela

del bene primario della salute e all'integrità fisica delle persone, in base..." essendo obbligato, posizione di garanzia "...in base alla disposizione a contenuto cautelare".

Margarita: "E' titolare di una posizione di garanzia, in base a disposizione e a contenuto cautelare".

Non è una cosa da poco, non è un cavillo, così da giurista astratto, cosa che merito molte altre accuse, ma questo no, perché ho cominciato a fare l'Avvocato, seppure a modesto livello, da quando ho cominciato a studiare il diritto penale, perché lo vediamo subito, quali sarebbero le norme cautelari? Le norme cautelari, per questa imputazione sono niente po po' di meno che l'articolo 2043 e l'articolo 2050, del Codice civile, sono norme che non ho bisogno di ricordarvi, ma la leggo, tanto è breve breve.

"Qualunque fatto doloso o colposo, che cagiona ad altri un danno ingiusto, obbliga colui che ha commesso il fatto, a risarcire *neminen e laedere*" è la norma del *neminen e laedere*.

Allora, dice il capo d'imputazione, questa è una norma cautelare, che crea la posizione di garanzia, la traduco io: siccome il 2043, che ha alla base peraltro la responsabilità aquiliana, stabilisce che non devi far male agli altri, qualsiasi cosa capiti ad un altro, siccome questa non solo è una norma cautelare, ma è una

norma che fonda la posizione di garanzia, qualsiasi cosa capiti a un altro tu sei responsabile, la colpa è sparita, la responsabilità colposa, non solo la colpa in senso stretto.

L'articolo 2050 è quello della responsabilità per l'esercizio delle attività pericolose, che prevedono la responsabilità oggettiva: "Chiunque cagiona danni...", responsabilità oggettiva che è la negazione stessa del diritto penale, è la presunzione di colpa, che in diritto civile ha le sue ottime ragioni di essere quindi, questo primo passaggio, è quello che costoro sono garanti, perché la loro posizione di garanzia deriva da norme cautelari, le norme cautelari che si invocano, sono norme di questo tipo.

E a questi presunti destinatari dell'obbligo giuridico, è attribuita una presunta condotta, che viola le norme cautelari, ma quando poi si vanno a vedere le norme cautelari e le fonti delle norme cautelari, ci imbattiamo poi vedremo caso per caso, ci imbattiamo poi in altre anomalie, che dimostrano come l'impostazione stessa sia un'impostazione condivisibile.

Così per esempio la prima norma, una delle norme cautelari, asseritamente cautelare, che dovrebbe scattare è quella dell'articolo 15, del Decreto Legislativo 81 del 2008, quella sulla valutazione del rischio, adesso questo è tutto un problema poi, infortunio sul lavoro, o meno,

ne discuteremo, vedremo, che è una norma pacificamente di tipo programmatico, importantissima, per carità, ma non è una norma cautelare, è una norma procedimentale, che serve eventualmente per individuare le norme cautelari: "Tu dovevi fare l'analisi del rischio - la cosa non ci interessa granché - non l'hai fatta, fermo, se l'avessi fatta ti saresti accorto che bisognava adottare quella misura cautelare, perché avresti capito che c'era quel rischio, hai violato quella norma cautelare ergo, sei responsabile", ma il secondo passaggio è l'essenza della condotta colposa; su questo tornerò brevemente.

Pensate che si arriva a considerare fonte della posizione di garanzia, la nota dell'allora Azienda Autonoma 1998, in cui si dà conto dei dispositivi antisvio in Svizzera, cioè non so se lo ricordano questo documento, di cui pure si è parlato, cioè una disposizione di servizio in cui si parla, se ne parla poi a proposito dei detettori, perché si vorrebbe da questa addirittura utilizzarla anche come norma che fonda una colpa specifica, ma qui la si adopera come norma che fonda la posizione di garanzia, è la norma che essendoci la possibilità che vi siano dei cavi svizzeri, che transitano in Italia, che sono dotati, tema a voi ben noto, poi lo riprenderò, dei detettori, spiega ai macchinisti come sono fatti, per poter se del caso maneggiarli, diciamo così.

Questa norma, che è una norma interna che ha questo

contenuto, viene assunta anch'essa, nel capo d'imputazione su questa norma tornerò, come una norma che fonda una posizione di garanzia, basterà leggerla, Loro vedranno, che la norma spiega in merito alla descrizione del rilevatore automatico di svio EDT, si spiega al personale di macchina come funziona, figuriamoci se questa è una norma che possa creare una posizione di garanzia.

Quindi, nel capo d'imputazione si crea un meccanismo, che crea una responsabilità oggettiva duplice, perché la posizione di garanzia viene attinta dalle norme cautelari, tipo il 2043, tipo il 2050, tipo l'ordine di servizio, tipo l'articolo che vi ho citato un attimo fa, cioè l'articolo 15, poi da questa posizione di garanzia, così costruita, si deriva la responsabilità senza, ancora qui un passaggio assolutamente oggettivo, senza individuare quale sarebbe la norma cautelare violata e d'altro canto lo vedremo meglio più avanti, questo è lo schema che poi culmina nella richiesta di condanne, lo dirò alla fine della discussione, nella richiesta di condanne, io le ho rilette, si enunciano unicamente quelle che secondo l'Accusa sono le posizioni di garanzia, dei soggetti e non si spende una sola parola per individuare quali sarebbero le condotte e perché rimproverabili agli Imputati.

Volendo, come dire, rimettere un attimino in fila invece,

i concetti, cerchiamo di ricostruire noi un'accusa che abbia una sua plausibilità, che secondo noi non lo ha, anzi la dimostrazione che non l'abbia, non c'è dubbio che c'è una posizione di garanzia vera, delle Ferrovie, che è quella che ha fondamento negli articoli 8 e 10, del Decreto Presidenziale 753/80, rispetto alle quali occorre individuare correttamente, se vogliamo fare le cose per bene, quali sono i destinatari, occorre dopo soprattutto individuare le norme cautelari e vedere se queste norme cautelari possono o non possono attagliarsi, ai singoli Imputati, che le abbiano potenzialmente violate.

E allora la prima importante precisazione, io l'ho già fatta ma la ribadisco adesso, nel tentativo appunto di rimettere in fila i concetti, non sono norme cautelari, quelle che prescrivono procedure che servono per individuare pericoli e quindi per individuare norme cautelari, l'esempio più eclatante in questo senso, è quello della valutazione del rischio, che cito un autore, deriva che la disciplina legislativa, sulla valutazione del rischio, non individua regole cautelari, ma definisce un apparato normativo cautelare, di tipo procedurale, che non può però assumere rilievo, nella ricostruzione dei nessi d'imputazione della responsabilità penale per l'evento, in quanto funzionali all'individuazione essa sì, di regole cautelari, che possono impedire i rischi, questa è una citazione che traggio forse dall'autore che

più ha trattato questa materia, cioè la Micheletti, ma questo è quello che dice ripetutamente la giurisprudenza, mi piace citare ma lo farò soltanto un attimo, che non più di dieci giorni fa, in un convegno tenuto proprio a Bologna, in cui avevo l'onere poi di introdurre il discorso, il Presidente Rocco Blaiotta e il dottor Salvatore Doveri, che sono due esponenti della Quarta Sezione, che hanno di più lavorato su questa materia, ribadiva, in maniera assolutamente chiara e la giurisprudenza loro è ben nota, che la valutazione del rischio è un obbligo propedeutico, farlo rispetto alla colpa, ma che non può sostituirsi alla necessaria individuazione poi, della norma cautelare.

E badate, io non mi nascondo dietro un dito, perché io guardo sia il dito, sia la luna e su questo discorso tornerò, sia del dito e della luna, ad altro riguardo, c'è qualche sentenza, qualche rara sentenza, che *incidenter tantum*, argomentativamente dice: "Anche la valutazione del rischio è una norma cautelare", ma primo dice una cosa sbagliata, secondo è rarissima e del tutto minoritaria, ma bisogna leggere le sentenze e ci si accorge che al di là di questa affermazione, dovuta probabilmente alla non totale chiarezza concettuale di chi l'ha scritta, nella sentenza poi si dice: "L'imprenditore non ha valutato il rischio" ricordo quella poi magari la rassegherò, ma se avesse valutato il

rischio, avrebbe visto che l'utilizzo di quei vestimenti in quelle lavorazioni sono pericolosi e quindi avrebbe impedito che fossero usate quelle vestizioni, che potevano impigliarsi nelle macchine circolari, quindi è vero, se mai mi si volesse citare questa giurisprudenza, che in quella giurisprudenza nella motivazione "Perché la valutazione del rischio è un obbligo e come tale quindi è una misura..." che poi non dice cautelare, dice è una misura a cautela, non voglio giocare con le parole, per carità di Dio, ma il termine misura cautelare, vuol dire regola che individua la condotta e non a caso, in quel senso la condotta poi bisogna dire, non dice: "Siccome non hai valutato il rischio sei responsabile", perché ancora una volta quando ci si muove sul piano oggettivo "Non hai valutato il rischio, poi è venuta una meteora e tu sei responsabile", scusate la banalizzazione, dice la Marinucci, sul piano di cosa può accadere, anche la meteora potrebbe essere.

E allora ci accorgiamo che l'essenza dell'Accusa, se vogliamo cercare noi di dare un senso a un'imputazione, che non so se è vero quello che diceva Scalise, fatta a un ingegnere, non so a chi l'abbia fatta, francamente soffre di questi gravissimi vizi che non sono formali, cioè o sono formali, ma non sono la realtà, allora alla fine dei conti le regole cautelari uniche, pretese regole cautelari, che confusamente sono enunciate, sono le

famose quattro, le famose quattro, il detettore, la velocità, le barriere antirumore e il picchetto, gira gira è questo, il resto è fumo, il processo è semplice, che ripeto replicatemi su tutto, non ditemi che dicendo che per esempio io voglio lasciare intendere che è semplice, o è poco ciò che è accaduto e quindi dovremo confrontarci con questi, che sono gli unici elementi.

C'è un tema che in qualche modo ha attraversato... quando il Tribunale vorrà fare una sosta, non le nascondo che mi farebbe...

PRESIDENTE - Cinque minuti di sospensione.

Viene sospeso il procedimento alle ore 11.23.

Il procedimento riprende alle ore 11.41.

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni.

AVV. STORTONI - Dicevo, Presidente e Signori del Tribunale che c'è un tema che è stato toccato, che ha attraversato poi il processo, prima di affrontare quelle che chiamavo le quattro imputazioni, che serve un po' a delimitare il campo operatorio, per così dire anche se la sua rilevanza a mio modo di vedere, ma questa è solo la mia opinione, non va aumentata oltre quella che indubbiamente esso ha, è quello del carattere di infortunio sul lavoro o meno, io so che questo tema è già stato discusso, so che verrà ripreso da altri colleghi e quindi, diversamente da quello che ho ipotizzato, ne farò una menzione molto

ridotta e innanzitutto perché? Perché la sua rilevanza ha sicuramente un ambito notevolissimo, nei confronti degli enti, per quello che riguarda le posizioni individuali sicuramente ha un suo rilievo, ma sicuramente molto più limitato, io ne vorrei far cenno eminentemente, al di là della sua oggettiva importanza, anche perché nel suo ambito si sono, come dire, utilizzati dei riferimenti normativi, che dimostrano questo argomentare forzato e molto osé della Pubblica Accusa, rispetto alle norme che vengono invocate e mi riferisco, l'avevo già in parte un pochino anticipato, per esempio a questo richiamo, che viene fatto all'articolo 18, per gli effetti collaterali, norma che lo dicevo in apertura, ha una sua direzione assolutamente significativa, che è quella di evitare danni conseguenti all'introduzione di misure cautelari, nell'ambito della sicurezza e che vorrebbe addirittura essere interpretata come fonte essa stessa di misure cautelari, direttamente.

Adirittura, rispetto a questa norma, si è preteso di trarne spunto, per dire che sono norme che tutelano non solo il lavoro, ma che tutelano a 360 gradi la collettività, in realtà parliamo di un pericolo, che può derivare specifico, bene individuato, quasi norma eccezionale che vuole impedire che misure cautelari, a tutela del lavoro, possano avere effetti secondari, ma il novero delle norme che vengono richiamate, l'ambito di

questa materia a dimostrazione un po' della forzatura che si vuol fare è vario, pensate che addirittura poi lo riprenderò, perché cita anche ad altro riguardo, si cita la norma, una volta ritenuta l'applicazione della disciplina della sicurezza sul lavoro, si cita addirittura la norma sui pavimenti delle fabbriche, che devono essere senza buche e senza asperità, perché non siano pericolose.

In questo senso quindi uno sguardo, se pure superficiale, al tema credo che debba essere fatto, perché? Perché io credo che l'inapplicabilità, la non pertinenza della disciplina della sicurezza sul lavoro, alla materia che ci occupa, derivi non soltanto dalla limitazione dei soggetti che sono i destinatari della protezione, che sono i lavoratori, ma deriva dalla essenza di questa disciplina, dall'oggetto giuridico, dal bene protetto, questa normativa è volta a neutralizzare il rischio professionale, che il lavoratore corre, in ragione della specifica attività che è svolta e quindi ciò che purtroppo è accaduto a Viareggio, esula totalmente da questa materia, poi che le Ferrovie possano anche essere come datore di lavoro, se si fa un lavoro in un certo posto, o se si riparano i binari in un certo posto, il datore di lavoro e quindi nell'ambito di quell'attività scatta in anche questa normativa, è un altro discorso, ma non c'entra veramente assolutamente niente con questo.

D'altro canto, quando si invoca la giurisprudenza che ha esteso l'applicabilità di questa norma, anche a tutela di soggetti che non sono i dipendenti dell'imprenditore, lo ha fatto sempre però con riferimento a questo tipo di rischi e sempre per soggetti che vengano comunque in contatto con il cantiere, con l'ambiente di lavoro.

Il Gup dicendo che c'era una giurisprudenza, in realtà ha citato una sola sentenza, che era assolutamente non pertinente, che riguardava un passaggio a livello, in cui non si erano chiuse le sbarre, ma tutta la giurisprudenza in realtà amplia il novero dei soggetti ma sempre nell'ambito di quel soggetto di tutela, quella sentenza riguarda i dipendenti dell'azienda subappaltante, riguarda i soggetti che si immettono nel cantiere, nonostante che ci sia il cartello che non debbono entrare e possono averne dei danni e l'ampliamento è sempre un ampliamento che ha questa coincidenza, coesistenzialità col bene giuridico e con l'ambito della tutela.

Ancora una volta, indirettamente ne abbiamo conferma, dall'ente pubblico, l'ente pubblico è l'ANSF, che è un ente pubblico, il Chiovelli ci ha spiegato chiaramente che la sicurezza del lavoro, non rientra fra i compiti dell'ANSF che c'entra l'ANSF, siccome non c'è dubbio che l'ANSF è preposta al controllo ragione materie e anche dell'attività di RFI e delle agenzie, io credo che sotto questo profilo la coincidenza di materia, se pure con

ruoli diversi tra i due soggetti, ci riconferma indirettamente questo stesso discorso; non so mi pare fosse Marzaduri, che ha invocato a dimostrazione contraria, da un lato un argomento che, a mio modo di vedere non ha fondamento, perché è l'argomento dell'oggetto della tutela, di questo io ho già detto, ma ha indicato una sentenza che è quella degli indumenti sporchi di amianto, che hanno contagiato poi le mogli dei lavoratori, ma quella volta l'argomento prova troppo, perché anche una volta quegli indumenti vengono considerati nell'ambito del luogo di lavoro e quindi poi nuocciono, ma è ancora una volta la coesistenzialità anche locale, che dà ragione di quella però che è una ragione più sostanziale, che una ragione proprio di oggetto di disciplina e oggetto di bene giuridico.

Fatta questa precisazione quindi l'impossibilità, a mio avviso, di applicare quelle norme, invece io arriverei un po' a quello che per (*inc.*) è un po' il cuore del mio discorso, sì pure sinteticamente.

I quattro addebiti colposi, quelli a cui volere o volare comunque si giunge, che si parta da un punto che si parta dall'altro, le condotte, il primo degli elementi fondamentali per il rimprovero colposo, superiamo pure le incongruenze, perché non direi mai sgangheratezze, della costruzione dell'imputazione, sul piano della posizione di garanzia e quindi dell'obbligo giuridico, il punto

delle condotte è costituito dai quattro rimproveri che ho detto e allora si tratta, a mio modo di vedere, lo farò ovviamente dando per conosciuto, perché non voglio tediare il Tribunale, (*inc.*) se sono minimamente adattabili a questi quattro rimproveri i principi basilari, mi sento di dire elementari, che riguardano la condotta colposa e il rimprovero colposo, se reggono a i requisiti minimi, che la materia della colpa impone, requisiti ognuno dei quali è necessario, nessuno dei quali è sufficiente.

Parliamo quindi di violazioni di norme cautelari, gli Imputati, poi vedremo la riferibilità soggettiva, adesso ne parliamo in generale, in maniera indistinta, gli Imputati avrebbero violato le norme cautelari, che riguardavano la presenza del picchetto, l'abbassamento della velocità eccetera.

Innanzitutto c'è un punto a cui ho fatto cenno, ma che io voglio ribadire, deve trattarsi di norme cautelari che siano cogenti per il soggetto, non è una... sì, può apparire banalità, me ne rendo conto Signori del Tribunale, ma invece è molto importante, è molto importante perché se siamo in presenza ad esempio, di una norma che facoltizza, non è una norma che obbliga un po' meno, la norma che facoltizza, è una norma che non obbliga cioè, se il soggetto ha un'alternativa, tra A e B e l'alternativa è libera, non vuol dire che c'è una norma

cautelare nel senso A, non è che la norma nel senso A sia una norma cautelare meno forte, non c'è più, l'alternatività non crea una semivincolatività, annulla assolutamente questa vincolarità e questo è un punto che, a mio modo di vedere e spero che non mi faccia velo, data l'età penso che così non possa essere il ruolo che rivesto, taglia in radice il discorso detettori, ora sui detettori poi tornerò e ci sono tante cose da dire, molte sono state già dette, io cercherò di non ridirle, però c'è un punto che rimane fondamentale, non c'è dubbio che i detettori erano, a tutto voler concedere, consigliati, io dico che erano sconsigliati e lo dimostrerò e Loro sanno, conoscono gli atti molto meglio di me, cioè gli atti da cui si dovrebbe derivare questo obbligo, erano atti che dimostrano che i detettori...

Ma in questo momento, a livello come dire, di pulizia concettuale, rispetto al detettore, non c'è una norma cogente né a livello di colpa specifica, né a livello di colpa generica, perché non c'è una norma obbligatoria, obbligante, anche ammesso e così non è e ripeto, poi non ripeterò più, che potesse ritenersi e non è così che fossero consigliati, nell'ambito di alcune norme scritte, il fatto che queste norme scritte non lo rendessero obbligatorio è risolutivo rispetto alla colpa, perché vedete, rispetto alla colpa generica possiamo nel ricostruire se c'è una norma cogente, dobbiamo vedere

quanto è cogente, qual è eccetera, ma quando si invocano a livello di colpa specifica, delle norme scritte, se la norma scritta è nel senso che quel comportamento non è dovuto, perché a tutto voler concedere è consigliato e ripeto, così non è nel caso nostro, vuol dire che a livello di colpa specifica non c'è assolutamente la norma, punto, non si può assolutamente andare più oltre e se noi guardiamo quali dovrebbero essere le norme poi ne ho già fatto cenno e lo riprenderemo, pensate che si invoca quella informativa ai macchinisti, come fonte addirittura della norma scritta.

Ma la cosa ulteriore, che concettualmente va detta, se noi abbiamo un quadro normativo scritto, che ha preso in esame il problema e che ha escluso positivamente, nero su bianco, l'obbligatorietà di quella certa provvidenza, questo non solo fa sì che non ci sia una norma scritta, che lo impone, perché è ovvio, ma vuol dire che non c'è più spazio neanche per una colpa generica, questo è il punto molto importante ed è un punto indubitabile e mi risparmio le citazioni, perché è il buonsenso, cioè altro è che di una certa cosa di una certa norma cautelare, non ci sia nessun riferimento scritto, da parte dell'autorità, uso il termine in senso ampio e allora io mi posso porre il problema della colpa generica, per cercare di vedere se però vi è per esempio un comportamento, con un livello X di generalizzazione, che

fa sì che si possa ritenere che quello che è stato chiamato il ferroviere corrente, diciamo *eiusdem condicionis* eccetera, doveva pensare che fosse una cautela doverosa, oltre il profilo della prudenza, della diligenza, ma se c'è un organo pubblico, preposto al settore, che si è occupato, si è interrogato su quella materia e nell'alternativa tra prevedere un obbligo e non prevedere ha detto: "Non lo prevedo" e io cittadino non lo adotto, non mi si può rimproverare di colpa generica, perché sarebbe un assurdo, non è soltanto una questione di affidabilità del cittadino, nei confronti della norma; risparmiatemi la citazione della sentenza della Corte Costituzionale, sull'articolo 5, "Il cittadino deve poter fidare", risparmiatemelo.

E' una questione di principio molto chiara, perché se la stessa fonte scritta mi dice questa cosa, che io ho esaminato, che mi sono posto il problema, non la obbligo, vuol dire: ti autorizzo a non adottarla, sarebbe assurdo poi recuperare quella colpa generica, Signori, so benissimo come Loro lo fanno, molto meglio di me, che la colpa generica può convivere con la colpa specifica, ma può convivere con la colpa specifica a certe condizioni ben chiare, quando a livello di colpa specifica io individuo una norma cautelare in quella materia, che mi preserva da un rischio diverso e sarebbe altrimenti veramente assurdo, se si potesse recuperare in via di

colpa generica, ciò che lo stesso ordinamento dopo essersi chiesti se introdurlo o meno ha detto di no.

In sostanza, per toccare un tema a cui vi ho fatto cenno, che è quello del rischio consentito sa, questa parola non piace perché è interpretata, il rischio consentito non è giocare col trapezio senza rete, anche questo concetto è un concetto che va interpretato, per quello che è nella dottrina e nella giurisprudenza e allora un minuto solo, ma anzi mezzo minuto di banalità, è indubbiamente nel vivere, io ricordo un mio vecchio scritto sull'angoscia tecnologica e i rischi, ma indubbiamente nel mondo moderno, ci sono tantissime attività, ma anche in quello antico, in quello moderno molto di più, ci sono tantissime attività pericolose, che hanno un coefficiente di pericolosità, allora qui è l'ordinamento giuridico, che fa una scelta, può annullare la pericolosità, se ritiene che quella certa attività ed è una scelta che fa la società, attraverso gli organi costituzionali e gli organi legislativi e gli organi ordinamentali, a tutti i livelli, se ritiene che le corse automobilistiche in cui c'è pericolo non valga la pena di farle, perché l'utilità è inferiore alla pericolosità, le proibisce, qui il rischio è annullato, è una scelta sua, va bene? Se invece ritiene che c'è un'utilità per esplicarle ed è la gran parte dei casi, accetta il rischio, ma questa accettazione del rischio è fatta ancora una volta ed è

quello che vale per il principio di affidamento, non si possono interpretare questi concetti, come li interpreterebbe il salumiere, non è fatto per diminuire che magari lo sa benissimo, per diminuire, è fatto per tutelare, perché l'ordinamento dice: purtroppo io devo accettare che viaggino i treni, viaggino le macchine e si facciano attività pericolose, cosa posso fare? Posso limitare il rischio il più possibile e l'asticella metaforica la stabilisce il legislatore, quanto rischio accettare, rispetto a quanta utilità, stabilisco che in autostrada accetto il rischio che ci siano incidenti, purtroppo Loro sanno che gli incidenti stradali sono molto più che gli incidenti ferroviari, grazie a Dio, certo la velocità è un elemento di pericolosità, se uno sta fermo che poi non è vero manco quello, se vogliamo, però non c'è dubbio, allora, la stabiliamo a cento, a centotrenta, a centocinquanta in autostrada? Lo stabilisce l'autorità, accetta il rischio di centotrenta, centocinquanta il rischio è un po' di più, però i trasporti vanno più veloci, è una decisione quella del rischio consentito, accettato, che è fatta per bilanciare gli interessi, compreso quello della tutela.

E allora, se una fonte stabilisce questa asticella, non può poi interpretarsi attraverso una norma non scritta, abbassarla o alzarla, qui questo primo punto, rispetto ai requisiti della colpa, consistente nella necessità che vi

sia una norma cautelare cogente, cioè che vi sia una norma cautelare, qui il requisito che per potersi costruire un discorso di colpa, è necessaria una norma cautelare, cogente e superfluo dirlo, perché se non è cogente non è una norma cautelare, perché laddove è un discorso che chiude anche questa possibilità che dicevo un attimo fa e questo lo vedremo, per la materia che ci interessa, tocca proprio gli addebiti di colpa, io ho fatto l'esempio del detettore, perché voglio dire, in quello mi pare che il discorso sia e poi vedremo eclatante cioè, se è vero come è vero che non era che non era l'autorità preposta ne ha saggiato, ragionato e poi errando o meno, poi vedremo che non è errato, ma la pulizia concettuale va tagliata, errando o meno ha stabilito che la velocità in autostrada è centotrenta, è centotrenta.

Fu fatta un'obiezione non in questa sede, dice: "Sì, ma voi sapete che rispetto ai limiti di velocità, si può ritenere, forse è un'*excusatio non petita*, ma io voglio esaurire l'argomento Giudici, si è fatta, si è detto ma tu sai bene che se c'è una limitazione di velocità, a cinquanta chilometri all'ora, nel centro abitato, anche se tu lo rispetti, ma c'è una situazione di pericolosità e metti sotto il ragazzino che attraversa la strada, anche se eri a quaranta chilometri, certo ma lì è la norma che mi dice: "Oltre al limite di velocità previsto,

se c'è una situazione di pericolosità" c'è una norma generale, che apre la porta allo spazio del colpa generica e non è una norma che facoltizza, mi dice: "Se tu ti accorgi che c'è una situazione di pericolosità, perché hai visto che la palla andava avanti e indietro, con cui giocavano i bambini, allora lì scatta un tuo obbligo e direi questo, per le contestazioni che ci vengono fatte mi pare significativo.

L'altro elemento, ancora una volta mi rendo conto banale, del quale pure ho fatto cenno Giudici, perché si possa ravvisare colpa, è la famosa domanda che si fa, a proposito della colpa specifica: "Ma allora se tizio ha violato quella regola cautelare, risponde di qualsiasi cosa accada?" Normalmente se lo studente risponde sì lo si boccia, (*inc.*) perché? Perché si dice : "Tu rispondi solo del rischio dell'evento che quella norma era volta a impedire, non di qualsiasi cosa accada" e qui le citazioni potrebbero essere tutti, mi limito alle citazioni classiche sulla colpa, e cioè Marinucci, Fiandaca Musco, soprattutto quella bella monografia recentissima, della (*inc.*) e questo è un elemento che non è un elemento formale, è un elemento fondamentale, che distingue la colpa dalla responsabilità oggettiva, tu hai violato la norma, qualsiasi cosa accada ne sei responsabile e c'era appunto la battuta, per cui tutto può accadere, anche il meteorite, ma questo dice la

giurisprudenza, tra le tante sentenze io ne cito una sola, ma direi che è un filone, perché è quella forse che teorizza proprio meglio, è la sentenza 4 luglio del 2007, numero 3760, stesa proprio da Blaiotta, la quale dice che questo è il requisito fondamentale della condotta colposa e della rimproverabilità colposa, il primo profilo dell'imputazione attiene al piano della tipicità, svolgendo un ruolo insostituibile, nella configurazione della fattispecie colposa, questa la premessa.

"La responsabilità colposa non si estende a tutti gli eventi, che comunque siano derivati dalla violazione della norma cautelare, ma è limitata ai risultati che la norma stessa mira a prevenire, tale giudizio conferma l'importanza eccetera, eccetera, eccetera".

Ma dobbiamo ricordare per caso, visto che qui questa banalità fondamentale è stata dimenticata, il vecchio esempio che oramai è irrealizzabile, di quello che fa prendere il senso unico al rovescio? Non c'è ancora l'asfalto, ai miei tempi, schizza un sasso che colpisce l'ignaro seminatore, quello che con ampio gesto delle braccia benedicente, non c'è più neanche il seminatore e si dice: "Certamente, la norma cautelare del senso unico, se tu la prendi, sbatti comunque dall'altra parte, ma non puoi certo impedire che schizzi il sasso all'ignaro seminatore", ora questi esempi non vanno più di moda, ma ne possiamo fare tanti.

Ed è fondamentale ricordare questo, la giurisprudenza su questo è uno dei punti su cui davvero, davvero non transige, nella maniera più assoluta, le ha allargate le maglie un pochino no? Pensate alla giurisprudenza in materia di amianto, si dice: "L'evento che la norma era volta a prevenire, alla salute sub specie di malattia", non sub specie di morte, perché allora si ignorava, però siccome è la salute, ci rientra anche la prevedibilità della morte, non so quanto sia condivisibile, ma qui non siamo in presenza mai di discorsi di questo tipo, qui siamo davvero mille miglia lontano da questi discorsi, quando si pretende, ne cito una sola, delle tante implicazioni, poi le vedrò una per una, si pretende Signori si pretende di far derivare dalla norma che stabilisce che il picchetto deve essere dipinto di bianco, per dire quella che è la più grande incongruenza, dal dipingere di bianco il picchetto si vuol far derivare la responsabilità rispetto all'accadimento dell'evento, attraverso una catena di imputazione colposa, la pittura di bianco doveva impedire alle cisterne che ci inciampassero, questa è l'essenza della contestazione e la corrispondenza tra rischio che la norma vuole evitare ed evento che si verifica, si coniuga strettamente con l'altro e ancora una volta apparentemente banale requisito assoluto della colpa, che è quello della prevedibilità.

Qui sì, la prevedibilità non è un fatto storico, come la previsione, che è qualcosa che esiste, la prevedibilità è un giudizio, la prevedibilità è un giudizio per cui soltanto ciò che è prevedibile e soltanto la prevedibilità è una prevedibilità in concreto, alla fine il giochetto, in concreto, in astratto cosa vuol dire? Ma è un abisso, cito ancora un volta Marinucci: "La prevedibilità in astratto, comprende tutto, anche la caduta di un meteorite", ma non è la prevedibilità in astratto che mi interessa nella colpa, è la prevedibilità in concreto, secondo regole di esperienza, secondo leggi scientifiche, secondo comportamenti reiterati e ripetuti, ancora una volta io non posso non ricordare, perdonate questa ennesima ripetizione, l'effetto che ebbe su di me, che non credo di essere affetto da patologie penalistiche, la lettura di quel primo atto di Toni, che diceva: "Nessuno ha mai pensato che il picchetto potesse essere pericoloso per la circolazione dei treni", che è risolutivo basta, non c'è da aggiungere altro, perché vedete, nella catena della prevedibilità si fanno confusioni, che non sono giochetti, perché da questo deriva poi la responsabilità delle persone.

Allora, c'è una memoria dei Pubblici Ministeri, che su questo punto, per verità mettono un pochino di tutto, che dice: "Prevedibilità, è prevedibile che un assile si rompa e che un treno svii" d'accordo, prevedibilità in

concreto, c'è purtroppo un'esperienza, bisogna limitarla il più possibile, eccetera, però non mi sentirei di contraddire questa affermazione, è prevedibile che un treno sviato urti, con una serie infinita o comunque amplissima di oggetti, un treno che viene dall'altra parte, un pilone, un picchetto, una zampa di lepre, un palo della luce, un ponte, un viadotto eccetera, eccetera, prevedibilità questa? Generica e generale, ergo era prevedibile e anche questo, è generale ma diciamo pure, concreto, ergo era prevedibile che inciampasse con quel picchetto, questo è il dato logico, perché la pericolosità di quel picchetto non l'aveva mai pensata nessuno, perché è il passaggio unito all'astratto e il concreto che fa saltare il discorso, perché è questo elemento che fa sì, che se non ne teniamo conto allora io risponderò di tutto, perché è prevedibile anche che arrivi un meteorite, lo dico provocatoriamente, ovviamente per fare pulizia logica e che non fosse prevedibile, secondo l'esperienza, secondo le conoscenze, secondo i ritorni di conoscenza derivanti da incidenti precedenti, che un picchetto potesse costituire questo pericolo.

E vedete, questo discorso poi, coglie proprio il cuore, come dire l'essenza della colpa, che deriva e si coniuga con l'essenza della filosofia della sicurezza, anche qui bisogna dirlo senza timidezze, certo, nel dover

fronteggiare la pericolosità del trasporto ferroviario, si guarda a ciò che è fronteggiabile, non solo si guarda a ciò che è fronteggiabile con maggiore possibilità di risultato e rispetto ai pericoli maggiori, mi devo preoccupare di tutto, ma devo concentrarmi su ciò che costituisce e ciò che costituisce è ciò che è prevedibile.

E allora perché tutte le ferrovie del mondo, perché tutti i tecnici del mondo, perché tutti Consulenti nostri, della Parte Civile, dei Pubblici Ministeri eccetera e tornerò su questo, ci dicono che la filosofia cioè, la filosofia non è l'astrattezza cioè la linea conduttrice della sicurezza ferroviaria è che i treni non sviino e quindi che gli assili non si rompano e che il treno stia sulle rotaie, perché se il treno svia non è più concretamente prevedibile quello che può avvenire e non è concretamente prevedibile ma v'è di più, non è neanche impedibile, col suo livello a 360 gradi di quello che può arrivare, questa è la realtà.

Le citazioni sarebbero tante, mi limito solo alle citazioni che riguardano proprio il Consulente della Parte Civile: "L'evento non deve scatenarsi - dice Toni - è lì il vero baluardo della sicurezza ferroviaria - aggiungendo - se tutto è esercitato a regola d'arte, cioè la linea è buona, il treno è ben mantenuto, è chiaro che non deve deragliare, c'è poco da fare", trascrizione del

30 dicembre 2014, pagina 133, questa cosa è ripetuta più volte, quello che Resta ci ha rappresentato, con la cosiddetta farfalla, cioè prima dello svio io posso avere una serie di misure, dopo lo svio la farfalla è indefinibile, ancora una volta davvero il buonsenso.

Ma ci pensate Signori, mettetevi un giorno prima dell'incidente, questa è una piccola digressione, ma che dura solo un minuto, ma serve per riportare questi discorsi, che so possono essere noiosi, perché sono discorsi teorici, ma di teoria come dire, minima fondamentale, mettetevi un giorno prima dell'incidente, un giorno prima dell'incidente voi che siete espertissimi, in materia ferroviaria, che siete un dirigente, o un tecnico che si occupa di questo e che supponiamo sia il più diligente, non un cialtrone, come vengono descritti gli Imputati, da questi Pubblici Ministeri e dalla Parte Civile, non mostri, i più diligenti, il maniaco, il rompiscatole, che sta avanti alla sua stazione, lui è il comandante generale, teme che dei treni possano sviare, certo, guarda attorno e dice: "Togliamo tutti i picchetti, togliamo anche zampe di lepre, togliamo anche i treni che vengono dalla parte opposta, togliamo anche i ponti, perché questa è la norma cautelare che ci vorrebbe, perché io prevedo in astratto che se un treno svia possa sbattere, non so se sbatterà in un picchetto, in una zampa di lepre, in un ponte, in

un treno ad alta velocità, che viene dall'altra parte, o anche a bassa velocità piena di pendolari, è un criterio di colpa se quel tecnico bravissimo, serissimo, fosse vostro fratello, voi direste: "Questo è un cane che non ha pensato di togliere i picchetti? E' un mostro che sa di essere un mostro, perché non ha rispetto?".

In realtà, questo elemento essenziale, fondamentale, basilare, della colpa che è la prevedibilità in concreto, svolge un ruolo fondamentale nell'economia delle colpa, è intanto un ruolo oggettivo, perché ci riporta, questo elemento, a quel famoso omino, quel famoso *homo eiusdem condicionis ac professionis*, cioè quel livello della regola, che essendo acquisita se pure ad alto livello, è una regola acquisita perché è prevedibile in concreto, perché ci sono degli elementi perché io posso dire: "Tu non hai previsto questa cosa che dovevi prevedere, perché da te era esigibile che fosse prevista".

Quanto devo dire tristezza sì, quando mi sono posto questi problemi, poi sa il Difensore questi problemi se li pone sempre, come dire, parlando e confrontandosi con l'angoscia di una persona che per tutta la vita ha fatto il ferroviere, che pensava di essere una brava persona, che si vede scritto sul giornale che è un assassino, devo dire, vivendo queste questioni, pur mantenendo devo dire tutta la lucidità, ma sicuramente anche con angoscia, io non posso nascondervi la profonda tristezza, nell'essermi

sentito dire, rispetto a questi elementi fondamentali, non spiegarne la sussistenza, ma essermi sentito dire: "Certamente, qui hanno..." l'argomento il più trito "Hanno agito per il profitto, certamente qui è prevalso l'interesse, è prevalso l'aspetto economico" ecco ancora una volta quasi da Thyssen (*inc.*) no, il discorso prima di tutto è assurdo, perché questa non è un'impresa privata, secondo: offensivo, quarto: infondato, se riferito alle persone diventa paradossale, il problema è che il ferroviere a tutti i livelli, si preoccupa della sicurezza secondo i criteri che da sempre e giustamente, vengono assunti come linee guida, della politica della sicurezza e che quel picchetto poi, lo vedremo ancor meglio, nessuno avesse a questo pensato, mi viene in mente quella disposizione EBA in cui dice: "Sì, un treno può sbattere, se svia" poi a livello esemplificativo dice: "Può sbattere con tante cose" beh, in quell'elenco il picchetto non c'è, non che abbia bisogno di questo elemento, cioè la pur generica previsione che non è previsione in concreto rispetto a un elemento, banale, che un treno che svia può sbattere con tanti così e fa sì che lì citino i ponti, il treno che viene nell'altra direzione, imbocchi di gallerie, a banchine ferroviarie, treni provenienti in direzione opposta, eccetera, eccetera, i picchetti no, non perché se avesse detto picchetti cambiava nulla, Presidente, Signori della

Corte, ma ancora una volta per dirvi di che cosa parliamo, quando parliamo di queste accuse.

E allora direi il discorso va concentrato alla luce proprio di questi principi, sulle quattro chiamiamole così, contestazioni più o meno chiaramente mosse, elementi come dire che hanno un minimo di individuabilità, anche se assolutamente infondati, ma alla luce di quello che abbiamo detto e sui picchetti io dirò molto meno di quello che mi ero previsto, perché devo dire che sono stati trattati così bene dall'Avvocato Scalise, non ha bisogno dei miei complimenti, ma sono rimasto ammirato dalla sua trattazione, dalla sua lucidità, per cui non vorrei rovinare quello che egli ha detto.

Qualche annotazione vorrei comunque farla, ancora una volta, eminentemente per dimostrare a contrario l'infondatezza alla luce della davvero fantasiosa, quanto poco fondata elenco di fonti che, secondo l'Accusa, darebbero corpo a questa accusa, sia chiaro, lo dicevo in premessa, non mi occupo della causalità quindi non tocco l'argomento se sia stato il picchetto o meno, credo francamente che gli accertamenti tecnici, compiuti in sede di incidente probatorio, da Periti capaci, onesti e che hanno svolto attentamente il loro lavoro e su questo tornerò un minuto solo, suffragati dalle opinioni scientifiche ben motivate, argomentate dei Consulenti

vari della Difesa, coniugate con le contraddizioni e le incertezze che su questo punto hanno rivelato invece, le consulenze tecniche dell'Accusa e del professor Toni in particolare, mi hanno convinto, anche come dire, confortato dall'osservazione, quel ricciolo che coincide così bene, che il picchetto non sia stato quello l'oggetto che ha squarciato la cisterna.

Credo anche che abbia ragione l'Avvocato Scalise, quando dice: "Una cosa è certa, c'è una situazione probatoria, su questo punto, che a tutto voler concedere - ma io credo non si debba concedere invece per niente - ci dimostra un'insuperabile assoluto dubbio, anzi, tutto lascia intendere in un'erronea asserzione, quella secondo cui è stato il picchetto".

Ma dicevo dell'aspetto causale non voglio occuparmi, una parola sola voglio dire però per quella perizia, perché questi Periti sono stati davvero oggetto di una accusa che non meritano, di un'accusa che non meritano e che si è modulata e questo per apprezzare poi i risultati va detto, perché (*inc.*) vediamo le cose, la prova che questi Pubblici Ministeri che hanno chiesto l'incidente probatorio, poi l'incidente probatorio non ha dato loro soddisfazione, quando hanno visto che l'incidente probatorio dava dei risultati non solo affidabili, ma contrari alla loro tesi, come dicevo, hanno ribaltato un po' il banco dice: "No, non ci stiamo più, buttiamo per

aria le carte, noi avevamo chiesto questa prova, la prova non ha dato ragione a noi e allora noi ci ribelliamo alla prova", non è bello, perché i Pubblici Ministeri tutelano la legge e la verità, non sono come noi azzecagarbugli, che sposiamo le tesi dei Difensori, cosa che non è vera, perché noi cerchiamo di dire cose vere, perché il primo insegnamento che si deve fare a un giovane avvocato: "Non dire mai una cosa che non pensi, non solo perché moralmente non è giusta, ma perché non convincerai nessuno, perché la parola ha una sua forza assertiva, che presuppone che tu dica ciò su cui hai riflettuto e che ti convince, potrà non essere verissima, ma devi essere tu, per onestà intellettuale ad esserne convinto".

Pubblici Ministeri che quando hanno visto che queste cose non andavano, sono in un crescendo che quasi o senza quasi, sfocia nella calunnia, attaccato, perché se andate a rivedere quei verbali voi vi accorgete che prima i Pubblici Ministeri dicono: "Questi Periti devono essere sostituiti perché c'è un'incompatibilità tecnica", badate scrivono: "Noi non abbiamo dubbio che siano capaci tecnicamente e di perfetta buona fede, però c'è un'incompatibilità tecnica, perché hanno lavorato, uno ha lavorato..." ricorderete la storia, il Giudice, che ha fatto il Giudice, ha detto: "No, non è così, si vada avanti" allora i PM hanno detto: "Noi non dubitiamo della probità, dell'onesta, della buona fede, però non sono

specialisti", non è colpa loro, "Sostituiamoli" sempre dicendo: "Non abbiamo dubbi però sulla loro..." dopodiché cosa dicono? "Li accusiamo di falsa perizia, dolosa", ma come allora è calunnia e ne nascerà un procedimento, hai detto fino a un momento fa che erano probi, ma incompatibili, probi ma incompetenti, adesso invece sono dolosamente falsi? Ne nascerà un procedimento terribile, cui faranno di tutto, poi culminerà nell'archiviazione, ma passerà attraverso tutto, scovato solo questa che può apparire una piccola curiosità, chiesero e ottennero addirittura le chiavi delle macchine, chiedendo la duplicazione delle chiavi, alle società, all'Alfa Romeo, alla Citroën delle macchine, nel 2012, nell'agosto, ottenute queste chiavi non ebbero però l'autorizzazione dal parte del Giudice, poi le restituiranno un anno e mezzo dopo, il 26 settembre del 2013. Piccoli elementi, per dire come di fronte ad una perizia condotta regolarmente, come fa fede i vari provvedimenti del Giudice, che l'ha seguita passo passo, era anche quel Giudice compiacente, era anche quel Giudice non affidabile? Questo l'equilibrio della cosa; ma dicevo, della causalità non intendo occuparmi.

E allora rispetto invece alla colpa, picchetti e colpa, poche battute, perché ormai ne ho già detto involontariamente anticipando, rispetto alla colpa generica, credo che veramente rispetto alla possibilità

di individuare una norma cautelare, che abbia e si fondi sulla prevedibilità in concreto, quei principi che appena abbiamo detto, non c'è un elemento piccolo così e ci sono tutti gli elementi che dimostrano il contrario, troneggia, tra queste prove l'affermazione a cui già tre volte ho fatto riferimento e non ne parlerò più, iniziale del professor Toni, che fin dal primo momento ha detto: "Nessuno prima avrebbe mai potuto pensare che un picchetto potesse essere pericoloso per il sistema" e il discorso diciamo, sarebbe finito, ma siccome la pervicacia, come dire, l'intestardimento è forte, vediamo tutti i Testi, abbiamo Testi e Consulenti, nostri e avversari, che tutti dicono la stessa cosa, perché Toni è un Consulente avversario, a domanda fatta da D'Apote: "Ma lei ha mai pensato una pericolosità del picchetto? Era stata mai apprezzata come tale nella Ferrovia Italiana, né in genere?" Toni: "Confermo, perché io non ho mai letto alcun documento dove questo potesse risultare" "Quindi per quanto lei ne sappia?" "Glielo confermo".

Lo stesso questo sì, Teste militare militante, Laurino, quello che quando gli si fanno domande che non gli garbano dicono: "Io a questo caro Avvocato, non rispondo" grazie a Dio il Presidente poi dice: "No, lei faccia il Teste non faccia lo spiritoso" non gli ha detto così, ma questo era il tempo, vedremo il verbale fra un attimo.

Lo stesso, alla stringente domanda: "Le ho fatto questa

premessa perché io le chiedo se le consta che vi sono state, nella sua lunga esperienza, incidenti causati da picchetti, o se qualcuno abbia mai segnalato cose di questo genere?" "No, questo è il primo che tratto" "Prego?" "Da quando tratto io incidenti ferroviari questo è il primo" ma sa Laurino soffre quando deve, soffre terribilmente quando deve dire una cosa favorevole alla Difesa, tanto che dice: "Guardi, per quello che è a mia conoscenza..." a domanda ancora mia, in questo caso, non di D'Apote "Le consta che, anche visto i suoi contatti a livello europeo, internazionale, vi siano stati casi di questo tipo, a livello internazionale, per quanto a sua conoscenza?" E lui lì non può rispondere no, dice: "Guardi, per quello che è a mia conoscenza no, però non lo posso escludere", questo però non lo posso escludere è una meraviglia, certo, non si può escludere nulla, ma non è che dice però non posso escludere perché ho sentito qualcosa, perché qualcuno, ci ho pensato, perché a me una volta mi è venuto in mente, certo se qualsiasi cosa mi si chieda io dico: "Non posso escludere", ma questo non posso escludere mostra la partigianeria, questo sì, di questo Teste.

Tra le tante citazioni una devo farla, i Consulenti ve li risparmio, avevo un mazzo di citazioni, il Tribunale conosce bene il processo.

I Consulenti sono pacifici, su questa diagnosi di non

conoscenza della pericolosità del picchetto, ma le autorità, io continuo a dire le autorità, perché Chiovelli è l'autorità preposta, non è *quisque de populo* è il titolare dell'organo dell'istituzione terza, creata come terza, separata proprio dagli altri, allora o Chiovelli dice il falso, oppure essendo il preposto, che neanche come dire, la munificenza incriminatoria dei PM ha toccato, per me è l'autorità costituita, che peraltro dice cose che dicono tutti gli altri quindi non è che lo cito perché lui finalmente mi dà la soluzione, lui è nel coro e quindi chiediamo anche lui se... e lui dice: "No, assolutamente" e vedremo che a lui poi, chiediamo anche, però fra un momento l'abbiamo già detto, la storia della verniciatura in bianco, come norma aspecifica perché lui ci dirà, lo anticipo fin da ora: "Non si era mai evidenziata la pericolosità dei picchetti e, rispetto alla vernice, non per gli operai che potessero inciamparci".

Consulenti quindi, sia nostri che avversari, che del Pubblico Ministero, autorità quindi, i ferrovieri quelli che non garbando all'Accusa vengono etichettati come più o meno falsi, o più o meno addomesticati e cito per dire Pavilani, che siccome non dice cose piacevolissime e sarebbe uno che ha lavorato in maniera non limpida, di fronte alla specchiata limpidezza di Laurino, solo perché dice cose che non sono in perfetta armonia con quelle più

o meno ippiche di Piccaluga, bene: "Le risulta che si sia mai prospettato il problema di una pericolosità diversa?" "Mai, mai avuto visione o conoscenza di questo" e lo stesso dice Meli e qui si innesta: "Ma questa ricerca della regola di esperienza, per caso in altri...?" "No, in tutti i paesi, questo riguarda tutte le ferrovie". Vedete qui anche a voler adoperare la giurisprudenza diciamo, più rigorosa e per certi versi, che è stata fortissimamente criticata, mi riferisco a quella giurisprudenza, la sentenza è quella del disastro di Sarno, che ha cercato di ampliare la prevedibilità, ancora una volta, la sentenza di Sarno, criticata peraltro universalmente, secondo me giustamente, diceva: "C'erano stati dei piccoli smottamenti, che però non erano tali da far pensare in concreto a una possibilità di crollo, però siccome già questi piccoli sintomi, se pure ritenuti di per se stessi non così univoci, dovevano farti pensare", criticatissima questa sentenza, perché si dice: "Come? Se mi scrivi tu in sentenza che secondo i tecnici che hanno fatto la perizia, da quei piccoli smottamenti, non si poteva prevedere in concreto quella grande slavina di fango che è venuta, tu stesso mi dici che c'è una regola di prevedibilità insussistente, o estremamente dubbia", ma qui non è che c'è stata qualche cisterna che era già sviata, aveva urtato i picchetti, non era stata forata e

quindi aveva dimostrato che il picchetto non è idoneo a forarla, però un campanellino d'allarme doveva farlo nascere, cioè se prendiamo la giurisprudenza più rigorosa, o lassista, rispetto ai principi, che si accontenta di una prevedibilità pallida, non ci arriviamo, dire che era prevedibile in concreto che un picchetto squarciasse... è contro il buon senso, offende la nostra intelligenza, oltre a tutti i principi giuridici basilari, minimi possibili, in materia di colpa.

Se dalla colpa generica, passiamo al tentativo davvero arrampicato sugli specchi, qui lo liquiderò in tre minuti, perché credo di rubare già tanto tempo al Tribunale Eccellentissimo.

Io citerò questi tentativi di ancorare la responsabilità rispetto ai picchetti, alla colpa specifica, non perché abbiano un minimo di credibilità, perché se non fosse che qui c'è da piangere farebbero sorridere, ma per dimostrarlo proprio a cosa si deve ricorrere quando si deve sostenere ad ogni costo una tesi, perché l'ho detto e non lo ripeterò più, quando si basa sulla colpa specifica, si dice: "Però c'erano degli elementi normativi quindi io li ascrivo, se pure non è stato detto con molta chiarezza, alla colpa specifica e torniamo fuori a cosa si tira fuori? La vernice bianca e allora davvero non spendo una parola, per ricordare quello che

ho detto, rispetto al tipo di rischio che la norma vuol prevenire, addirittura si dice: "Sa c'è una norma che dice che i picchetti riducono la sagoma", sì, perché il treno è deragliato perché c'erano i picchetti che riducevano la sagoma.

Questo lo ha detto, però questa volta io voglio ripeterlo, perché mi pare formidabile cioè, in tutte le questioni che attengono ai cosiddetti quattro addebiti, c'è un elemento formidabile, a mio modo di vedere, sotto il profilo della soluzione giuridica, invincibile e cioè dopo l'accadimento, l'autorità preposta, le autorità preposte, non hanno fatto niente di diverso, questo è un argomento che non lo può saltare nessuno, una sentenza che non tenesse conto di questo è una sentenza che non può essere pronunciata, a mio modo di vedere e me ne scuso, perché può sembrare il tono con cui lo dico arrogante no, è di intensità logica, perdonatemi. E i picchetti sono rimasti lì sì, tre anni dopo, con l'aria che tirava, in maniera più o meno confusa, più o meno generica, quando il caldo soffio dell'Accusa lambiva i colli.

Allora si è detto, tre anni dopo: "Ma studiamo di cambiare i picchetti" ma si è anche detto: "Guardate che i picchetti sono talmente pericolosi, così ritenuti dall'autorità, che quando vanno fuori posto l'ANSF ti dice di metterli bene a posto" e allora di fronte a

questo che è un argomento insuperabile, si è detto: "Ma certo" dice l'Accusa, perché nel frattempo finché non li si cambia, eh beh, che almeno funzionino qui coglie nel segno la contro-obiezione che ha fatto Scalise, questo discorso avrebbe un senso se contemporaneamente l'ANSF avesse detto: "Intanto ripariamoli e mettiamo subito in moto il meccanismo di sostituzione, anzi facciamo subito qualche provvedimento urgente, quantomeno di mitigazione, mettiamoci su un picchetto un cuscinetto - che ne so io - facciamo qualcosa" è come dire l'ingegnere viene mandato, il tecnico dell'autorità di controllo, a controllare che il pilone di un ponte che è questo pilone ammalorato, va, lo vede però si accorge che in realtà tutto il ponte è messo male e allora dice: "Riparate il pilone" ma non fa nient'altro.

E' questo, cioè se ANSF avesse pensato, ipotizzato, valutato, certo avrebbe detto: "Rimetteteli a posto", ma immediatamente si sarebbero attivati, in realtà questo dato è formidabile e la rincorsa alla colpa specifica passa attraverso questi salti di fossi non superabili, perché si invocherà la specifica tecnica del 2001, quella specifica tecnica di cui ha parlato, anche qui non voglio ripeterlo, mi rimetto a quello che ha detto Scalise, che non c'entra nulla, che è quella in cui si propone un miglioramento del sistema treno - infrastruttura e livello di circolabilità, perché questo rende certo,

certo se si scopre un sistema migliore, ma non migliore, perché questo è il punto, non migliore perché è più sicuro, migliore perché funziona meglio, costa meno, dà risultati migliori, piano piano si cerca di introdurlo; abbiamo scoperto che i lampioni possono essere fatti in un modo diverso piano piano li sostituiamo, si ritarda un po' a sostituirlo e un camion inciampa in uno dei vecchi lampioni, che sono fatti in un modo per cui scoppia le lampade e si dirà: "Vedete? Siccome c'era già il programma di sostituirli, perché questi nuovi fanno più luce, consumano meno eccetera, se si fosse sostituito prima non succedeva"; ma sotto il profilo della colpa, voi incriminereste qualcuno perché non è stato sostituito prima quel lampione, nell'ambito di un programma di sostituzione, che aveva come scopo quello di adottare lampioni di colore diverso, perché stanno meglio, perché questa è una città di mare, in cui i lampioni gialli sono più belli? Ma ragioniamo in termini giuridici o davvero spariamo a chi la spara più grossa? La specifica tecnica RFI TCAR ST AR1 del 2001, che cosa c'entra? Ma vi rendete conto e lo dico solo per dimostrare a cosa, a quali funambolismi deve ricorrere l'Accusa, vi rendete conto che si vorrebbe trarre da questa specifica tecnica, fatta perché si può sostituire un sistema, che renderà più comodo il viaggio, o addirittura funzionerà meglio, una norma cautelare che dica: "Togliamo i picchetti perché

sono pericolosi, perché ci possono inciampare le cisterne, se i treni in cui si rompono gli assili sviano?".

E i funambolismi dicevo, li cito solo per questo scopo, non perché abbiano bisogno di essere confutati, pensate che a un certo punto si invocano i carri scudo, qui si fa un'analogia veramente mai fatta, neanche nell'ambito di un'analogia, che peraltro se è proibita in diritto penale, nelle norme che hanno rilevanza penale, siccome c'è una disposizione che cautelativamente evita che dietro la cisterna ci stia un carro, che ha dei profilati, come si chiamano, che possano in caso di frenata, sono tenuti con una semplice legatura, allora da questa norma, che prevede questa cautela, io devo derivare un'altra norma, totalmente diversa, che riguarda tutt'altro, cogente, su cui fondare la colpa, per cui un oggetto diverso può essere anche quello acuminato, o capace di e da questa norma quindi libero un criterio di colpa specifica, io non so come contrastare un argomento cervelotico come questo, non ci riesco.

Oppure: c'è una circolare, poi come dire mi fermo davvero su questo, circolare perché anche questa è citata dalla Pubblica Accusa, del 1959, circolare che dice che i picchetti sono di ostacolo ahhh, lo dice chiaro e tondo, ostacolo, si accendono tutte le lucine rosse, sono di ostacolo a che cosa? Sono di ostacolo alle macchine che

adesso verranno usate per fare dei lavori, perché siccome queste macchine, non so come accidenti sono fatte, sono larghe e quindi per riqualificare la carreggiata, non so che cosa, non mi interessa e quindi quando intervengono queste macchine, prima i lavori si facevano manualmente, non lo so, senza quelle macchine, o con macchine più rudimentali, i picchetti sono di ostacolo alle macchine, non alla circolazione dei treni, non dice: "Sono pericolosi", però siccome usa il termine ostacolo, perché si dice: "Vedete signori io voi do della dimostrazione" questa è l'argomentazione, facciamo la logica, io e il professor Sandri si parlava di logica, con cui facevamo delle bellissime esercitazioni insieme, la logica, perché contro le prove si può andare, diceva (*inc.*) contro la logica no, non ci va nessuno.

Il picchetto è un ostacolo, è un ostacolo pericoloso, era prevedibile come tale, doveva essere rimosso, la dimostrazione è che vi sono norme che a questo dovevano indurre e siccome c'è una norma che dice che nel trasporto delle merci pericolose, del Gpl, se dietro c'è un carro acuminato, con traversine di ferro, bisogna metterci un carro scudo, da questo io derivò che: questo è il primo argomento.

Secondo: c'è una circolare operativa, che dice che siccome adesso adopereremo nuove macchine, per fare i lavori normali e queste macchine hanno un ingombro, hanno

un funzionamento, rispetto alle quali il picchetto può essere di ostacolo, la capacità evocativa, taumaturgica, del termine ostacolo, si riaggancia a quell'argomentazione di prima, in cui c'era il termine ostacolo, con aggiunta pericoloso e prevedibile e si quadra il cerchio, io non posso aggiungere una parola, se non rilevare che se si è costretti a questi funambolismi logici, anzi illogici, vuol dire che veramente si vuole negare ciò che è banalmente incontrovertibile, ciò che è banalmente e assolutamente invincibile.

Pensate, aggiungo soltanto questo, che in materia di vernice bianca, la stessa disposizione dice che altri ostacoli devono essere invece, altre strutture bianche e nere, eccetera eccetera, allora anche queste norme se il treno sbatteva contro queste bianche e nere, diciamo che siccome veniva, veramente veramente siamo al paradosso, per non dire che il discorso si conclude, in materia di colpa specifica, con riferimenti di questo tipo.

Quindi, io credo che rispetto ai picchetti, ammesso, ma assolutamente ecco, si conclude con il richiamo, mi mancava questo, si conclude con il richiamo alla norma udite, udite, che è quella che prescrive, eccola qua: "I pavimenti degli ambienti di lavoro e dei luoghi destinati al passaggio, non devono presentare buche o sporgenze" quindi questa norma, che serve a fare in modo che gli operai dentro la fabbrica non debbano inciampare, perché

non ci devono essere trabocchetti in cui inciampano, è una norma che dovrebbe fondare la responsabilità per colpa, rispetto ai picchetti, perché il treno è un lavoratore che può inciampare nel picchetto e cadere, siamo davvero al paradosso, per usare termini che siano non del tutto irrilevanti e sui picchetti direi che il discorso è concluso.

Un tema, il secondo forse molto rilevante tema, rilevante secondo l'Accusa, è la velocità, della velocità molto si è detto, anche qui credo che molte cose siano state dette, io cercherò di essere il meno ripetitivo possibile, anche se direi su questa velocità l'insistenza è stata particolarmente forte e anche con argomenti suggestivi, anche se ancora una volta, una volta indagati con un minimo di razionalità logica, poco giuridicamente fondati e poco logicamente asservibili.

Anche qui vi sarebbe un profilo causale, che precede quello sulla colpa Signori, un profilo causale al quale io farò un cenno veramente di un minuto, che mi serve soltanto per ciò che diremo dopo, perché altri sicuramente ne hanno parlato e ne parleranno.

Non c'è dubbio che la lettura delle consulenze, i riferimenti all'esperienza, i dati acquisiti al processo, dimostrano che sul piano causale non è assolutamente provato che un abbassamento della velocità avrebbe evitato l'evento, è assodato che gli svii avvengono anche

a bassa velocità, la stessa elencazione agli atti lo dimostra, perché quel documento che è stato prodotto, che contiene gli elementi della banca dati dell'ANSF e nota inviata alla Procura della Repubblica, il 31 giugno 2012, se ho bene annotato, su 39 svii in treni con merci pericolose, 32 sono avvenuti a bassa velocità, non solo ma le stesse conseguenze di uno svio, non dipendono dalla velocità, possiamo avere gravissime, questo già era stato, ma anche questo è dimostrato, gravissime conseguenze di uno svio a bassa velocità, supponiamo che avvenga in un viadotto, in presenza di una galleria, con un treno che viene dall'altra parte carico di passeggeri, o modeste conseguenze in uno svio ad alta velocità, che avvengono in altri contesti.

Nel nostro caso, io rinvio alle consulenze di Bruno, di Gigli, di Resta che dicono che la cisterna poteva essere perforata anche ad una velocità di 20/30 chilometri all'ora e su questo davvero non aggiungo altro, se non per dire che perché questo? E riprendo anche qui una notazione diciamo così ad effetto, che è stata fatta, perché la massa di un treno è molto forte quindi anche a bassa velocità la capacità d'impatto è una capacità fortissima, perché la forza che esprime, sicuramente è proporzionale alla velocità, ma ancor più stante la massa e il peso del treno, che il treno siccome è un oggetto molto molto pesante, l'incidenza della velocità è minore

e qui per cortesia, lasciamo stare Einstein, perché è stato indotto, di fronte ancora una volta all'impossibilità di dare le prove, sulle barriere invochiamo la grandiosità della colpa, sulla velocità invochiamo, non abbiamo prove, il discorso non è... invochiamo Einstein, Einstein ci ha detto che $e=mc^2$, però questo freno grazie a Dio, non si è smaterializzato, cioè la massa non si è trasformata in energia, la formula di Einstein riguarda il fatto che la massa di una sostanza nucleare, di una sostanza fissile, possa smaterializzarsi e allora ogni grammo, ogni quantità, di massa che non c'è più diventa essa stessa energia, secondo il quadrato della velocità della luce.

Allora, il discorso serio è quello che sicuramente la massa del treno è tale che anche a bassa velocità può non solo sviare, ma avere conseguenze gravissime e questo ce l'hanno dimostrato i Consulenti.

Ma sotto il profilo della colpa, sotto il profilo della colpa, l'addebito non è la fissazione, cominciamo dall'addebito, vediamo cosa viene contestato e ragioniamoci sopra e applichiamo le regolette più banali della colpa.

Il capo d'imputazione dice: "Non hai adottato, disposto - poi vedremo i singoli - suggerito eccetera, prescrizioni riduttive della velocità di attraversamento delle stazioni, come quella di Viareggio eccetera, eccetera"

quindi tu dovevi, c'era una norma, vedremo se di colpa generica, o di colpa specifica, questa norma non esiste, abbassare la velocità, quando il treno attraversa la stazione e non solo quella di Viareggio, ovviamente e mi permetto di dire: non soltanto una stazione ma anche un'altra situazione, identica alla stazione, di uguale pericolosità, rispetto alle persone che stanno nella stazione e che abitano lì vicino, cioè l'imputazione ovviamente, non poteva fare diversamente, riconosce che la velocità di cento chilometri all'ora, per le merci pericolose, è di per sé non censurabile, d'altro canto questa è la regola generale, adottata dappertutto, poi vedremo le eccezioni, se tali sono quindi il famoso, ancora una volta, ferroviere *eiusdem condicionis ac professionis* o la famosa ferrovia, *eiusdem condicionis ac professionis*, sicuramente fa sì, che questa regola sia una regola che era incensurabile e non a caso l'imputazione su questo non dice nulla, però dovevi abbassare la velocità nella stazione, il rimprovero è quello dell'omesso abbassamento della velocità.

E aggiunge l'Accusa, "Questo ti sarebbe imputabile, sia a titolo di colpa specifica - e il riferimento viene fatto al famoso punto 1.9 del RID - sia a titolo di colpa specifica", allora io credo che rispetto alla velocità, la domanda principale che ci dobbiamo fare, è semplicemente questa: e cioè, se esisteva una norma

cautelare, giuridicamente rilevante, che imponesse ex ante quando abbiamo parlato dei requisiti della colpa ovviamente non ho usato questa locuzione, ma parlando di prevedibilità, ovviamente ex ante perché la prevedibilità ex post non è prevedibilità, questo va da solo, che stabilisce un qualsiasi obbligo, poi possiamo porci il problema chi doveva farlo, chi aveva la competenza, tutte le storie connesse, al RID, RIF eccetera, per carità, tutte cose importanti, ma la prima questione è: c'era una norma cautelare? Cioè quel vostro cugino ferroviere diligentissimo, ricorro ancora a questa metafora, aveva una regola scritta, o non scritta che gli imponesse di abbassare le velocità in tutte le stazioni? Tale che non averlo fatto costituisce responsabilità per questo enorme disastro, e per queste morti?

Allora, una prima questione, che sta dentro questa grande questione, che è la questione fondamentale, è una questione che il capo d'imputazione non ci risolve, cioè quale sarebbe stata questa regola cautelare? A quanto dovevo abbassare la velocità? Almeno pressappoco, questo il capo d'imputazione me lo deve dire, perché se no io come mi difendo? "Dovevi abbassarla a 90", io dico: "No, 90 no" "Dovevi abbassarla a 40" "No, guarda che a 40 non serviva a nulla" io per difendermi sull'efficacia causale, dell'omissione sulla rimproverabilità dell'omissione, sulla valutazione dell'esistenza di una

norma cautelare, devo sapere se non al cento per cento, quanto dovevo abbassare, questa non è una questione, come dire, meramente processuale, a parte che non esistono le questioni meramente processuali, questo viola il Codice di Procedura, ma viola l'essenza stessa della regola della contestazione, mi impedisce di dimostrare per esempio, che un abbassamento di velocità, quale quella che tu dici che dovrei adottare, era impossibile o era impraticabile, o era inutile, o non mi competeva, se non so questo come faccio a difendermi?

Questo è un problema che è sul piano della causalità, ma è soprattutto su quello della colpa, perché questo problema, questo è un punto su cui confido poter essere più chiaro, di quello che sono stato fino ad ora, che certamente non è il massimo, questo prescinde dalla causalità, questo riguarda la colpa, perché Giudici? Perché la causalità viene dopo, è *ex post* la causalità è un giudizio storico, è vero che è morto perché quello gli ha sparato o no? Non è un giudizio ipotetico, come è invece quello della colpa che è *ex ante* con quello della colpa che dice: "Tu dovevi raffigurarti questo pericolo e dovevi provvedere".

Questo lo dico perché? Perché il rimprovero è: "Tu non hai adottato una regola cautelare, che ti imponeva di abbassare la velocità - e quindi devi dirmi di quanto - che era una regola cautelare che se tu la rispettavisti

l'evento non si sarebbe verificato", scusate questa banalità ricostruttiva dell'imputazione, ma è questa.

Allora, qual è questa regola? A quanto dovevo abbassarla, il capo d'imputazione non me lo dice e non aggiungo a quello che ho già detto.

Mi sostituisco io? E cerco un capo d'imputazione dal quale difendermi? Invertiamo l'onere della prova, facciamo tutto, perché non abbiamo segreti, non c'è del marcio in Danimarca viva Dio, queste persone hanno fatto quello che chiunque altro bravissimo ferroviere avrebbe fatto, io devo stabilire una regola cautelare, che mi preservi dal rischio, il rischio qual è? E' quello che il treno svii e che sviando si abbia una velocità che sia eziologica rispetto allo svio e/o rispetto al fatto che inciampi sul picchetto, sulla zampa di lepre, su qualche accidenti, che lo possa forare.

Noi sappiamo che, mi pare che i tecnici ci abbiano detto, che la possibilità di svio l'abbiamo già detto c'è anche a bassissime velocità e che il perforamento della cisterna può avvenire anche a velocità molto più basse, mi pare che abbiano detto circa 30 chilometri, o 40 chilometri all'ora.

Badate, non mi interessa il discorso: ma se andava più piano non arrivava alla zampa di lepre, non arrivava al picchetto, quello è un problema causale, pare che ci sarebbe arrivato lo stesso, ma io nel momento in cui devo

stabilire una regola cautelare, devo stabilire una regola cautelare che prescindendo dal punto in cui svia, perché non posso stabilire una regola cautelare che vale se lo svio avviene un chilometro prima, o cinquecento metri prima, una regola cautelare deve avere un minimo di generalità rispetto al rischio e se io devo fronteggiare il rischio che la cisterna sbatta sul picchetto a 40 chilometri, o a 30 chilometri all'ora devo stabilire una velocità inferiore a quella, perché chi mi dice che lo svio non avvenga anziché un chilometro prima, un centimetro prima, o dieci metri prima, o venti metri prima? Quindi la questione causale è diversa dalla questione della regola cautelare, la regola cautelare dice: "Tu dovevi abbassare la velocità, per fronteggiare il rischio che una cisterna sviata inciampasse sul picchetto, alla velocità di 30 o 40 chilometri all'ora, che è la velocità che basta per forarla, questo è il ragionamento sulla colpa, questo significa ragionare in termini di colpa.

Io *ex ante* non so quanto svierà, se io sono il tecnico, sono il preposto a dire, siccome c'è pericolo, c'è questo ufficio di folli, in cui incaricati di studiare il pericolo, che le cisterne non sbattano sui picchetti e ha il compito tecnico di prevedere una norma cautelare, che impedisca che le cisterne vengano forate, ha come dato tecnico, che basta 30 chilometri all'ora o 40, per forarsi, deve stabilire come regola cautelare una norma

inferiore, non può dire ma tanto se svia cinquecento metri prima poi quando arriva lì va a 30, perché io non so dove svierà, la norma cautelare la faccio soltanto per preservare dai rischi che le cisterne sviino cinquecento metri prima? Non anche dai rischi che sviino cento metri prima? O cinquanta metri prima?

Allora, l'unica, ipotizzabile regola cautelare, è una regola cautelare che doveva oggettivamente prevedere un abbassamento della velocità, diciamo a trenta chilometri all'ora, perché poi quando io faccio una norma cautelare devo stare un pochino sotto, se ho la prova che a trenta chilometri si fora, la regola cautelare la stabilisco a venticinque, allora noi usciamo dall'Europa, usciamo dal mondo, noi creiamo dei danni pazzeschi, perché tutto il trasporto si avvierà soltanto su gomma, ci sostituiamo noi agli organi costituzionali e legislativi e che dispongono qual è il rapporto tra rischio e velocità, perché poi quella regola cautelare mi deve imporre di ridurre la velocità, in tutte le... Se è una regola cautelare seria, ecco perché i Pubblici Ministeri non l'hanno formulata, perché è informulabile, con criteri di credibilità e di praticabilità, perché una regola cautelare di questo tipo non deve riguardare solo la stazione di Viareggio, ma tutte le stazioni e non solo le stazioni, ma tutte le situazioni in cui c'è lo stesso pericolo e ci mancherebbe.

Torniamo sempre lì, ecco perché il discorso del rischio consentito, l'asticella, che la pone certamente non il ferroviere, ecco perché non c'è una regola cautelare, che imponga una diminuzione di velocità, significativamente efficiente, ancora una volta c'è come dire, una riprova formidabile, dopo quell'incidente, tutto è rimasto per la velocità, come prima, per favore non tiratemi fuori le disposizioni che riguardano i carri con gli assili non tracciati, perché quella è la prova che io invoco, non si è stabilito d'ora in poi in tutte le stazioni, tutti i treni che trasportano, ma sono quelli i cui assili non saranno controllati e quando saranno controllati ricominceranno ad andare alla velocità di prima.

Qui si può, anche in questa materia, anche rispetto a questo addebito si può saggiare a volontà, i profili di colpa generica, i profili di colpa specifica, non cambia nulla, prendiamola come vogliamo.

Colpa specifica ci hanno provato, io faccio un'affermazione che voi valuterete, io asserisco che non c'è una norma scritta, di qualsiasi livello, di qualsiasi fonte, norma cautelare, che abbia i crismi minimi dell'articolo 43 del Codice Penale, che stabilisce che la colpa si ha quando c'è imperizia, imprudenza, negligenza, inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline, ricordiamocelo, le norme esistono, non è che ce le possiamo inventare giornalmisticamente, o

scandalisticamente, ancor peggio, sulla pelle delle persone, non c'è una norma cautelare scritta, derivabile da nessuna fonte, che stabilisca un obbligo giuridicamente rilevante, ex articolo 43, che imponga l'abbassamento della velocità, non solo non c'è nessuna norma possibile, non solo non c'è nessuna norma che ci venga contestata, non solo l'unica norma cautelare avrebbe imposto un abbassamento di velocità impraticabile, inesigibile, eccetera, ma non c'è, basti dire che si è invocato, come norma principale, quell'articolo 1.9 del RID, che prima di tutti non è una norma cautelare, io non voglio rileggerlo, ve l'hanno letto in tutte le forme, rileggetelo in Camera di consiglio, soprattutto non è una norma cautelare vincolante, non è cautelare e tantomeno è vincolante, non è niente rispetto alla colpa specifica, la norma impone di valutare, costituisce un invito, niente di più, anzi dimostra il contrario, dimostra esattamente il contrario.

Io dicevo, ad altro riguardo, norme che consentono, norme che obbligano, pensate come si può distorcere il significato di testi normativi, io mi domando se un operatore del diritto legge questa norma così, *frigido et pacatoque animo* "Lo stato membro può applicare per il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose, sul suo territorio, alcune disposizioni supplementari",

può quindi ha facoltà quindi non è una norma cautelare, è la possibilità di adottarle.

Ma aspettate, non dice neanche: "Ve lo consiglio", dice: "Ve lo sconsiglio" traduco, perché non c'è scritto così ovviamente.

Purché siano in accordo con il punto 1.92, non contraddicono quelle 1.2, figurino nella sua legislazione nazionale, siano ugualmente applicabili al trasporto nazionale e ferroviario di mezzi pericolosi, cioè devono figurare addirittura nella tua legislazione, non mi nascondo dietro un dito, è evidente, qui il termine legislazione vuol dire formazione pubblica, non mi arrocco, dicendo che c'è la riserva di legge, in questa materia, per carità di Dio, va bene? Ma nella tua normazione di rilevanza pubblicistica quindi il tenore complessivo, di questa norma, chiunque lo legga, con un minimo di onestà intellettuale, minima, dice: "Puoi farlo, ma bada bene che se proprio devi farlo, però lo devi fare a queste condizioni" quindi non solo non è una roba obbligatoria, non è un consiglio, è uno sconsiglio, con dei requisiti formali, formidabili, cioè quando in una norma supernazionale si inserisce, come requisito, il fatto che deve figurare nella tua normazione e nella tua legislazione, in senso lato, ma non vuol dire niente.

Certo, l'abbiamo letta mille volte anche noi, ci possono essere, vi possono essere disposizioni supplementari, per

esempio anche la velocità ridotta, per esempio anche la velocità ridotta, purché l'autorità dimostri, purché l'autorità faccia, purché informi, purché comunichi, allora dire come dice Dall'Occo che questa è la norma da cui deriva un obbligo, è dire una bestemmia giuridica, punto.

Questo a prescindere davvero, da temi altrettanto risolutivi, dei quali non parlo, che dimostra che la disciplina di cui parliamo compete al RID, che l'autorità nazionale non a caso leggi e autorità nazionale rispetto al RID è il Ministero e tutte le contrarie affermazioni, che su questo si sono fatte, so che altri hanno parlato, mi piacerebbe farlo, anche a me, dettagliatamente, ma ve lo risparmio, perché altri lo hanno fatto e che quindi anche per questa via abbiamo argomenti formidabili, per dire che se mai era il Ministero che doveva farlo, che questa è disciplina del RID, che i miei assistiti non c'entrano nulla, tant'è vero ancora una volta che l'agenzia non fa nulla.

Sul piano della colpa specifica si andrà a invocare, il rapporto era del maggio del 2009, che credo vi sia stato detto, io non voglio anche qui, la cui lettura, ancora una volta, dimostra non solo la facoltatività di questa incisione sulla velocità, ma ancora una volta lo sfavore, perché anche qui, se lo leggiamo tutto, il rapporto era 21 maggio 2009, credo che Loro lo conoscano, ci viene

detto che siccome la riduzione della velocità, incide complessivamente sui trasporti, non soltanto per quello che riguarda noi, ma che incide sul trasporto nazionale e internazionale, che si potrebbe mettere in pericolo l'interesse nei confronti del trasporto di merci pericolose, su rotaie, anche qui Oddio allora interessi economici, campano dello stipendio come Voi Giudici e allora mettono a rischio la pelle dei viaggiatori per lo stipendio, questo è il grande interesse economico, certe frasi fanno effetto, certi ritornelli fanno effetto, mentre è logico che queste autorità sovranazionali si preoccupino, perché a loro compete, come compete al Ministero, come compete al Governo, di valutare i rischi complessivi per la collettività, perché far girare le merci pericolose sui camion è molto più pericoloso, ricordava D'Apote l'incidente sulla Costa Brava, io me lo ricordo bene, perché mia figlia era a Barcellona, mi venne il terrore che non fosse andata a passare un weekend al mare.

E allora queste autorità si preoccupano anche di quello, non c'è niente di male, ma rispetto a loro che cosa c'entra? C'entra che la lettura di questo documento è una lettura che pretendere di far derivare da essa un obbligo giuridicamente rilevante per la colpa, quando è un documento che dice: "Se poi proprio devi far questo stai attento che, stai attento che, fallo solo che, eccetera,

eccetera" è invertire vettorialmente di 180 gradi il senso delle norme, pretendere di piegare le norme a proprio uso e consumo, perché misure di sicurezza locali possono avere ripercussioni a notevole distanza dai luoghi in cui sono applicate, per via logistica, nel flusso dei trasporti e così via, le norme vanno lette, come quando di una norma si dice poi qui bla, bla, bla, lo diremo, sotto quel bla, bla, bla, c'è la spiegazione. Oppure quando, sempre nel tentativo di trovare fonti ad una insostenibile colpa specifica, si invoca, ne abbiamo già parlato, l'ordinanza EBA del luglio del 2007, qui stavolta poi assistiamo non solo al tentativo di interpretazione, come dire, vettorialmente invertito delle norme, ma cerchiamo di piegare anche le traduzioni linguistiche, qui andiamo ancora al di là.

Abbiamo una norma e anche qui, quale che fosse voglio che sia chiaro, il mio modestissimo pensiero, quale che fosse l'interpretazione corretta, sul piano della traduzione dal tedesco all'italiano, quale che fosse, foss'anche quella dei Pubblici Ministeri, che non è corretta, non si potrebbe mai sostenere che questo crea un obbligo, giuridicamente rilevante, ex articolo 43. "La misura disposta, si parla qui di manutenzione, anche se può avere effetti rilevanti, sul traffico ferroviario è adeguata, il pericolo non si riferisce solo ai danni rilevanti alle cose, in presenza di determinate

circostanze, la rottura delle sale montate, può avere conseguenze catastrofiche. Rispetto alla corretta manutenzione non sono individuabili misure meno onerose, in particolare non sarebbero tali l'abbassamento generale della velocità, o il divieto di impiego, di gran parte dei carri".

Chi traduce e legge questa disposizione, la interpreta così, la manutenzione è la cosa importante, non si può ricorrere a misure meno efficaci, perché non sono soddisfacenti, ma il punto su cui richiamo la vostra attenzione, misure che possono essere o l'abbassamento della velocità, o il divieto d'impiego di carri di gran parte dei carri circolanti.

Cioè la norma, la disposizione che non è una norma cautelare, dice: "Quello che s'ha da fare è la manutenzione, in subordine, ma con minore efficacia e quindi non è su quella che si deve puntare, ha in alternativa, tra l'abbassamento della velocità o il non impiego di carri", non c'è l'alternativa tra la manutenzione e l'abbassamento della velocità, non è così, non dice puoi o manutenzione o abbassamento dice: "Manutenzione punto", in subordine altre misure, che non hanno però eguale o significativa rilevanza, possono essere o l'abbassamento della velocità, o il non uso dei carri, mentre (*inc.*) lo legge dicendo: "Tu puoi o la manutenzione o l'abbassamento", allora io questo punto lo

sottolineo, perché non è che dalla traduzione scorretta derivi comunque una norma obbligatoria, perché da un punto di vista giuridico, signor Presidente e Signori del Tribunale, anche se avesse detto o/o evidentemente avremmo una norma facoltativa e non vincolante, ma non dice così, ma non dice così.

E allora, sul piano della colpa specifica, ancora una volta, abbiamo davvero in senso giuridico, un arrampicamento pericoloso, questo sì, sugli specchi.

Premesso che essendoci questo quadro normativo, dal quale si evince l'inesistenza di una norma cogente, questo esclude già di per sé, per quello che io ho detto, nella fase introduttiva, del discorso sulla colpa, la possibilità di individuare una norma di colpa generica, perché è materia che già ha una disciplina, in cui si dice che è meramente facoltativa e allora non posso io recuperare un'obbligatorietà, che il diritto scritto mi dice che non c'è, ma anche lo si volesse fare, sul piano della colpa generica non andremmo come si suol dire da nessuna parte, perché una norma non scritta, che abbia quel minimo di generalità, quel minimo di accreditamento generale, che la possono far qualificare come norma cogente, tutti, magari non tutti, ma la gran parte degli altri imprenditori usano quelle mascherine per le taglierine, la gran parte degli Stati, o comunque un significativo numero di Stati mi consente di dire che c'è

una norma minimamente accreditata, non massimamente, questa non c'è, questa norma generica assolutamente non c'è, a livello internazionale dei paesi più significativi, prendiamoli tutti, noi abbiamo una sola disposizione che riguarda l'Olanda e che riguarda il cloro, che è la prova assoluta di quello che mi permetto di sostenere.

Proprio questa eccezionalità, io non me lo ricordo adesso, perché la memoria come già vi dicevo, sfuma sempre di più, mi pare che forse c'è qualcosa di simile, poi l'Avvocato Barro che invece è giovane e ha una memoria lucidissima, ve lo dirà, non so se ricordo che c'è qualcosa di simile anche in Spagna, però mi viene da dire due rondini, a parte che qualificare rondine la Svizzera, non fanno certamente primavera.

Il fatto è che quello che è significativo, Giudici, è che prima dell'incidente, nessuno ci ha pensato, non nessuno dell'uomo della strada, nessuno Stato, nessuna autorità, l'autorità preposta alla sicurezza non gli è passato neanche per l'anticamera del cervello, manco al Ministero, alle altre ferrovie tedesche, francesi, inglesi, giapponesi, la norma cautelare non è una roba cervellotica, che un impiegato o dipendente ossessivo si inventa la notte, specie in una struttura organizzata, di grandi dimensioni, è qualcosa che viene ponderata dagli uffici, se c'è un riscontro generale, un'indicazione e

che viene praticata, qui è tutto esattamente, tutto assolutamente il contrario.

L'ANSF, che dal 2008 come tutti sappiamo, non ha detto una parola, ma ancora una volta, si potrebbe dire: "Guardate che la prova poi, attinge un elemento, come dire, lo chiamavo insuperabile, a me pare decisivo dopo? Perché è possibilissimo che non si individui un pericolo, perché noi come le ricostruiamo le regole di diligenza e di prudenza? Le ricostruiamo sulla base di regole scientifiche, o di esperienza, noi sappiamo che è bene non guardare, se c'è la benzina nel serbatoio con il fiammifero, perché tanti poi si sono visti scoppiare addosso, scusate la banalità, oppure c'è una legge scientifica che ce lo dice, oggi nella strutturazione moderna della tecnologia, abbiamo indicatori molto più significativi, molto più certi, per carità, non voglio banalizzare con l'esempio del fiammifero nel serbatoio, va bene, però si verificano a volte degli accadimenti dannosi, che non sono rimproverabili, perché non c'era una regola cautelare precedente, perché nessuno ci aveva pensato, ma nessuno ci aveva pensato perché la prevedibilità non c'era, ci si è accorti un bel giorno che da quella cosa poteva derivare quest'altra e allora c'è il ritorno di esperienza, per cui nasce la regola di esperienza.

Ecco perché il fatto che dopo un fatto nasca una regola

cautelare, non dimostra la colpa, perché poteva non esserci prima, ma non vale l'inverso, ma non vale l'inverso se neanche dopo nasce una regola cautelare, addirittura non c'era prima, io mi sento di dire di più, addirittura questo si trasferisce dal piano soggettivo al piano oggettivo, vuol dire che non era causale, cioè se anche *ex post* si ritiene che la regola cautelare non c'è, non solo dimostra che non c'era prima, ma questo scorre addirittura a cristallizzarsi sul piano oggettivo della causalità.

Ma questo a me non interessa, scusate soltanto questa notazione molto importante, su cui si può lavorare.

Il fatto che qui dopo si fa come prima, non mi si inventa una regola cautelare, l'ANSF non cambia idea e non è certo cambiare idea il fatto che prescriva non l'abbassamento della velocità generale nelle stazioni, ma l'abbassamento della velocità per i treni i cui assili non siano controllati, non siano tracciati, questa è una prova fondamentale, la limitazione riguarda gli assili sospetti, lì si c'è una regola di esperienza di ritorno, si è rotto un assile, che era criccato, chi ci dice che non ci fossero altri assili farlocchi? Scusate la... Allora creiamo la norma cautelare per gli assili, non per la velocità nelle stazioni, se arriva un treno che ha l'assile perfettamente tracciato, con tutti i timbrini, quello può andare.

A me non interessa minimamente quanti erano i primi o gli altri, è il contenuto della norma cautelare che dimostra quello che assumo, non lo fa il MIT non lo fa ERA, non lo fa il RID, non lo fanno gli altri paesi, ora la comunicazione delle norme cautelari, non solo è continua, perché la comunicazione è semplice, ma la comunicazione è addirittura giuridicamente garantita, proprio da questi organi super nazionali, tantomeno e anche questo dimostra a quali funambolismi giuridici si deve ricorrere, tantomeno dimostra il contrario, il fatto della riduzione a 50 chilometri Viareggio e se n'è già parlato, ma davvero è arduo davvero è arduo attaccarsi a questo argomento, che dimostra il contrario, lì c'è una decisione "politica" suggerita da condivisibili e comprensibili ragioni umanitarie, leggete la lettera del sindaco, che dice: "Mi rendo conto che secondo le regole e i trasporti internazionali questa sia quella che io le chiedo", la lettera del sindaco alle Ferrovie: "Questa sì, è un'eccezione che io vi chiedo" e sono gli organi che recepiscono questo e quindi l'ANSF, che lo trasmette a Elia e poi Elia, una volta che c'è stata questa decisione, che nulla ha a che fare, tant'è vero che è solo per Viareggio, non sarebbe una norma cautelare, certo dopo il provvedimento finale lo fa il povero ingegner Costa, perché siccome dopo su ordine deve assolutamente mandare la direttiva, per stabilire anche

tecnicamente, in linguaggio tecnico, in tecnicese da dove comincia, dove comincia e quei particolari lì, il provvedimento e si arriva a dire che il fatto che Costa abbia fatto questo provvedimento, rispetto a tutt'altro argomento, vuol dire, ma questo è un tema completamente diverso, in cui diremo che Costa invece è il depositario dei poteri, non solo tecnici, ma anche politici, dell'abbassamento della velocità, quando si chiederà poi la sua condanna, con un triplo salto, mi verrebbe da dire mortale, Dio non voglia che sia davvero così dannoso, per la vita e per il futuro del mio assistito.

Lettera sindaco a Moretti, Moretti a Elia, Elia a Costa eccetera, vale la pena dicevo, leggere quei provvedimenti.

Ancora ne ho già detto, i provvedimenti assunti peraltro da RFI, rispetto ai casi non tracciati, sono tutti provvedimenti firmati da RFI, per ognuno c'è l'ordine di ANSF quindi l'organo preposto fa una disposizione, che riguarda solo gli assili non tracciati, a dimostrazione che anche *ex post* la regola cautelare non nasce e l'ANSF, comunque questo riguarda il tema della responsabilità personale e soggettiva, fa provvedimenti che poi... Ma siccome su questo i Pubblici Ministeri hanno voluto innestare elementi di responsabilità personale del mio assistito, ne faccio menzione fin adesso.

E questo tema ci riallaccia ancora una volta e chiude un

cerchio, che è quello chiamavo io della filosofia della sicurezza, la filosofia della sicurezza ferroviaria è quella come si diceva prima, che i treni non sviino, non è quello di abbassare le velocità, la velocità è la velocità che tecnicamente, lo spiegava bene D'Apote non voglio tornare, un treno può fare, c'è un termine che fa paura massima, io dico minima delle massime, cioè quella possibile dentro i cinque famosi parametri, quella è la velocità, l'abbassamento non serve a niente, non è causale e non c'è non a caso la norma, né scritta né orale, per abbassarla.

E ancora una volta e concluderò breve su questo tema, la riprova nelle carte del processo, la riprova nelle carte del processo che io prendo dai Consulenti avversari, ancora da Toni: "La velocità e qui si va in un campo abbastanza complesso, almeno in campo ferroviario, salvo che uno non rispetti i limiti, non è causa dell'incidente, il problema vero è che un treno non deve mai sviare, è quello il fatto" e soltanto qualche citazione, ancora Toni: "Dire che la velocità è un pericolo, la velocità è un pericolo quando si superano i limiti stabiliti" ovvio, perché se supero i limiti, prendo una curva a velocità maggiore vado fuori strada, o vado fuori binario, perché quando l'armamento ferroviario è ben tenuto, quando il carro è ben mantenuto ci sono ampi margini di garanzia, che i guai non succedano,

chiaramente gli assi non si devono rompere, l'armamento deve essere mantenuto a regola d'arte.

Sempre Toni a domanda dell'Avvocato Bagatti: "La domanda è finalizzata sempre a queste conseguenze" dice Bagatti, risponde Toni: "Se tutto è esercitato a regola d'arte, la linea è buona, il treno è correttamente mantenuto è chiaro che non deve deragliare, c'è poco da fare" c'è poco da fare, trascrizione 3 dicembre, è inutile che state a insistere, perché erano domande che gli faceva la Parte Civile, che sforzava giustamente per vedere e Toni che queste cose le sa, dice: "Ma è inutile che insistete, se tutto è a regola d'arte, la linea è buona, il treno è mantenuto, è chiaro che non deve deragliare, c'è poco da fare" e qui il coro unanime, dei nostri e dei loro Consulenti e quando questa cosa la ripete Boniardi e dice: "Evitare lo svio è il baluardo della sicurezza ferroviaria", è il baluardo della sicurezza ferroviaria, Boniardi non è un nostro Teste.

Rispetto allo svio, dice sopra Boniardi, sempre nella sua deposizione: "Il problema non è la velocità, anzi normalmente non è un problema della velocità a determinare lo svio", il fatto è Giudici, che come dicevo un attimo fa, il tema velocità va correttamente impostato e quindi correttamente interpretato e rispetto a questo tema, io finisco il mio dire, facendo una menzione velocissima, alla ingiusta direi quasi calunniosa accusa,

che viene rivolta non soltanto a gran parte dei Testi che non dicono ciò che i PM credono, ma in particolare Genovesi, Genovesi che viene etichettato dai Pubblici Ministeri e dall'Avvocato Maffei, come falso, è venuto qui a raccontarvela e altre gratuite, quanto infondate accuse e cattiverie, fatte come dire, travisando e interpretando in modo assolutamente falsante quello che lui dice.

Il povero Genovesi che cosa ha detto? Ha detto: "Le diminuzioni di velocità, che competono alle Ferrovie, sono quelle di tipo tecnico, esempio il degrado della struttura, esempio dei lavori", cosa dicono i PM ma siccome oltre a queste ci sono anche casi anch'essi tecnici, ma che non sono solo il degrado della struttura, o lavori, ma sono per esempio il fatto che certi treni, certe stazioni attrezzate in un certo modo per andare a quella velocità è falso, è venuto a raccontarvela.

Leggete per cortesia, la sua deposizione, perché in quella sua deposizione vedrete che il degrado della struttura, o i lavori, sono citati come esemplificazioni di tutte le ipotesi e i casi tecnici, che ovviamente competono alla Ferrovia, tanto che tutte le volte che gli si domanda: "Quindi si tratta di tutte le questioni tecniche" e lui risponde: "Sì", c'è un punto in cui interviene lo stesso Presidente, perché? Perché a domanda dell'Avvocato D'Apote e poi mia: "Quindi si tratta di

tutti i casi di tipo tecnici?" Questo a dimostrazione che lui prima esemplifica, quando dice quelli più evidenti e il Presidente dice: "Ha detto sì", particolari di natura tecnica, questo è il verbale del controesame di Genovesi, 10 febbraio 2016, Genovesi dice: "In casi molto particolari, legati a lavori dell'infrastruttura, o degrado" dice la Pubblica Accusa: "Vedete? Solo questi qui, legati all'infrastruttura o la degrado" ve ne cito altri due o tre, ma sono tutti due o tre di tipo tecnico, tanto che quando D'Apote ed io chiediamo: "Quindi? Quindi si tratta sempre di casi tecnici o di limitazioni della velocità diciamo, di tipo politico generale?" E lui dice: "Sì, si tratta di casi tecnici".

"Si tratta quindi di particolari di natura tecnica?"
"Certo, di particolari di natura tecnica" quindi accusarlo, questo lo dico solo per riabilitare questa persona, che non merita le ingiurie e le calunnie che gli sono state rivolte, anche perché dice cose identiche e precise, a quello che dicono tutti gli altri, compresi i pubblici ufficiali, quello che è sull'onda di quello che dice Toni.

E allora davvero concludendo, su questa questione della velocità, io credo che la domanda se si possa ravvisare una colpa, per aver omesso la riduzione della velocità e quindi se vi era un dovere cautelare, ex articolo 43, la cui inosservanza di una norma scritta, o di una regola di

diligenza, la risposta non possa che essere assolutamente negativa, ma che peraltro questa risposta negativa coincide ed è riprovata da quello che succede nel mondo e da quello che è giusto che succeda, perché le ferrovie funzionano in questo modo, bisogna fare in modo che i treni non sviino.

Io Presidente, non so quali sono le intenzioni del Tribunale, io ne ho ancora ma...

PRESIDENTE - Lei ha ancora tempo per parlare.

AVV. STORTONI - Sì, io ne ho ancora, direi per meno di un'ora, sicuramente, però valuti se il Tribunale vuol fare...

PRESIDENTE - Dopo c'è l'Avvocato Barro.

AVV. STORTONI - Sì.

PRESIDENTE - E dopo gli Avvocati Piazza ed Agatau, va bene tanto sospendiamo.

Il procedimento viene sospeso alle ore 13.43.

Il procedimento riprende alle ore 14.53.

PRESIDENTE - Avvocato Stortoni quando vuole, il Pubblico Ministero c'è, possiamo partire.

AVV. STORTONI - Presidente ritengo che probabilmente rispetto alla previsione sarò... Perché alcune annotazioni sono già state fatte, come Loro confido ricorderanno, stavo esaminando i cosiddetti quattro addebiti, mi sono occupato della velocità e dei picchetti prima e della velocità, qualche cosa anche sul detettore e sulle

barriere.

Dico subito che anche in questo caso, la mia analisi sarà un'analisi assolutamente parziale volta, almeno questo sarebbe nell'intenzione dell'autore lo scopo, non so se raggiunto, più a dimostrare, come dire, l'infondatezza dell'accusa, attraverso la non condivisibilità, per non dire pretestuosità, degli elementi ai quali si vorrebbero ancorare le accuse, sotto il profilo dell'esistenza di una norma cautelare, anche rispetto a questi, peraltro mi diceva ora il collega Piazza e comprensibilmente *ratione materiae* il Difensore di Trenitalia si occuperà più diffusamente proprio del detettore.

Rispetto al detettore e alcune notazioni, seppure in ordine come dire sparso, io vorrei fare sotto vari profili, sempre inerenti alla condotta colposa e intanto una prima affermazione, come dire, di fondo è che la norma cautelare, che viene ipotizzata e cioè quella che avrebbe imposto l'adozione del cosiddetto detettore di svio, è una norma che anche ammesso e non concesso, per quello che dirò e per quello che noi sosteniamo, che non sia assolutamente individuabile, non avrebbe comunque potuto operare, nei confronti dei carri esteri, per cui certamente non avrebbe potuto Trenitalia, o chi per lei adottandola, obbligare anche all'adozione di questo i carri esteri, legittimati ovviamente a viaggiare in Italia, sotto questo profilo quindi, una norma cautelare

che non avrebbe inciso nella realtà.

Superfluo che io ricordi al Tribunale che lo sa benissimo, che stiamo parlando di un meccanismo che non impedisce e non incide sullo svio, serve a notiziare, per così dire lo svio avvenuto e a far scattare quindi, una possibile frenatura.

Per quello che riguarda invece più strettamente il profilo della colpa, allora, una prima affermazione che ho fatto, rispetto alla colpa generica, ipotizzando che nel 2009, è soltanto un'ipotesi di lavoro perché non era così, questi meccanismi fossero stati perfettamente funzionanti e perfettamente idonei allo scopo, anche in questo caso, il fatto che non appartenessero certo alle dotazioni, con quel minimo di generale adozione, a livello dei paesi più accreditati, sotto questo profilo, già impedirebbe a ipotizzare una norma cautelare non scritta, che possa avere rilievo ex articolo 43, questo è un primo punto che ripeto, prescinde dal fatto che come è ben noto e come anch'io dirò molto brevemente, in realtà questi meccanismi non erano assolutamente affidabili, nel senso di avere idoneità preventiva, all'epoca dei fatti, ma proprio per ragionare in astratto, se è vero come è vero, che questi meccanismi erano stati adottati nell'anno 2009, solamente e non so con quale livello di generalità, dalla Svizzera e credo anche in parte questa volta non voglio sbagliare il paese, dalla Spagna,

questo, sotto un profilo di rigorosa applicazione dei principi della colpa, mi dice che certamente non c'era una regola cautelare generale, perché dovremmo dire che altrimenti si trovavano in colpa l'80 per cento, o il 90 per cento dagli altri paesi.

E ancora una volta, sempre ipotizzando un perfetto funzionamento, cosa che ripeto non è, sempre però rispetto ai principi, all'abc della colpa, saremmo stati comunque in quella fase di iniziale adozione, ancora sperimentale come dire, per cui potrei invocare, ma non devo, non è questa la linea del Piave, potrei invocare quella giurisprudenza che Loro certamente ben conoscono e che comunque posso mettere a disposizione anch'essa dei Signori Giudici, della Cassazione e per tutti cito una sentenza, sempre della Quarta Sezione, numero 30 del 2016, che ci dice che quando un meccanismo è ancora nella fase sperimentale e di adattamento, non si può ritenere che questo costituisca già una regola cautelare, che ne imponga l'adozione, peraltro se volessimo completare il discorso, sempre riportandoci al 2009, saremmo in presenza di un meccanismo, la cui adozione, che non è l'adozione sul singolo caso, ma è un'adozione che dovrà essere generalizzata, avrebbe avuto comunque tempi di attuazione certamente non compatibili con l'accusa che viene contestata.

Ma qui il problema, in realtà è risolvibile, in un modo

molto più radicale, anche qui e qui più che mai, ci troviamo in presenza di un meccanismo, la cui adozione viene considerata, esaminata, ponderata da organizzazioni giuridiche, da istituzioni giuridiche pubbliche, sovranazionali che a prescindere dal perché e vedremo che non è un perché così pravo, come vorrebbe dirci la Pubblica Accusa, decide una nuova adozione, questo è un punto giuridicamente fondamentale, come è fondamentale poi dettaglieremo, ma proprio per dire l'abc, il fatto che dopo l'incidente l'ANSF che è l'organo preposto, non impone l'adozione, come si fa a dire che c'era una norma cautelare *ex ante* efficace, quando dopo il ritorno di esperienza, che chiaramente non c'è stato, l'ente pubblico preposto non lo adotta? Io francamente rispetto a questo, non vedo che cosa si possa aggiungere e allora il cerchio si chiude, poi entrerò rispetto a queste premesse, che io ho fatto in modo, come dire, schematico perché credo che sia molto chiaro schematicamente, noi abbiamo una norma cautelare che non c'è prima, una norma cautelare che non c'è dopo, noi abbiamo una situazione in cui istituzioni preposte alla sicurezza ferroviaria, a livello supranazionale, prendono in considerazione l'opportunità e decidono di non adottarlo, dicendo: "No" questo sbarra, per quel discorso che non voglio ripetervi ancora, perché credo di avervi già annoiato anche troppo, la possibilità anche in radice, di una colpa generica,

perché noi potremo parlare di una colpa generica, perciò e dell'esistenza di una norma cautelare non scritta, se non coi fosse niente, scusate il bisticcio "Di scritto" e vediamo che non c'è perché l'adopera soltanto un paese su cento, ma il problema giuridico, in termini strettamente giuridici, è che se la fonte scritta esamina l'opportunità di dire sì e dice no, questo facoltizza a non adoperarla, quale ordinamento mai potrebbe dirmi, allora l'ordinamento giuridico mi dice che dopo avere esaminato l'opportunità di adottare questo sistema, decide di non adottarlo e dice ai cittadini che possono non adottarlo, non posso mica recuperarlo a questo punto, la norma di colpa generica, come norma non scritta non c'ha spazio, è vero che possono coincidere col... ma solo quando c'è un rischio diverso.

Vediamo molto velocemente, con qualche dettaglio maggiore, quello che io ho appena detto, anche con qualche breve riferimento agli atti, la prima affermazione che ho fatto, sulla inoperatività comunque della norma cautelare, perché quello non è un carro italiano e quindi se anche Trenitalia Logistica, o chi per loro, avessero adottato, non poteva comunque vincolare un treno italiano, l'Avvocato D'Apote chiede chiarimenti, questo a Dall'Occo e gli dice: "Ma può un paese impedire l'accesso per legge, ipoteticamente (*inc.*) di detettore di svio di un rotabile estero, non dotato?

Cioè, se l'Italia avesse stabilito una norma che diceva: "Adottatelo", poteva impedire all'estero, o poteva ordinare all'estero che l'adottassero?" E il buon Dall'Occo è alle corde, perché cosa può dire? Eh no? C'è poco da dire qui, non può che dire: "Sì, ha ragione lei Avvocato" e allora c'è la ribellione del Teste così, terzo, terzo quasi quarto.

"Signor Avvocato, la domanda mi sembra non pertinente", cioè il Teste che si rivolge all'Avvocato: "Signor Avvocato la domanda mi sembra non pertinente" e allora il Presidente, con quella signorilità che ha, dice: "Ingegnere, ognuno stia al suo posto un tantino" e allora Dall'Occo se ne rende conto e dice: "Ma no, non volevo essere provocatorio" dice: "Allora risponda" allora ecco, che pur di non dire espressamente sì, come non può non dire, dice: "L'Italia poteva poi in quel caso, pretendere - forse è decidere - di prendere o di fare e di prendere i carri svizzeri in affitto, invece che i carri austriaci", cioè voglio dire, questo Teste così imparziale, che di fronte al fatto che dice: "Ma allora è notte o è giorno, visto che c'è il sole?" "Eh beh c'è il sole, ma chi gli impediva di mettersi una mascherina, quelle che ti danno sull'aereo per poter dormire, così non ci vedeva?". Alla domanda risponde: "Signor Avvocato la domanda non mi sembra pertinente", e allora il Presidente interviene: "Ingegnere", "Ma l'Italia poteva

prendere...". cioè capito? La regola cautelare qui diventa: prendi in affitto dei carri svizzeri, anziché tedeschi, o ungheresi o inglesi, non si parla più del fatto che quei carri possono circolare, anche quelli tedeschi, inglesi e francesi in Italia, nessuno può impedirglielo e quindi una norma cautelare che avesse detto, da parte dell'azienda ferroviaria, o di un'azienda ferroviaria italiana, adottiamo questi, non poteva impedire agli altri di arrivare.

Poi l'interrogatorio continua, perché D'Apote che sa tante cose, che io non so, dice: "Ma per la verità ci sono carri di questo...?" E lui dice: "Non lo so" eccetera, eccetera.

Quindi questo primo punto mi pare anche provato, al di là di ogni ragionevole dubbio, che le cose stanno assolutamente in questo modo.

Ma dicevo prima, qui il problema è ancor più semplice, da risolversi, è più semplice da risolversi perché abbiamo un iter giuridico, di successioni di atti, di provvedimenti, di decisioni, da parte delle autorità sovranazionali preposte, che come minimo, ma è molto di più, dicono: "Non è da adottare", poi vedremo che non è vero che non è da adottare, lo dicono per biechi interessi economici, legati al profitto, di Paperon de' Paperoni e con incuria della vita umana eccetera, non è vero che è così, ma ancora una volta e non per cinicità, perché credo di aver

tanti difetti, ma alla mia età non si può essere cinici, ma per rigore giuridico, la motivazione non mi interessa se c'è una norma che dice: "Non adottarli", ma vedremo che non è assolutamente così, nessuna disposizione cogente ha mai imposto, né all'impresa ferroviaria, né tantomeno al gestore dell'infrastruttura, di attrezzare i rotabili con i detettori, non solo all'epoca ma ancor oggi non viene prescritto, questa affermazione è un'affermazione che non può essere smentita e se questa affermazione è vera il discorso è finito.

"L'installazione obbligatoria sui carri merci, del detettore - ci dice l'ingegner Chiovelli, ma è riscontrabile normativamente - può essere introdotta esclusivamente mediante l'emissione di specifiche tecniche di interoperabilità", perché? Perché questi carri l'Italia non è più l'Italia del fascio, per cui molti nemici e molto onore, è aperta, i treni girano, sembra che questa cosa così banale debba essere ripetuta a ogni piè sospinto e mi scuso di doverla ripetere.

"In particolare i gruppi di lavoro europei - ha detto Chiovelli il 3 marzo, ma risulta per documenti - stanno seguendo, soprattutto a livello di Ministeri il problema dei dispositivi anti svio, che come è noto possono essere introdotti sul materiale rotabile, solo con le specifiche tecniche di interoperabilità, essi cioè possono essere imposti costruttivamente sul materiale rotabile, solo se

l'Unione Europea è d'accordo", qui non è questione è falso, o è vero, risulta, risulta dall'organizzazione giuridica, che presiede a questa materia.

"Detettori di svio non è un provvedimento che può essere preso direttamente a livello nazionale, perché trattasi di una caratteristica costruttiva, di materiale rotabile, che può essere assunta solo con una specifica tecnica di interoperabilità europea quindi ci deve essere l'accordo della maggioranza degli stati membri", leggo udienza del 9 marzo 2016.

Ma non basta, i documenti parlano chiaro, li citerò a livello proprio di telegramma, per non tediare la Corte, l'11 maggio 2009, è un documento che è stato citato tante volte quindi ancora una volta la mia è una ripetizione, va bene che è la raccomandazione ERA 11 maggio 2009, cioè la data è significativa, rispetto purtroppo a quello che accadrà, la raccomandazione ERA che viene emanata spiega, dice, motiva il fatto che decide la non adozione dei detettori, la conclusione non è ambigua, la conclusione è tranchant, il provvedimento circa i dispositivi di rilevamento di deragliamento, proposto dal comitato di esperti RID, non deve essere adottato, avrà torto marcio e vedremo che non è così l'ERA, avrà ragione da vendere e vedremo che è così, ne dirò solo tre parole, giuridicamente, fino a che esiste il diritto, non si potrà condannare qualcuno, non dico i miei che non erano

loro che dovevano adottarlo, credo che non riguardasse forse minimamente RFI, ma sempre per un discorso coerente sulla cosa, non è possibile condannare qualcuno perché non ha fatto una cosa che l'ERA che è l'ente preposto, nero su bianco scrive in modo inequivoco: "Non deve essere adottato", come si può motivare una condanna dicendo: "Deve essere adottato", norma scritta non che facoltizza, addirittura che impone.

Io mi sento di dire, perché voglio essere corretto, che è una imposizione non giuridica, cioè poteva forse il singolo ordinamento, ma certamente non doveva e non doveva neanche a livello di norma di prudenza e quindi di colpa generica, questo sì, quando c'è una disposizione che dice: "Tu noi puoi, anzi non devi" e ci mancherebbe che l'ordinamento giuridico mi dice: "Non devi fare questo" io non lo faccio in ottemperanza, anche se magari potrei farlo, io arrivo a questa concessione, ma mi si possa dire: "Tu che hai ottemperato al non devi sei responsabile perché c'è una norma di colpa generica che neutralizza quello che sta scritto e che recupera questo", sarebbe la follia.

E qui si apre tutta, io mi sento di dire: la demagogia, perché ho sentito delle frasi qui, terribili, perché questa decisione sarebbe una decisione ispirata a bieche ragioni economiche, Signor Giudice e fino a qui non è bello questo, ma addirittura a bieche ragioni economiche,

che sono state insensibili, io non devo difendere l'ERA, ma la verità viva Dio, deve pur essere detta, si è parlato di listino prezzi della macelleria ERA, di listino prezzi della macelleria ERA, dobbiamo tacere rispetto a queste affermazioni che gettano un'ombra cupa e terribile, sulla testa non solo che tendono a condizionare l'atmosfera del processo, ma che gettano un'ombra lugubre, anche sulla testa dei nostri assistiti.

Quando quel provvedimento, che Loro certamente non mancheranno di vedere, che sia condivisibile o meno, è un provvedimento di un ente sovranazionale, complesso, che assolutamente non merita questa affermazione, la raccomandazione ERA dice: "Tenuto conto del regolamento, tenuto conto della direttiva" c'è tutto un preambolo per dire che non è stata una decisione in cui uno si sveglia la mattina, poi all'ERA che gliene viene dell'interesse economico poi? Ma quel provvedimento mette in evidenza, prima di decidere nella frase finale, che quella decisione non è una decisione di carattere economico, ma è una decisione che valuta l'idoneità dello strumento a sortire il risultato e dice che non lo sortisce, non lo ottiene, non solo di più, di più, dice che potrebbe essere esso stesso pericoloso e che quindi se in certi casi può essere salvifico, in altri può essere mortale. Dice la raccomandazione: "E' un tipo di prodotto che

potrebbe essere utilizzato per venire incontro al provvedimento di RD, che introduce un nuovo... Questa funzione automatica - perché spiega prima - un requisito vero innesta la frenatura automatica del treno, conseguente al deragliamento" Lo leggo, è fatto di sole quattro pagine, ci vuol poco a consultarlo.

"Questa funzione automatica impossibile da annullare dalla cabina del macchinista, potrebbe rivelarsi inconsistente con le procedure di emergenza esistenti negli Stati membri, ad esempio in contesti come gallerie, potrebbe inoltre introdurre nuovi rischi, non sufficientemente valutati né gestibili, derivanti da falsi allarmi, eccetera", cioè questo documento fa un esame dicendo: "Valutiamo anche, allora tecnicamente è ancora *sub judice*, tecnicamente non sappiamo se funziona bene, tecnicamente può dare dei risultati positivi, ma in altri casi quelli negativi", la somma algebrica qual è? Zero, si annullano fra di loro; in questa situazione la commissione ha deciso di rivolgere la seguente raccomandazione: "Il provvedimento circa i dispositivi rilevamento deragliamento, proposto dal comitato, non deve essere adottato" e noi costruiamo una colpa su una cosa che c'è scritto nero su bianco e siccome non abbiamo argomenti seri, evochiamo spettri, evochiamo la macelleria, il costo della macelleria.

E la situazione e l'evolversi della situazione normativa,

qui siamo all'11 maggio 2009, poco prima dell'incidente, ma vediamo anche quello che succede dopo, molto velocemente, ma perché mi pare molto significativo, perché a un certo punto l'ERA, innanzitutto viene investito, si decide di fare uno studio, parliamo degli anni dopo, quando già c'è stato l'incidente, incidente di cui tutti sanno, in cui ci sarebbe stato eventualmente il ritorno di esperienza, e viene investito dello studio, sui rischi e benefici del detettore di svio, la Det Noske Veritas, che è una società di grande prestigio, di rilievo, nel campo della valutazione del rischio, lo stesso Dall'Occo dice che Det Noske Veritas se è il *non plus ultra* in materia. E questo studio che cosa fa? Finalmente scopre che bisogna adottare il meccanismo, che è assolutamente opportuno, o meno? No, viene di nuovo ristabilita la stessa cosa, ma addirittura arriviamo al 19/20 aprile, del 2016 quindi l'altro ieri, quando il gruppo di lavoro, degli esperti OTIF si riunisce e ancora una volta ribadisce la non decisione di adottare siffatto strumento.

Allora, possiamo anche aggiungere una cosa che è stata detta: in questo ambito l'Italia, i commissari italiani hanno spesso, diciamo, optato più per l'adozione che non per l'adozione e questo ci fa onore, parliamo del 2015/16, cioè parliamo di un'epoca in cui questo meccanismo è stato perfezionato un po', perché signori,

in sei, sette o otto anni, la tecnologia fa passi da gigante, ma noi dobbiamo ritornare al 2009, dobbiamo ritornare a quella raccomandazione del 2009, in cui ancora si diceva che era in uno stato tale che era più i pericoli che i vantaggi, comunque anche nel 2016, la cosa è così e l'Italia dopo, negli ultimi anni, propendeva però la decisione non è passata e queste sono decisioni interoperative, che devono valere assolutamente per tutti.

Vedete, qui siamo in una situazione in cui l'incertezza e quindi l'inesistenza riguarda la stessa norma cautelare, non è il discorso delle sentenze sull'amianto, in cui la regola cautelare è chiara, bisogna che gli operai siano protetti dall'inalazione di polveri, quello che non è conosciuto fino in fondo, è se questo provoca solo l'evento, all'epoca almeno non era conosciuto, solo l'evento malattia polmonare, o anche l'evento mesotelioma e quindi morte.

Ma la norma è chiara lì, qui è la norma cautelare che non è chiara, anzi che non c'è quindi possiamo dilatare i canoni della colpa, fino a slabbrarli in maniera davvero oscena, ma non otteniamo nulla, costruire un'accusa sui detettori, nonostante la si voglia come dire, condire enfaticamente con affermazioni così poco convenienti, io credo che giuridicamente sia veramente impossibile.

E arriviamo all'ultima delle accuse, ne dirò poco, le

barriere antirumore, ne ha parlato magistralmente l'Avvocatessa Giovane e che io ho sentito in registrazione quindi non voglio davvero rovinare quello che ella ha detto e mi limiterò ancora sempre nella mia ottica, diciamo così, a qualche notazione nella logica che ho già detto, perché qui addirittura, ancora una volta, qualche cosa di simile l'avevamo già visto precedentemente, non sappiamo assolutamente qual è neanche la norma cautelare che si vorrebbe affermare, perché se andiamo a leggere il capo d'imputazione, non sappiamo se sono le barriere antirumore, quali altre barriere, dei muri, quali sono? Come facciamo a difenderci, anche qui abbiamo dovuto noi dire: "Forse voleva dire questo, ma allora non va bene, forse voleva dire questo, quello è infondato" ma come si fa a fare un'imputazione in cui si dice: "Perché bisogna valutare se fossero determinanti oppure utili, misure prudenziali per tenere adeguatamente separata la linea ferroviaria dalle contigue abitazioni civili" e allora, come dire, qui l'accusa ondeggia e barcolla e ci è difficile davvero difenderci.

Proviamo noi, alla ricerca di un'imputazione non tanto smarrita, ma mai coagulata veramente, perché si sono evocate le barriere antirumore, con riferimento, con allusione è meglio dire, all'articolo 10, comma quinto, della legge quadro, 447 del '95 che non è enunciata se io

ho letto bene, nel capo d'imputazione, però delle barriere antirumore si è detto, se io ricordo bene, non vorrei citare malamente, perché sono stato abbastanza attento, per esempio delle barriere, a mo' di esempio le barriere antirumore, qui abbiamo un nuovo istituto processuale, che è l'imputazione a mo' d'esempio, che francamente era fino adesso sconosciuto.

Ma l'incertezza, quello che è grave, è che non riguarda solo la norma cautelare, riguarda l'oggetto, perché non sappiamo se queste barriere sono le barriere antirumore, di cui parla la norma che vi ho detto, sono le barriere adesso vedremo dell'articolo 26, adesso lo citerò fra un attimo quali accidenti di barriere, quali barriere, scusate l'interiezione, quali barriere sono? E questa incertezza, come dire, svuota già di senso comune l'accusa e ricordavo stamattina che questa incertezza, questa oscurità è tale, che la stessa Accusa privata, cito l'Avvocato Maffei, che a un certo punto, quando si pone il problema quali barriere non potendo, ma perché forse è impossibile dire, a quali barriere si riferisca, ci dice, cambiando per certi versi discorso: "Ma è inutile che stiamo a discutere quali barriere qui, quello che da solo dimostra è l'enormità della colpa" quindi l'enormità della colpa è un'affermazione, con cui non si affronta il problema quali barriere dovevamo costruire, chi le doveva costruire, ma prima di tutto quali

barriere, a parte che l'enormità qui non è della colpa, l'enormità è del fatto e delle conseguenze, della colpa non si parla perché non si affronta e lo stesso Avvocato Maffei, subito dopo ci dice: "Peraltro di rumore non è mai morto nessuno" perché? Perché è evidente che le barriere antirumore non c'entrano assolutamente niente. Non voglio ripetere, neanche per un minuto quello che ho detto, della necessaria corrispondenza tra norma cautelare ed evento che essa deve impedire, non dirò solo che le barriere antirumore non servono certamente, non sarebbero idonee, perché ovviamente non lo sarebbero, a contenere un treno che deraglia, ma sotto il profilo della colpa, le barriere antirumore servono a un'altra cosa, è talmente banale che quasi ho imbarazzo, ho imbarazzo a dirlo, l'ha spiegato molto bene credo, l'Avvocato Giovene.

Tracima questo dallo stesso ineffabile Dall'Occo che dice: "Non è mica morto un sordo", c'è questa frase nel suo interrogatorio che, come dire, fa risaltare ancora una volta quanto sia assolutamente non pertinente il richiamo alle barriere antirumore e su questo le deposizioni, i riferimenti dei tecnici, sono tali e tanti che non voglio tediarvi, cito solo giusto l'ingegnere Firmi che dice: "Le consta che queste barriere - lo dice la parola stessa ovviamente - sono previste, hanno idoneità anche a evitare pericoli conseguenti a sviamento

di treni?" "No, le barriere antirumore sono dimensionate, diciamo prospettate e diciamo studiate, per abbattere i livelli di rumore, immessi dal transito dei treni, nelle aree circolanti la ferrovia quindi hanno questo solo scopo e sono progettate soltanto per questo", allora qui non ne parliamo di un evento che consiste nella ipoacusia di un soggetto, di un cittadino, di un passante, che a causa di questo ha avuto, parliamo purtroppo di ben altro e il riferimento alle barriere antirumore davvero è tale, per cui è difficile.

Ma anche gli altri, ancora una volta cito queste affermazioni, dell'Accusa, questi riferimenti non tanto per contestarne la pertinenza, che è così evidente, che si mostra da sola, ma se volete per dimostrare l'inconsistenza dell'Accusa, che deve ricorrere a questi argomenti, pensate che si è evocato l'articolo 36 del DPR 753, del 1980, che è norma che anch'essa stabilisce una cosa completamente diversa, l'avevo già citato in apertura, è quella norma che dice che le Ferrovie in sede propria sono separate dalla proprietà laterale delle strade con siepi, muri o altro tipo di recinzione stabile".

Siepi, muri, un inciso, lo chiudo subito, sotto il profilo dell'idoneità davvero stupisce, che si riferisca a questa norma, ma non è questa la questione che mi interessa, perché immaginatevi se una norma che prescrive

una siepe possa avere un'efficienza causale, rispetto al deragliamento di un treno, fa sorridere davvero, ma sotto il profilo della colpa è evidente, la citavo come esempio di stravolgimento, di inversione vettoriale, del senso della norma a 180 gradi, che questa norma ha lo scopo di proteggere le ferrovie dall'ambiente esterno e non viceversa e quindi questo riferimento è un riferimento assolutamente fuor di luogo.

Anche qui il materiale probatorio è tanto che faccio solo un cenno ai tanti che interrogati su questo: Firmi dice: "Ha mai sentito - gli chiedo io - che a qualcuno ovviamente mi riferisco a chi si occupa di materia ferroviaria, sia venuto in mente barriere di questo tipo, per quello che a lei consta?" "No, assolutamente no" e d'altro canto non potrebbe, come dicevo, essere, non può prescindere da altre considerazioni, che dovremmo fare barriere allora per sedicimila chilometri, antirumore perché solo nella stazione, ma in ogni posto, dove ci sono popolazioni, eccetera, dovremmo costruire quella famosa ferrovia italiana, dentro un enorme tunnel, che sarebbe tra l'altro pericolosissimo, ma queste sono, come dire riprove di buon senso, che possono financo essere assolutamente superflue.

Quello che invece mi pare assolutamente pertinente, è come dover ricorrere a queste norme, dimostra assolutamente che non esiste una norma cautelare, che

imponga una provvidenza, rispetto al pericolo dell'evento e del rischio che si è verificato, pensate che addirittura si è arrivati con una ulteriore argomentazione sulle barriere, a invocare oltre all'articolo 36, che ho appena detto e che separa e difende i binari dall'esterno, l'articolo 40 che riguarda l'obbligo per i proprietari, che devono recintare i loro terreni vicino alle ferrovie; i proprietari devono recintarli, per non nuocere alle ferrovie, tanto è vero che le ferrovie possono se loro non lo fanno, recintarle loro, a spese dei proprietari quindi norme che evidentemente vogliono proteggere, come dire, la ferrovia da che cosa? Non da treni che da fuori entrano dentro, né da treni che da dentro escono fuori, ma di possibili interferenze.

Io dicevo, quando discussi questa cosa, già in udienza preliminare, dico: secondo me la logica è quella, tant'è vero che si parla di siepi e anche questo discorso del fatto di recintare è per evitare che so io, che se lì vicino c'è una fattoria, non so se esistono ancora e ha degli animali, vuole evitare che gli animali... Io lo dicevo così, in realtà sono andato a leggere la legge e l'articolo 40, sempre dello stesso Decreto, uno degli articoli successivi, 41... parla proprio di animali, parla proprio del fatto che queste recinzioni devono anche impedire agli animali, allora da una norma che

dice: "I proprietari delle case che stanno lì vicino, devono recintare i loro terreni, per evitare che interferenze alla ferrovia e non viceversa, che addirittura ci specifica che se non lo fanno loro la ferrovia può farlo a spese loro, che addirittura ci specifica che questo può essere fatto anche con strutture addirittura delle siepi quindi, che non ha niente a che fare con la possibilità di impedire, o di arginare un treno ecco, da norme di questo tipo si vuole ipotizzare un obbligo giuridico, di una norma cautelare, che preveda delle difese, che non sappiamo quali sono, che siano capaci o idonee ad impedire l'evento che è avvenuto.

Io, Signori del Tribunale, ho finito su questo e l'ultimo paragrafo che tratterò, in maniera estremamente succinta, perché ho pregato la collega di aiutarmi e mi aiuterà, molto meglio di quanto io non sappia fare e quindi dirò poche cose, sulla specifica, anche perché poi, *incidentally tantum* sono venuto già più volte parlarne.

Certamente a chiusura del discorso, che malamente ho cercato di farvi, in tema di colpa, mi sento di poter suffragare tra l'altro, una affermazione che ho fatto *incidentally tantum* che aggiunge poco, ma che fra i tanti elementi significativi, quell'elemento estremamente eloquente, rispetto al tema della colpa, consistente nel fatto che dopo l'evento, da parte di tutti gli organi preposti, nazionali e sovranazionali e degli enti, non si

intervenga con codificare la regola cautelare, quindi si lascia come prima, è un elemento che non solo, a mio avviso e perdonate questa... Non solo questo prova ovviamente che prima non c'era una regola cautelare, d'altro canto dicevo, non vale il contrario, perché se dopo ci fosse stata la regola cautelare, non vuol dire che ci fosse prima, anzi è il ritorno di esperienza che l'avrebbe imposta, ma siccome, nonostante l'incidente, nonostante il disastro, quelle che l'Accusa vorrebbe sostenere essere norme cautelari impeditive, non vengono adottate, questo è il riconoscimento da parte dell'ordinamento giuridico, non solo che non c'è la colpa, ma che non c'è la causalità rispetto a questo, cioè questo trasmigra l'elemento dal piano soggettivo a quello oggettivo, vuol dire che l'ordinamento ha capito che non sono state causali, tanto che non le stabilisce neanche dopo, oppure che l'ordinamento giuridico a livello nazionale e internazionale è fatto da pazzi, che nonostante quello che è successo, nonostante quei morti e quel disastro non fa niente per impedirlo.

Dicevo in apertura della mia discussione stamattina, che la Pubblica Accusa non ha voluto toccare, affrontare, esaminare il problema della colpa e connesso a questo, non ha guardato le persone, quel ricorrere continuo nelle ore e ore di discussione a le Ferrovie, Le Ferrovie, Le Ferrovie, da parte dei PM, da parte dell'Accusa privata,

dimostrano a mio avviso, questa totale noncuranza di trovare dei rimproveri per condannare Tizio, Caio e Sempronio, questo vuoto, non casuale, ma come confido di aver dimostrato, pur nella poca chiarezza della mia esposizione, è dovuto al fatto che è impossibile formulare accuse specifiche, quando dico specifiche non voglio dire particolari, ma che riguardino il fatto, come attribuito al soggetto con la ricchezza della colpevolezza, non è casuale perché in realtà elementi non vi sono e la requisitoria, le requisitorie, pur così tanto lunghe, quando giungono alla specifica, è vero che non è la quantità che è qualificante, non a caso, anche su questo non dicono niente, i Pubblici Ministeri si sono limitati a riprendere le posizioni degli Imputati, come descritti, sotto il profilo quasi esclusivamente, o esclusivamente dell'obbligo giuridico e quelle schede, non possono chiamarsi memorie, in cui sono elencati i doveri, che a loro avviso, incombono sui vari soggetti, se noi prendiamo le requisitorie ne abbiamo la conferma:

- Costa Giovanni: "Era tenuto a garantire", posizione di garanzia "Era comunque tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza, era comunque tenuto, in detta qualità, all'emanazione e alla definizione delle disposizioni" la sua posizione soggettiva si fonda su dati documentali, la Procura notarile, l'ordine di servizio.

- Fumi: "E' stato responsabile della struttura dell'Istituto Sperimentale, era tenuto a garantire, per questo riguardo alla sua posizione di garanzia". Idem Margarita.

Su perché quella norma precauzionale doveva essere ottemperata da lui, piuttosto che dall'altro, se questo è rimproverabile, se questo è colpevole, assolutamente, assolutamente nulla, allora mi verrebbe come dire, se questo è il tenore dell'accusa, da difendermi riprendendo i curricula di cui parlavo, perché di fronte a questo non posso che dire: "No".

Volendo, rispetto a questo vuoto accusatorio e dovendo comunque affrontare questo caso, qualche breve affermazione: intanto proprio rispetto a quei doveri un punto fondamentale, delimitazione oggettiva, sul piano causale dell'ambito temporale, dei possibili addebiti, che deriva da quello che dicevo stamattina, cioè c'è un fatto determinante, costituito dal momento in cui avviene la sostituzione della sala, con rimontaggio di quegli assili bacati e quindi siamo nel marzo 2009.

Secondo dato: questo sul piano della colpa, nel maggio/giugno 2008, 'precedente quindi a quella data che ho testé enunciato, per la sua rilevanza causale, entra in funzione l'ANSF, io avevo preparato una discussione articolata, per controbattere quell'affermazione sbagliata, falsa, non condivisibile che i PM hanno fatto,

rendendosi conto dell'enormità di questo fatto, sotto il profilo di come esso mina l'accusa, il fatto costituito dalla circostanza che dal maggio/giugno 2008 c'è l'ANSF, e tutto il tentativo di dire: "Sì, c'è solo sulla carta", in realtà l'ANSF, fino al 2010 non c'è, perché questa affermazione, così totalmente infondata, così pervicacemente però sostenuta? Perché si rende conto l'Accusa che se questa affermazione non è giusta cambia tutto.

E che l'ANSF entri in piena funzione, rispetto alle grandi materie che ci interessano, che sono quelle della sicurezza eccetera, non c'è dubbio, non voglio ripetere malamente quello che credo l'Avvocato Manduchi ha spiegato molto bene, su cui penso tornerà un pochino anche la mia collega e sul quale io avevo preparato... Perché ho i documenti che sono invincibili, non è solo Chiovelli, guardate che Chiovelli non è solo un Testimone, è lui, poi mi verrebbe da chiedere, se volessi volare proprio basso, basso, ma dal 2008, dal maggio/giugno 2008, quando un 90 o 100 persone, non mi ricordo esattamente, tra impiegati e dirigenti, passano alla... dipendenti e funzionari, lasciate stare che il rapporto di lavoro rimane con RFI per motivi di stipendio, ma passa dal punto di vista funzionale, dal punto di vista burocratico, dal punto di vista gerarchico, cosa fanno queste 80/90 persone, si girano le

dita per un anno e mezzo? Questa è un'argomentazione brutta, me ne rendo conto, come potrebbe essere quella che addirittura negli uffici fanno delle paratie, proprio perché questo ente che deve nascere, è un ente imposto da disposizioni sovranazionali, è un ente terzo, che deve garantire la sua terzietà, perché l'Accusa si rende conto che questa delimitazione temporale, per cui dopo il 2008, dopo il maggio/giugno 2008, nessun rimprovero si può muovere ai miei assistiti e quindi crolla il castello, a meno di non ritenere che l'ANSF sia ancora più responsabile di noi e ciò vale per l'ingegner Costa, ciò vale per Fumi, ciò vale per Margarita.

L'ingegner Costa, prende servizio nel suolo per il quale è imputato, prima si occupava d'altro, il 26 maggio, qui c'è una discussione se è il 26 o il 22, beh, insomma non mi cambia rispetto al discorso che vorrei fare, cioè pochissimi giorni prima che intervenga e queste sue funzioni e tutte le funzioni che riguardano i capi d'imputazione passino all'ANSF, dal 26 come risulta da un documento, o dal 22 di maggio, al 16 di giugno e forse addirittura prima, perché anche lì ci sono delle date, ma non stiamo a sottilizzare, allora in venti giorni l'ingegner Costa arriva, dovrà ambientarsi un attimo, in questa sua nuova funzione di cui non si è mai occupato, immediatamente deve disporre che tutti i picchetti della rete ferroviaria vengano tolti via, che vengano

costituite barriere antirumore, anzi no antirumore, anti svio, riduzioni di velocità, che prima di disporle bisogna ragionare, vedere, informarsi, documentarsi, programmarle, tutte le procedure RID che sono necessarie, ne ho spiegato prima, quando si vogliono adottare queste cose, che non le può fare la singola agenzia, o la singola società, devono essere proposte, concordate, a parte la competenza del Ministero e non dell'RFI, ma di questo, ma io voglio veramente andare all'osso, cioè sul profilo più personalistico dell'accusa; dissi una cosa, all'udienza preliminare, che perdonatemi la ripeto, forse perché ogni scarrafone è bello a mamma sua e quando uno dice una cosa che lo convince poi lo ripete.

Io mi domando e vi domando: ma se il 30 di maggio, o il 3 di giugno Costa, appena arrivato, avesse emanato un ordine, che non compete a lui, lasciamo perdere, Ministero, compiti, così carta e penna, sostituire tutti i picchetti, l'avrebbero portato in manicomio, o no? La domanda è brutale, è rozza me ne rendo conto, può giocare la stanchezza, ma sotto il profilo del rimprovero specifico, della esigibilità, concetto normativo di colpevolezza che tanto ci piace, per cui ci vuole corrispondente psicologico, ma poi ci vuole la possibilità che quel comportamento sia esigibile, sia umanamente pensabile nell'uomo medio, nel dirigente medio, nel direttore medio che sta lì da cinque giorni,

da tre giorni e su queste posizioni, torno a dire tornerà la mia collega, soltanto ancora qualche cenno per gli altri.

L'ingegner Fumi, l'Istituto Sperimentale, l'ingegner Fumi sta dal 10 marzo 2008 all'Istituto Sperimentale, passa al Cesifer, il 10 marzo 2008 no, fino al 10 marzo e il 4 giugno torna all'Istituto Sperimentale, dico subito torna all'Istituto Sperimentale e rimane anche formalmente al Cesifer, ma il Cesifer anch'esso verrà assorbito, perderà le sue funzioni e verrà assorbito anch'esso dall'ANSF.

Peraltro, per dire tutto, questo aspetto Cesifer non ci interessa, non solo perché è irrilevante ripeto, perché il Cesifer viene poi assorbito da ANSF, non solo è irrilevante perché non ci sfugga niente, non ci nascondiamo dietro nessun dito, anche la firma di quel certificato di sicurezza del 13 maggio, che viene confermato, l'ANSF a dicembre che poi ne rimette tanti altri quindi era perfettamente legittimo, lecito e comunque non ha avuto nessuna efficienza causale, ma nel capo d'imputazione è accusato soltanto per l'Istituto Sperimentale quindi potrei anche dire: "Signori c'è uno sbarramento processuale del 516 che nessuno può superare", ma non mi nascondo dietro un dito, anche se questo sicuramente è vero.

Ma quello che invece è vero, è che si è voluto fare dell'Istituto Sperimentale qualche cosa che non è,

l'Istituto Sperimentale non ha competenza in materia di trasporto di merci pericolose, nasce da sempre, dall'inizio del secolo addirittura 1905, per il controllo dei materiali, per le prove e le misure su ricerca dei servizi tecnici, che non sono peraltro delle Ferrovie, è talmente vero che ha una specifica competenza che gli viene data, in materia di merci pericolose, quindi specifica vuol dire che le altre non le ha, per il controllo dei piccoli contenitori, piccoli non delle cisterne, le bombole, allora se l'ordinamento, oltretutto questa è la riprova, gli dice: "Per i piccoli contenitori devi controllare te" vuol dire che non ha questa competenza, che assurdamente si immaginano i Pubblici Ministeri e poi ha la competenza a fungere, quando richiesto, da consulente del Ministero, Ministero mai imputato di nulla e difatti, quando il Ministero o il funzionario del Ministero, che ha diritto al voto, che è lui che decide, va alle riunioni sovranazionali, dell'OTIF eccetera, l'Istituto non l'ingegner Fumi, manda un tecnico, perché se c'è una formula che non capisce il tecnico, l'ingegnere, siccome l'altro è un politico è un burocrate, dice: "Guarda che quella è la formula della..." non quella di Einstein, quella non c'entra molto, perché neanche questi fogli si smaterializzano, trasformando la materia in energia, cosa che ha sempre fatto l'ingegner Fumi.

Quello che giuridicamente è significativo è proprio il fatto che la disposizione specifica esclude la competenza generale.

Per Margarita l'Accusa, come dire, per tutti spara alto, a livello di pene, oddio nel dirlo non vorremmo accendere subito l'ira funesta dell'Avvocato, perché qualcuno ha detto ch erano pene molto alte, ha urlato savonarolamente dicendo che coloro che il potere hanno, si permettono di voler interferire nell'attività giurisdizionale, spara molto alto, senza rendersi conto che non c'è dubbio che l'ingegner Margarita si sia occupato e si occupi di sicurezza, il suo curriculum è splendido in questo senso e se ne è sempre occupato bene, è talmente significativo questo che quando nel maggio/giugno, nel fatidico momento in cui nel 2008 si passa all'Istituto Sperimentale, Margarita va a fare il vice o uno dei dirigenti, non diciamo il vice è un po' troppo, uno dei dirigenti subordinato direttamente a Chiovelli, tutti i provvedimenti che vengono presi e che sono perfettamente identici e non derogatori, neanche di un millimetro Giudici, da quelli che lui aveva preso prima, quando era in RFI, prima che di costituisse ANSF, fino a che non va in ANSF e si dirige l'unità la SO Sistemi Sicurezza, ciò che egli fa e non fa è esattamente ciò che fa e non fa dopo l'ANSF, quando egli passa all'ANSF e diventa subordinato e non più dirigente.

Allora delle due l'una, prima domanda: se quei provvedimenti dell'ANSF sono bacati e sbagliati, ne risponde il direttore non lui, ma questo non lo faccio, come dire, per scansare la pallottola che mi fischia nell'orecchio, questo vuol dire che quei provvedimenti erano sacrosanti, quel fare o non fare quel provvedimento era sacrosanto, perché è identico a quello che fa l'ANSF, quando egli passa all'ANSF, come facciamo a condannare Margarita perché ha fatto o non ha fatto una cosa che dopo che passa all'ANSF e diventa subordinato del direttore, viene fatta identicamente e nessuno si sogna, nonostante dicevo prima, la prodigalità accusatoria e incriminatoria della Procura di Lucca, in questa materia ha ipotizzato neanche.

A Margarita viene anche rimproverato, rispetto alla manutenzione dei carri esteri e su questo parlerà la mia collega, ma io farò una sola annotazione, "Di non aver adottato lo standard di manutenzione simile a quello stabilito per i carri immatricolati in Italia", quello che ho detto è esaustivo anche di questo, perché non è che dopo l'ANSF fa altro, ma ancora una volta, questa è una norma che va, questo punto e vale per questo punto ciò che io dissi, rispetto alle norme procedurali, ma chiediamoci: se avesse adottato lo standard di manutenzione simile a quello stabilito per i carri immatricolati in Italia, cosa avrebbe fatto?

E allora torniamo avrebbe abbassato la velocità, avrebbe tolto i picchetti, eccetera, eccetera? Perché l'inottemperanza burocratica di per sé non è nulla, perché manca l'altro pezzo, ma dicevo è assorbente credo, quello che ho detto un attimo fa, rispetto al rapporto con l'ANSF.

E prima di lasciare alla mia collega, conclusioni davvero stringatissime, stringatissime e per quella come dire, banalità, purtroppo che hanno le grandi questioni di fondo, oggi con la vostra sentenza Giudici, si gioca una partita sicuramente definitiva, per la vita dei miei assistiti.

Non ci sarà un futuro normale, al di là e non solo per la pena enorme, di cui si parla, io mi rendo conto e con quell'impegno come dire, alla franchezza assoluta, che non vuol essere mancanza di rispetto, vi prego di credermi, mi rendo conto che si crea una situazione in cui, come sovente capita nei processi, per fatti talmente gravi la gravità dell'evento, la sua enorme tragicità, da un lato la ansia di trovare un colpevole, di poter in qualche modo giustificare, spinge enormemente, quasi, non vorrei essere al vostro posto, lo dico francamente, quasi schiacciandovi fra questa pretesa di giustizia, che in realtà è la pretesa che si ispira al criterio, se non c'è condanna non è stata fatta giustizia e mi rendo conto la palese infondatezza dell'accusa quindi tra l'esecrazione

che a volte viene sputata addosso al Giudice, che ha assolto e il peso enorme della possibile innocenza e quindi della coscienza, è terribile.

Dicevo stamattina che non è vero quello che ha detto, con toni molto giustizialisti Maffei: "Ci vuole tanto coraggio per condannare", io non so quanto coraggio ci vuole, certamente siccome il Giudice penale, quando emette sentenze giuste, a volte non ha l'applauso, perché la giustizia del caso singolo non è spesso in armonia col desiderio di giustizia, nel senso invece di trovare comunque dei colpevoli, credo che ci voglia un grande coraggio, anche per assolvere, se voi vi convincerete che non è giusto il rimprovero, non è giusto mettere sulla schiena di queste persone perbene, il macigno della condanna e ancor di più della responsabilità di questi morti.

Mi ha colpito malamente, devo dire, mi ha turbato, mi ha angosciato, mi ha fatto interrogare molto la frase che ha detto Maffei, quando ha detto: "Hanno recuperato le vittime e i familiari, in quest'aula parte delle ragioni capaci di dare ancora un senso alla loro esistenza", io capisco l'enorme dolore di queste persone, non esito a dire che averlo coagulato e incanalato contro le Ferrovie e questi Imputati, sia cosa che non era giusta, non era moralmente giusta, prima ancora che giuridicamente, credo che non sia il modo di soddisfare la giusta sete di

giustizia, sia un modo di drogarla, sia un medicamento che fa passare la sete di giustizia, ma non la estingue. Una cosa credo sia importante dicevo, il Giudice si distingue talmente profondamente dal giustiziere, per questo, perché la mediazione giuridica e lo scopo del diritto penale è tutto questo, allora Signori Giudici, non aggiungete a questa tragedia una ingiustizia, non aggiungete al lutto, avanti al quale ci inchiniamo davvero e non per modo di dire, la rovina di persone innocenti, è arduo il Vostro compito, che Dio vi benedica.

PRESIDENTE - Avvocato Barro, tocca a lei.

Difesa Costa, Fumi, Margarita - Avvocato Barro

AVV. BARRO - Presidente, Signori del Collegio, io vi parlerò non per molto tempo, delle posizioni soggettive, diciamo, della specifica della specifica, perché il professore ha già detto i punti salienti, li ha già evidenziati, però quello che io vorrei fare, quantomeno mi propongo di fare, è dare conferma delle sue affermazioni, anche attraverso i documenti, i documenti che proprio il Pubblico Ministero ha voluto diciamo in qualche modo enfatizzare anche, nel corso della sua requisitoria, ovviamente utilizzerò questi documenti e questi riscontri probatori, anche per alcuni argomenti logico - giuridici, diciamo così.

Allora io partirei dalla posizione dell'ingegnere Giovanni Costa, è chiaro ormai, il professore l'ha detto pochi minuti fa, che l'ingegner Costa assume il ruolo di direttore tecnico, il 21 maggio del 2008, che è una data significativa, il Tribunale già lo sa, è il giorno della convenzione fra il Ministero, Le Ferrovie e l'ANSF, proprio rilevante ai fini del passaggio di personale e di competenze.

Su questo tema l'ha accennato il professore, gli altri colleghi si sono lungamente e anche in modo esauriente, intrattenuti, io ci vorrei tornare però, più che altro perché vorrei portare all'attenzione del Tribunale, diciamo un equivoco, o perlomeno un argomento retorico, che è stato utilizzato dalla Procura, un argomento retorico che tocca direttamente l'ingegner Costa, perché la Procura, l'Accusa, ha ritenuto di iniziare il tema del passaggio di competenze da RFI ad ANSF, proiettando un documento che io, se riesco vi ripropongo, che si chiama, qui siamo già a pagina 9, "La giornata della sicurezza, il ruolo di RFI, con la nascita dell'Agenzia, documento a firma di Giovanni Costa" e l'Accusa lo introduce mostrando proprio questa prima pagina, pagina 9, per che cosa? Per svolgere un'argomentazione diciamo, retorica, cioè dire: "Qui vedete, è la stessa RFI che ci dà i tempi dell'attuazione del Decreto Legislativo 162 del 2007, è la stessa RFI che ci dice che dovranno esserci dei

regolamenti, in assenza dei quali l'Agenzia non sarà operativa", tanto è vero e cito, anzi rinvio alla requisitoria del 16 settembre, pagine 13 e seguenti, in cui si dice, lo accennava il professore, l'ANSF diventa operativa, solo nel 2010.

Perché dico un argomento retorico? Perché questo documento, così come altri, che io sottoporro all'attenzione del Tribunale, è stato letto in modo assolutamente parziale, ma veramente come dire, qui siamo a pagina 9, se io vado a pagina 10, del medesimo documento vedo come RFI e, nello specifico l'ingegner Costa, specifici esattamente nella pagina successiva, rispetto a quella mostrata dai Pubblici Ministeri, quali sono le tappe che già a quel momento e siamo al 24 giugno del 2008, sono state raggiunte, ai fini del passaggio di competenze.

Dicevo, questo documento, poi lo citerò anche per un'altra ragione, però in questo momento, lo dicevo prima, mi serve per un'argomentazione sul peso probatorio, che può rivestire, perché l'ha già detto prima il professore, ci sono dei Testi, nella specie Chiovelli, ha citato il professore, che sono Testi qualificati, diciamo così, sul passaggio di competenze, non tanto perché Chiovelli è il direttore dell'Agenzia, quanto perché Chiovelli, l'ha detto professore, è lui che lo fa, è lui che dirige l'Agenzia nel 2008 e allo stesso

modo, questo documento, che è del 24 giugno 2008, è un'insieme di slide redatte dell'ingegner Costa, ai fini di un convegno che si tiene in quella data, un convegno organizzato per quel personale di RFI, che da RFI dovrà in ossequio al verbale 1, passare and ANSF .

Allora, io dico un'ovvietà, cioè è chiaro che questo documento, questo convegno provano, in modo come dire incontestabile, il fatto che quel passaggio è avvenuto, perché non è immaginabile che nel 2008 si organizzzi un convegno con i dipendenti, che stanno per fare questo passaggio, se questo passaggio effettivamente non avviene, è accaduto, c'è stato, è già avvenuto quindi io ritengo che, ai fini della valutazione della prova, questo documento rivesta un'importanza direi fondamentale, così come la deposizione di Chiovelli, così come la deposizione di Pozzi, Pozzi è venuto qui il 6 aprile, è un Teste della Difesa ed è colui che si è occupato, in prima persona, della gestione di questo passaggio del personale e ci ha raccontato, l'ha accennato il professore "Addirittura abbiamo separato gli ex colleghi passati all'ANSF con dei tramezzi, abbiamo diviso le stanze".

Allora, è chiaro che queste circostanze non possono essere false, qui non si può predicare la verità o la falsità, queste sono per forza vere, sono per forza accadute, a meno di non immaginare un'intensità del dolo,

dei Testi Chiovelli e Pozzi, ad un livello altissimo. Ma dicevo, questo documento mi serve anche per un'altra ragione, perché sempre la Pubblica Accusa, ci ha detto che proverebbe, il documento, anche il fatto che la ANSF non ha potere normativo, precisamente il Pubblico Ministero ci dice che fra i compiti dell'Agenzia, stando a questo documento e qui ritorna l'argomento retorico, vedete? Ce lo dice RFI al tempo, che l'Agenzia non ha potere normativo, questo perché? Perché ci dice il PM, alla lettera B della slide 5, c'è scritto solo che l'Agenzia può controllare, verificare, promuovere, o imporre, al gestore, la prescrizione di esercizio, ma non può definire il quadro normativo.

Ora qui, devo dire, molto banalmente, che prima della lettera B c'è la lettera A, che io invito a leggere, perché è quasi paradossale, visto che inizia, dicendo: "L'Agenzia è incaricata di svolgere i seguenti compiti: definire il quadro normativo, in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino ed emanare, anche su proposta del gestore delle infrastrutture, tecniche e standard di applicazione", del resto non lo dicono solamente le slide di Costa, lo dice direttamente il Decreto Legislativo 162, del 2007, articolo 6.

Ma in realtà, il fatto che l'Agenzia possa e lo faccia, adottare delle norme e che abbia effettivamente potere normativo, è dimostrato dai provvedimenti che vedremo

subito, prima di vederli vorrei solo tirare le fila, diciamo, perché abbiamo visto il passaggio di competenze è effettivo, i verbali sono già stati esibiti al Collegio dai colleghi quindi è inutile che ci ritorni, se mai farò un cenno, parlando del Cesifer, però è chiaro che siamo a giugno 2008, Costa è direttore tecnico da pochi giorni, poche settimane, ma quello che va chiarito, con forza, è che Giovanni Costa è direttore tecnico a quel punto, di una struttura, che è molto diversa rispetto al passato, con questo voglio dire solamente che la direzione tecnica, a quel punto, trova il limite del Ministero, diciamo così, per semplificare, ma anche dell'ANSF quindi, le prescrizioni che l'ingegner Costa adotta hanno questo doppio controllo, che è una circostanza che ci è stata ben spiegata dal Consulente Torchia, un doppio controllo, Ministero e ANSF, a seconda dei rispettivi poteri e competenze e restano delle prescrizioni di natura prettamente tecnica, il che sembra tautologico, visto che il direttore tecnico non potrebbe che adottare della prescrizioni tecniche, tuttavia io sono costretta a ripeterlo e a ribadirlo, viste le accuse, che sono state mosse all'ingegner Costa, in tema di riduzione della velocità e di questo intendo parlare un po' più nel dettaglio.

Non parlerò dei cinquanta chilometri e della riduzione nella stazione di Viareggio, ne ha già parlato il

professore, vorrei invece entrare nel dettaglio degli altri provvedimenti e sono diversi, vedremo in realtà sono provvedimenti di tre tipi, possiamo così riassumerli.

Provvedimenti di cui l'Accusa ha parlato molto, anche ridicolizzandoli, chiamandoli in un caso perlomeno, provvedimenti criminosi, ma io vorrei appunto vederli uno a uno e partirei dall'unico provvedimento, che è la disposizione 32 del 2008, l'unico provvedimento dicevo, antecedente all'incidente e su questo provvedimento vi devo citare brevemente, alcuni passi della requisitoria dei Pubblici Ministeri, perché mi riferisco a pagina 162, della requisitoria del 15 settembre, dice il Pubblico Ministero dottor Giannino, leggerò solo alcuni stralci: "Vi faccio vedere un regolamento, un regolamento emanato da RFI quindi un testo normativo regolamentare di RFI, il 32 del 2008, "Modifica regolamento per la circolazione dei treni" Ora cercherò - dice il Pubblico Ministero - di farvi vedere alcuni documenti in cui si certifica la potestà pubblicistica e normativa, in capo a RFI".

Poi si prosegue così tacciando di falsità l'ingegner Genovesi, che ci ha già detto il professore, è un po' una costante, della requisitoria e continua, su questo provvedimento, il Pubblico Ministero leggendo gli articoli del regolamento, che vedremo non è un regolamento, ma è una disposizione: "Articolo 3, su linee

esercitate con il regime del blocco elettrico automatico, a correnti e codificate, non so cosa sia, ma non mi interessa, caratterizzate da segnali luminosi, la velocità massima, di 200 chilometri".

Ancora: "Articolo 4, nelle stazioni di testa, indicate negli orari di servizio, rispetto al paraurti, bla, bla, bla, i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore ai 60 chilometri", si chiude peraltro lo stesso passaggio, proprio qui, dicendo: "Il Teste Genovesi è venuto a cantarvela".

Allora cosa si ricava da questa requisitoria, che l'ingegner Costa ha un potere normativo, addirittura adotta un regolamento e poi vedremo gli articoli nel dettaglio, un provvedimento con il quale riduce la velocità.

(N.d.t., si proiettano documenti su schermo gigante in aula).

Allora, primo punto, potere normativo: questo provvedimento, così come tutti quelli che vedremo, se pur brevemente, è un provvedimento che segue ad una nota dell'ANSF che adesso vediamo, eccola qui, nota del 29/10/2008, faccio notare che il provvedimento è del 30/10/2008 quindi la nota della ANSF è precedente, diretta all'ingegner Costa, dove si parla espressamente del provvedimento e si dice e vedremo cosa vuol dire, nella parte evidenziata: "Al fine di consentire

l'emanazione definitiva, da parte di questa Agenzia, delle modifiche normative introdotte, si resta in attesa dell'esito della sperimentazione".

Cosa vuol dire? Che in questo provvedimento, si adottano delle prescrizioni, senz'altro in materia di velocità, peraltro in via sperimentale, si trattava di una disposizione e non quindi di un regolamento, relativa alle stazioni di testa, perché c'era una nuova applicazione tecnica, in materia di SCMT, che consentiva peraltro un innalzamento di velocità e non un abbassamento di velocità.

Allora, questa disposizione dicevo, l'ANSF dice: "Al fine di consentire l'emanazione definitiva", perché sarà l'ANSF che poi va a modificare il regolamento, non l'ingegner Costa quindi già questa nota, va a smentire il rilievo per cui l'ANSF non ha potere normativo.

Ma c'è di più, perché se noi vediamo il regolamento, questo è un regolamento tecnico, è un regolamento in cui ciascun articolo, come dire, è infarcito di nozioni tecniche, che io stessa, che certo non sono un tecnico, ho fatto molto fatica a capire, diciamo così che anche il regolamento richiama ovviamente la nota dell'Agenzia, però gli articoli 3 e 4, allora io qui devo ricordare, prima di chiudere, in realtà, perché poco resta da dire su questo provvedimento, che l'accusa che si muove, all'ingegner Costa, è di non aver adottato una riduzione

generale di limitazione di velocità, ai sensi dell'1.9 è stato detto più volte del RIT.

Io vorrei far notare, anche visivamente, diciamo così, la differenza che c'è fra questa disposizione e questo varrà anche per quelle che vedremo brevemente poi e una riduzione generale, cioè questa è una disposizione particolare, relativa a delle linee, esercitate con il regime del blocco elettrico automatico, a correnti codificate BACC e avanti avanti in questo senso, cioè cosa voglio dire, che è evidente che è una prescrizione tecnica, qual è il problema? Il problema è quello che dicevo prima, perché se il Pubblico Ministero, quando va a leggere l'articolo 3, che voi vedete sullo schermo, ci dice: "Non lo so non mi interessa", nel momento in cui deve leggere la ragione tecnica, oppure ancora, in relazione all'articolo 4, anziché leggere, rispetto al paraurti del binario tronco, che è la ragione tecnica, ci dice: "Bla, bla, bla" io mi sento in dovere di evidenziare questo diciamo così equivoco, non so come altro definirlo, perché quello che non interessa è proprio la *ratio* del provvedimento e, su questo, io direi che non mi sento di aggiungere altro.

Passiamo allora ai provvedimenti successivi all'incidente, anche qui devo dire che l'Accusa ha avuto un atteggiamento un po' ondivago, parliamo dei provvedimenti, sia relativi agli assili non tracciati,

che agli altri provvedimenti.

Perché è un po' ondivago? Perché questi provvedimenti sono stati definiti nella mattina, se ricordo bene, del 15/9 come provvedimento dell'ANSF, nel pomeriggio del 15/9, come provvedimenti della Direzione Tecnica, sono provvedimenti di RFI, oppure sono provvedimenti dell'ANSF dipende, dipende da che cosa? Dipende da quello che si vuole sostenere, perché quando si intende evidenziare, o come dire, suggerire la falsità del Testimone Genovesi, allora sono provvedimenti della Direzione Tecnica, quando invece si parla d'altro allora sono provvedimenti dell'ANSF quindi c'è questa contraddizione, che va sciolta, va chiarita, perché bisogna fare un po' d'ordine e non è complesso, perché tutti i provvedimenti sono conseguenti a delle specifiche note dell'ANSF.

Sulla questione degli assili non tracciati, io non credo di dover intrattenere il Tribunale, perché se n'è parlato moltissimo, è evidente, come dicevo, l'ha detto anche il PM che sono provvedimenti, adottati sulla base di una prescrizione dell'ANSF, che l'ingegner Costa ha attuato, ha firmato in attuazione di una prescrizione precisa dell'ANSF e sono agli atti, abbiamo la nota ANSF del 26 novembre 2009, in cui l'Agenzia impone, non l'ingegner Costa, l'ingegner Costa l'11 dicembre attua, con un provvedimento, la riduzione di velocità, per gli assili non tracciati, a 60 chilometri orari, come disposto

dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria.

Ci saranno poi una serie di proroghe, posso solo citarle, del 12 gennaio, 11 marzo, 24 maggio 2010, proroghe adottate e scelte e decise dall'ANSF non dall'ingegner Costa, che si limita ad attuare, si limita è poi il suo lavoro attuare le prescrizioni dell'ANSF, dare se mai delle indicazioni tecniche, questo non c'è dubbio, lo vedremo anche per il terzo gruppo di provvedimenti, definiamoli così.

E veniamo proprio a questi ultimi, brevemente. Questo terzo gruppo, è stato anch'esso citato nella requisitoria, sempre nella logica sicuramente corretta, dal punto di vista dell'Accusa, di apportare delle prove sulla competenza di RFI e dell'ingegner Costa in particolare, in materia di riduzione della velocità.

Ora, sono stati richiamati a pagina 108, della requisitoria, del 15 settembre sempre e cosa si è detto? Si è fatto leva sul numero diciamo così, cioè si è detto: "Non sono pochi i provvedimenti con cui RFI ha disposto limitazioni locali della velocità" e poi vengono citati, tutti a firma del direttore, della Direzione Tecnica Giovanni Costa, "Ne esistono altri ancora" dice il Pubblico Ministero e legge uno a uno, si tratta dei provvedimenti relativi a treni non attrezzati, sulla tratta ci sono varie tratte, Termoli Guglionesi, Torre Beretti e quant'altro e proprio in relazione a questi

ultimi, l'Accusa qui ironicamente ci dice: "Sono provvedimenti criminosi", sono criminosi perché? Qui dove sta l'ironia, perché ovviamente si vuole ridicolizzare il professor Resta suppongo, che peraltro, con argomenti che se il Tribunale vorrà, potrà ritrovare analoghi nel rapporto ERA, dell'11 maggio 2005, dove vengono valutati i rischi che conseguono ad un abbassamento di velocità, però vediamo i provvedimenti, sempre tenendo a mente che qui si dice, anche le Difese e i Testimoni delle Difese, hanno sempre detto: "Ma certo, RFI può ridurre sì, la velocità quando? Tenendo conto del ruolo dell'ANSF, per ragioni tecniche, l'ha bene illustrato ovviamente stamattina il professore, dicendo Genovesi ha fatto degli esempi e ha detto: "Sì, noi abbiamo una competenza tecnica", ma questi provvedimenti firmati dall'ingegner Costa, sono proprio la prova documentale, di una competenza di natura tecnica, fermo restando che anche questi provvedimenti e qui ne ho tratto un esempio, perché sono una decina, di certo non vorrei illustrarli tutti la Tribunale; anche questi provvedimenti sono sempre anticipati, da una nota della ANSF.

Poi che cosa riguardano nel dettaglio? Attuati dall'ingegner Costa, come dicevo e non decisi, riguardano delle limitazioni locali, cioè per brevi tratti della linea, in questo caso si tratta della tratta... mi scuserete la ripetizione, Sannazzaro - Cava - Carbonara -

Pavia, si fa riferimento a un treno non attrezzato con l'SSB, coerente con l'SST, cioè qui c'è una come dire, non compatibilità per un breve tratto della linea, fra il sistema del rotabile e il sistema dell'infrastruttura; allora, in questi casi, si ritiene, per questi brevissimi tratti, di ridurre la velocità, in maniera prudenziale, ovviamente legata esclusivamente a questa particolare circostanza, che peraltro riguarda il rotabile, nemmeno l'infrastruttura, anche questo un provvedimento tecnico e infarcito di ragioni tecniche, ce ne sono molti altri, sono agli atti, sono essenzialmente tutti quelli citati dal Pubblico Ministero, nella sua requisitoria, ma il Tribunale vedrà, sono tutti costruiti nello stesso modo, c'è una nota dell'ANSS e dietro diciamo così, c'è una prescrizione di esercizio adottata dall'ingegner Costa, sempre legata a queste ragioni tecniche, tanto che io non ritengo che sia neppure necessario esaminarli uno a uno. Tutto questo per dire che cosa? Che l'ingegner Costa ha adottato quelle prescrizioni tecniche, che doveva e che poteva adottare, prescrizioni di riduzione della velocità, non c'è dubbio, però io invito di nuovo il Tribunale a vederle, ovviamente leggerle non è semplice, proprio perché sono molto tecniche, ma è questo dato che è rilevante, cioè la loro tecnicità esclude e smentisce diciamo meglio, la tesi della Pubblica Accusa e il capo d'imputazione, in cui invece, si vuole costruire una

competenza generale dell'ingegnere, una competenza che non è di attuare o di adottare prescrizioni tecniche, ma di scegliere cioè stando alla lettura del capo d'imputazione, sarebbe l'ingegner Costa che sceglie se e quando e soprattutto in via generale, ridurre le velocità, ora credo che questi documenti lo smentiscano e che quindi, da questo punto di vista l'imputazione sia del tutto infondata e credo di non dover aggiungere nulla, sulla riduzione di velocità, addebitata all'ingegner Costa, gli altri addebiti già il professore ha chiaramente enunciato tutte le ragioni, per cui non sono assolutamente ascrivibili all'Imputato.

Detto questo, li dovrò trattare tutti e tre quindi passerò all'ingegner Fumi e qui il professore l'ha già detto, che cosa? che l'ingegner Fumi, è stato per tutto il processo, per tutta l'istruzione dibattimentale, essenzialmente all'Istituto Sperimentale, c'è una coincidenza diciamo, fra Fumi e l'Istituto Sperimentale, poi in sede di requisitoria orale del Pubblico Ministero, io ero presente, anche il professore, abbiamo sentito invece, accostare, avvicinare l'ingegner Fumi, al Cesifer, ora è chiaro, l'ha detto il professore qui non è contestato nel capo d'imputazione e noi potremmo non dire nulla, certo che leggendo Cesifer non può non venire in mente che cosa? Ancora una volta il passaggio di competenze, da RFI - ANSF, perché il Cesifer è una

struttura, è proprio una di quelle strutture che non opera più, dal 16 giugno 2008, tanto è vero, diceva il professore, che Fumi torna all'Istituto Sperimentale, cioè Fumi va il 10 marzo 2008 al Cesifer e va al Cesifer esclusivamente per gestire il passaggio di competenze, cioè quelle professionalità e saranno tutte, che dal Cesifer passano ANSF, diciamo la regolamentazione di questo passaggio è gestita dell'ingegner Fumi, il quale però torna all'Istituto sperimentale perché? Perché il Cesifer non c'è più quindi l'ingegner Fumi si trova con una struttura non più operante.

Questo lo dico perché, riferire come non fa l'imputazione, ma come fa la Procura, in sede di requisitoria, le competenze del Cesifer all'ingegner Fumi, mi sembra veramente un fuor d'opera, anche se poi le questioni sarebbero anche lineari, perché al Cesifer fondamentalmente si addebita che cosa? Il certificato di sicurezza, l'ha già detto il professore, l'ANSF con nota del 12/12/2008, l'hanno già detto anche altri colleghi, ha esteso addirittura il certificato di sicurezza, quindi su questo io non mi sento di dire di più, del resto che l'ANSF avesse assunto anche le competenze, in materia di materiale rotabile si evince molto chiaramente dal verbale, allegato 1, lettere L e direi anche M, diciamo citiamo queste che sono quelle di più immediata e anche I, che parla proprio del certificato di sicurezza.

Detto questo andiamo all'Istituto Sperimentale, visto che è l'accusa da cui l'ingegner Fumi deve difendersi, anzi qual è l'accusa dalla quale l'ingegner Fumi deve difendersi? Perché l'ingegner Fumi è Imputato come Istituto Sperimentale, l'Istituto Sperimentale era una struttura all'interno della direzione tecnica, che entra in questo processo, perché l'Accusa ritiene e mi sento di dire, anche se non so se mi compete, ma pervicacemente, diciamo così, che l'Istituto Sperimentale sia l'autorità competente, in materia di merci pericolose, cioè i discorsi che sono stati fatti, in relazione al punto 1.9 del RID, poi trovano il loro punto d'arrivo nell'Istituto Sperimentale e quindi nell'ingegner Fumi; allora questo non è così e la prova che non sia così sono proprio i documenti di cui credo peraltro, abbia già parlato l'Avvocato Malucchi, io ne citerò uno o due, i documenti citati dalla Procura, io farò solo una breve carrellata, tenendo anche qui a mente il capo d'imputazione, cioè l'imputazione fa riferimento o insiste, così come nella requisitoria si è insistito, sul fatto che l'Istituto Sperimentale sia autorità competente, perché da questa qualifica potrebbe derivare il potere e quindi anche il dovere, di fare che cosa? Di assumere delle scelte, in materia di velocità, in materia di merci pericolose, ora, io credo che questo sia smentito in pieno, dai documenti; innanzitutto qui lo cito solamente, è già stato

senz'altro letto, la notifica OTIF dell'8 luglio 2005.

Allora qui è scritto cioè nella notifica OTIS c'è scritto testualmente la leggo: "Con riferimento all'oggetto, trasporto di merci pericolose per ferrovia, si comunicano i riferimenti dell'autorità competente per lo Stato italiano: Ministero delle Infrastrutture e trasporti".

Cosa dice però, siccome questo è direi abbastanza inequivocabile, si dice però: "Gli adempimenti di natura e competenza tecnica saranno espletati da RFI" ecco che allora la Procura ci dice: "Qui c'è una delega di fatto, anzi di più, una responsabilità per assunzione" e qui io mi permetto di dire proprio due parole, in diritto, ma due, perché l'assunzione volontaria, addirittura nella memoria depositata dai Pubblici Ministeri, si è detto chiaramente: questa è una responsabilità per assunzione, rilevante ai sensi dell'articolo 40, capoverso del codice Penale".

Allora io mi limito a fare questa osservazione, qui la materia del trasporto delle merci pericolose, è una materia disciplinata, dove è individuata un'autorità competente, che non si limita ad essere individuata, ma che adotta dei provvedimenti, adotta dei regolamenti, delle note che poi vedremo, adotta anche delle disposizioni di dettaglio, direi che è una materia che è quasi l'esempio del diritto amministrativo, cioè di quel tecnicismo burocratico, che in qualche modo affligge il

diritto amministrativo, allora a fronte di una materia così, una delega di fatto, una delega di fatto, dove non ci sono, li vedremo i provvedimenti, non ci sono neanche i presupposti o gli elementi della gestione di affari altrui, qui non siamo neanche a livello civilistico, neanche (*inc.*) c'è qua, che sarebbe secondo la Cassazione, il presupposto minimo dell'assunzione volontaria dell'obbligo, io mi sento anche di dire, serenamente, che se l'ingegner Fumi, o diciamo RFI, avesse adottato un provvedimento, di competenza del Ministero, quel provvedimento sarebbe illegittimo, cioè in diritto amministrativo sarebbe che cosa, un eccesso di potere, non lo so, di certo non mi arrischio sul diritto amministrativo, è chiaro però che sarebbe illegittimo quindi non ci può essere una assunzione, che si estrinseca nell'adottare dei provvedimenti, io credo sia assolutamente illogico, più che infondato.

Ma veniamo alle prove addotte dall'Accusa: vi citerò solo i documenti più a mio avviso eclatanti, perché so che sono già stati esibiti e se n'è già parlato a lungo, però devo dire che mi ha colpito tant'è vero che l'ho evidenziato anche al professore, al tempo della preparazione della discussione, il riferimento alla deposizione dell'ingegner Pavirani, perché il Pubblico Ministero ci ha detto: "Ah, ma fermi tutti perché anche Pavirani, che è un Teste della Difesa ed è anche un Teste

di RFI", nell'ottica dell'Accusa, il Teste Pavirani l'ha detto lui che è RFI ad essere l'autorità competente, ora, il Pubblico Ministero cita l'esame, anzi il controesame del Teste Pavirani, dicendo: "Le risulta - e qui cita la sua domanda - o non le risulta che con nota del Ministero delle Infrastrutture numero 88/2005 che è quella che vi ho appena letto, dell'8 luglio 2005, il Ministero notificava all'OTIF come organo, notificato RID proprio RFI" adesso ho riassunto e il Teste Pavirani risponde con un secco "Sì", in realtà io sono andata a leggere il verbale del controesame di Pavirani e la domanda finisce con questa domanda, ovvero: "Lei Pavirani, è a conoscenza di questa nota del Ministero delle Infrastrutture?" Risposta: "Sì" quindi il secco sì, è legato all'unica domanda che viene in realtà posta, ma questo dicevo, è così un assaggio di quanto vedremo, perché un documento ancora citato dal Pubblico Ministero e qui siamo nella requisitoria del 19 settembre, pagine 88 e seguenti, proprio per individuare l'Istituto Sperimentale, come autorità competente, è la nota MIT del 6 aprile 2010. Faccio notare, così per inciso, che queste note, la gran parte sono tutte successive all'incidente, profilo che anch'esso ha un qualche rilievo, ma vediamole comunque quindi nota dicevo del 6 aprile 2010, credo che sia già stata oggetto di discussione da parte di altri colleghi, io ne parlo perché riguarda l'Istituto Sperimentale.

E anche qui il Pubblico Ministero ci dice, ancora una volta: "Tutti gli adempimenti di natura e competenza tecnica, in capo a questa amministrazione, in qualità di autorità competente" e qui è il Ministero che parla e già io qui dico: "Il Ministero dice: tutti gli adempimenti di natura e competenza tecnica, in capo a questa amministrazione, in qualità di autorità competente, continuano ad essere espletate da RFI e in particolare dall'Istituto Sperimentale, che farà tutta una serie di cose, leggo testualmente, non sono parole mie eccetera, eccetera".

Allora io sono andata a vedere il documento, che è questo, che è interessante per più ragioni, la prima: perché questo documento riguarda delle problematiche che hanno a che fare con i problemi di chiusura delle cisterne, che peraltro è una questione tipica del trasporto delle merci pericolose, cioè un problema che riguarda la cisterna, non il trasporto, ma quello che ho trovato più significativo, è quello che si dice in fondo a pagina 2, perché ricordo che questo documento sarebbe la prova della competenza dell'ingegner Fumi, ad adottare delle norme, in materia di merci pericolose.

Dice il Ministero: "Poiché il trasporto di merci pericolose è per sua natura, internazionale e le problematiche ad esso relative, non possono essere risolte, con misure emanate solo a livello nazionale,

questa amministrazione - cioè il Ministero - provvederà a promuovere azioni normative, da parte di organismi internazionali, a livello OTIS e di Commissione Europea, formulando le proposte di integrazione delle prescrizioni".

Allora, questo è il Ministero che dice: io andrò in sede OTIS, a formulare le proposte, certo è citato l'Istituto Sperimentale, è vero quello che ha detto il Pubblico Ministero, c'è scritto: "Continuano ad essere espletate da RFI e in particolare dall'Istituto Sperimentale" però che cosa, perché in realtà, manca anche qui, nella lettura, una frase che però regge tutte le competenze successive, cioè il documento recita così: "Nelle more della ridefinizione delle competenze, in materia RID, tutti gli adempimenti di natura e competenza tecnica, in capo a questa amministrazione, continuano ad essere espletate da RFI e in particolare dall'Istituto Sperimentale, che provvederà pertanto, ad esprimere pareri all'autorità competente" esprimere pareri all'autorità competente, in ordine a e poi ci sono le competenze, ma quello che regge è "Esprimere pareri", adesso io mi rinvio al documento, non voglio certo leggerlo tutto, volevo solo fare rilevare un altro punto, che è significativo, alla fine del documento si dice: "Questo Dipartimento - cioè sempre il Ministero - in qualità di autorità competente - cioè, se ce ne fosse

bisogno - ha predisposto l'unita circolare, che precisa gli adempimenti, cui dovranno attenersi tutti gli operatori nazionali, nella catena del trasporto di merci pericolose su ferrovia, anche nell'ambito dei trasporti internazionali" quindi il Ministero che cosa fa? Una circolare, una circolare che se noi la vediamo, a pagina 4, è diretta anche al gestore dell'infrastruttura, quindi è chiaro che il gestore dell'infrastruttura non può essere esso stesso, non può l'Istituto Sperimentale essere competente quando il Ministero adotta, emette, sceglie di emettere una circolare, ovviamente nel rispetto delle prescrizioni del RID e la dirige anche al gestore dell'infrastruttura.

Quindi, su questo documento, io dico che prova esattamente il contrario, di quello sostenuto dai Pubblici Ministeri e lo stesso vale per tutti gli altri documenti citati, li citerò brevemente.

Mi sembra significativa la direttiva 1/2010 dell'ANSF, citata dai Pubblici Ministeri, perché innanzitutto questo è veramente un atto che non solo è successivo, ma che addirittura incarica per il futuro l'ingegner Fumi, cioè siccome occorre in questa fase, diciamo per riprendere direttamente la direttiva, regolare in qualche modo gli adempimenti di natura tecnica, verrà incaricato l'Istituto Sperimentale; questa direttiva è stata richiamata, in relazione all'atto ormai noto, direi atto

risposta all'atto di indirizzo di RFI del 14 settembre 2009, io non lo voglio leggere, perché è stato letto più volte, mi limito solo a leggere il titolo, perché veramente mi sembra quasi contrario alla logica sostenere che l'Istituto Sperimentale è l'autorità competente, perché RFI risponde e il paragrafo si intitola così: "Supporto di RFI all'autorità competente, per il trasporto di merci pericolose", cioè questo è il titolo, supporto di RFI all'autorità competente quindi l'Istituto Sperimentale sarà di supporto all'autorità competente, ma questo non c'è dubbio, così come ed è l'ultimo documento che cito, lo cito perché il Pubblico Ministero ci ha detto: "Questa nota di RFI del 3 agosto del 2009 è la confessione del gestore dell'Infrastruttura, in materia di merci pericolose", cioè qui si è confessato, in realtà vedete come RFI è competente, questo perché? Perché in allegato ci sono delle prescrizioni, del gestore, che sono senza dubbio, prescrizioni di natura tecnica, cosa che nessuno nega possa adottare e lo dico adesso, l'ho già detto, però vorrei ribadirlo, perché anche la discussione dell'Accusa privata ha elencato tutte queste prescrizioni, di RFI, dell'Istituto Sperimentale, della Direzione tecnica, ma sono prescrizioni tecniche, su questo siamo d'accordo, possiamo dirlo, senz'altro il gestore le adotta, sono prescrizioni tecniche, di quelle si parla nella notifica all'OTIF, di cui vi dicevo prima.

Comunque anche questo documento, che sarebbe la confessione del gestore, 3 agosto del 2009, in realtà al paragrafo 5, ci dice che cosa: "In materia di merci pericolose, il gestore dell'infrastruttura ha ad oggi provveduto a: lettera C, assicurare, attraverso l'Istituto Sperimentale, che si interfaccia con gli organismi di settore, il mantenimento di competenze professionali e di supporto tecnico - scientifico, in favore tra gli altri, dell'autorità competente, in materia di merci pericolose, autorità rappresentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in tale contesto, tale Ministero, incarica l'Istituto di partecipare alle riunioni nazionali e internazionali, inerenti la materia delle merci pericolose" e io con questo, direi che sinceramente posso citare solo Chiovelli, l'ha detto Chiovelli, poi Chiovelli dice: "Il PM l'avranno già detto in molti era stanco, quindi, quello che dice non vale", però questi sono documenti del Ministero che non possono essere stanchi, peraltro.

Quindi, nessuno nega che l'Istituto Sperimentale abbia svolto un ruolo consultivo, che abbia reso pareri e neppure che come dire, abbia diciamo così, un ruolo di presidio della normativa internazionale, in materia di merci pericolose, perché credo che sia questo lo spunto che l'Accusa ha preso, per coinvolgere l'Istituto

Sperimentale, allora cosa fa l'Istituto Sperimentale, l'ha già detto il professore, questi sono i compiti, l'ordine di servizio, il Tribunale lo troverà fra gli allegati alla memoria del precedente Difensore.

Allora, si occupa di materiali, l'ha già detto il professore è un laboratorio, basti leggere, aria di responsabilità, non lo leggerò tutto "Assicurare i servizi di ricerca, prova e sviluppo e sperimentazioni su materiali, i componenti, prodotti e sistemi e sotto sistemi e quant'altro", ovviamente non lo leggo, rinvio solo al documento.

Però dicevo, presumo che l'Accusa abbia ritenuto di imputare anche l'Istituto sperimentale per questo compito evidenziato, il secondo, "Presidiare a livello nazionale e internazionale gli standard tecnico - normativi ed organizzativi, in materia di trasporto di merci pericolose", allora qui va spiegato, cosa vuol dire presidiare? Presidiare non vuol dire adottare, né scegliere, ma seguire l'evoluzione della normativa, in materia di merci pericolose, cosa che avviene mediante la partecipazione, avveniva mediante la partecipazione di dipendenti, dell'Istituto Sperimentale, alle riunioni dell'OTIF, allora anche qui ci sono i documenti, io posso anche tacermi, perché molto semplicemente vi pongo, vi esibisco questo documento, che è la prova di quanto appena detto, cioè si invita codesto Istituto

sperimentale, a voler assicurare la presenza di propri esperti, alla delegazione italiana in occasione della predetta sessione.

Quindi è chiaro che qui l'ingegner Fumi, manda due soggetti che tra l'altro sono due chimici, sono due chimici che vanno in sede OTIF, qui in questo caso, vanno a Berna, vanno a Berna due chimici, dipendenti di una struttura organizzativa, allora questi due chimici, secondo l'imputazione, secondo l'Accusa, sono coloro che sono autorità competente, in materia di merci pericolose, io sinceramente, sono due tecnici, sono due tecnici è questo l'ha detto Genovesi, ora è chiaro che Genovesi, io come dire, quando si cita Genovesi si è sempre un po' come dire in imbarazzo, visto quanto la Procura ha detto, per fortuna il professore prima di me, ha speso delle parole per riabilitare, se mai ce ne fosse bisogno, Genovesi, però Genovesi anche qui, è un Teste qualificato, perché? Perché Genovesi lavorava lì, Genovesi aveva rapporti con l'Istituto Sperimentale e Genovesi ha detto molto chiaramente che cosa fa, è stato esaminato dal professore, si occupa dei materiali, questo ve l'ho già detto, chi partecipava a queste riunioni, quelle di cui stavamo parlando? Dice Genovesi: "Partecipavano due chimici" "Ah dice no, ma la delegazione chi andava? Chi è che andava a queste riunioni OTIS?" "Ma, era composta da un funzionario, un

dirigente del Ministero e questi due colleghi dell'Istituto Sperimentale, che erano due chimici" allora giustamente il professore chiede: "Ma chi è che vota? Si va in sede OTIF chi è che vota?" "Ah no, no - dice Genovesi - è il Ministero, poi comunque è una decisione che viene presa collegialmente, ma questa ancora è una partecipazione tecnica, è un ausilio tecnico al Ministero" prosegue poi Genovesi, facendo riferimento all'assoluta potremmo dire inconferenza, degli addebiti, rispetto ai compiti dell'Istituto sperimentale? Che non si occupa di circolazione fondamentalmente, perché è un laboratorio, si occupa di piccoli contenitori, quindi assoluta inconferenza, perché ricordo all'Ingegnere Fumi sono contestati tutti gli addebiti.

Io vorrei chiudere sull'ingegner Fumi, perché mi rendo conto che come dire sto occupando anche troppo tempo, però io ponendo l'attenzione sulla distanza che corre tra l'imputazione e i due chimici, che vanno in sede OTIF, allo scopo poi di riferire alle strutture interne di RFI e anche qui rinvio ai documenti allegati alla memoria, agli atti, appunto riferire alle strutture interne di RFI che cosa altri hanno deciso, non i chimici, per ovvie ragioni, ma che cosa si è deciso in quella sede.

Detto questo passo all'ingegner Margarita, allora l'ingegner Margarita è in una posizione, rispetto agli altri, un po' particolare, perché è l'unico al quale è

addebitato uno specifico profilo di colpa, relativo alla manutenzione, a profili manutentivi.

Devo dire che l'imputazione è molto, molto poco chiara, poco intellegibile, perché? Perché si dice: "Ma l'ingegner Margarita non avendo valutato il rischio di uno svio maggiore, per un carro estero, non essendo previsti standard manutentivi simili a quelli stabiliti per carri dello stesso tipo, immatricolati in Italia, nella consapevolezza dell'assenza di regole manutentive uniformi", allora, mi rendo conto che non è chiaro, prima di tutto me stessa, quindi io ho cercato di capire qual è l'accusa, allora essendo per ovvie ragioni, visto l'imputazione, una condotta colposa omissiva, quello che si contesta all'ingegner Margarita è di non aver adottato degli standard manutentivi, per i carri esteri, simili a quelli stabiliti per i carri italiani.

Sulla valutazione del rischio, vedremo, io lo dirò subito, perché in non valutando, io vorrei sgombrare subito il campo dal non valutando, perché secondo me su questi standard manutentivi, relativi ai carri esteri, c'è un argomento risolutivo, un argomento a monte, cioè Margarita non ha alcun potere di attivazione, intervento, normazione, su un carro che è estero, allora è ovvio che se non può attivarsi, di certo non può, né deve valutare alcunché e io vi dirò perché non può attivarsi, non perché c'è un vuoto normativo, ma perché c'è una

questione di fonti del diritto quindi addirittura a monte qui siamo nella posizione di garanzia.

Parliamo delle fonti e per parlare delle fonti dobbiamo partire da un dato incontestato e incontestabile, il carro è un carro estero, è immatricolato DB, i piani di manutenzione sono presso l'ente che l'ha immatricolato e in quanto carro estero, è regolato da un complesso, diciamo così, intreccio normativo, di fonte sovranazionale, dico sovranazionale perché? Perché c'è una normazione internazionale, che è RIV e che il nostro sia un carro RIV è pacifico, non è contestato né dalla Procura, né dai Testi della Procura, ci sono però anche fonti comunitarie, direttive e decisioni, decisioni come tali immediatamente applicabili.

C'è poi il contratto il CUU, Contratto di Utilizzazione Uniforme, ora io lo dico subito, non voglio entrare nel merito, né parlare del contenuto di questi provvedimenti, ne ha già parlato l'Avvocato D'Apote, senz'altro ne parleranno i Difensori di Trenitalia, io vorrei invece sviluppare un'argomentazione giuridica, cioè se noi siamo in presenza come è, di un carro RIV, nessuno lo contesta, un carro estero, RIV, soggetto alla disciplina internazionale, RIV disciplina comunitaria, specifiche tecniche di interoperabilità, insomma esiste ed è così, una disciplina sovranazionale che attiene anche alla manutenzione, ricordo che Margarita è accusato non per

omessi controlli, ma per la mancata adozione di standard manutentivi, quindi dicevo: c'è una disciplina sovranazionale, che attiene anche alla manutenzione, non solo, anche alla libera circolazione, un quadro completo, dove sono indicati i soggetti, gli standard, le responsabilità, un quadro normativo peraltro che è volto a favorire lo scambio qui dicevo, ne ha parlato il professore stamattina, ne ha parlato l'Avvocato D'Apote, allora io mi domando: ma l'ingegner Margarita, che ricordo, è una persona fisica innanzitutto, cosa ovvia, che è all'interno di una struttura operativa, di una società, che all'epoca Margarita ancora lavorava in RFI, allora Margarita, con queste qualità, nel suo ufficio a Roma, può un dirigente di RFI erigersi a fonte delle fonti, cioè l'ingegner Margarita decide di prescindere completamente da un sistema articolato di fonti normative e adottare degli standard manutentivi, per i carri esteri, allora questo non è possibile, cioè non è possibile, non solo per un criterio dell'assenza della posizione di garanzia, ma anche perché è un sistema normato, complesso, un sistema che però per fortuna, è stato ben semplificato, proprio dall'ingegner Chiovelli e rinvio, ne parlerò brevemente, a un documento che si chiama Trasporto di Merci Pericolose su Ferrovia, Quadro normativo, un documento lungamente citato dall'Accusa, cosa ci dice però l'Accusa, pagina 56 della requisitoria

del 16 settembre 2016, ci dice: "Guardate attentamente questo documento, perché in questo documento c'è la disposizione cardine, in materia di manutenzione ed è fatta da RFI, ed è la 23 del 2004", poi prosegue ovviamente non ve lo leggo, per arrivare fino a pagina 59, per dirci: "Questa disposizione, ci ha detto Chiovelli, che questa disposizione, è quella che regola in via generale, la manutenzione del materiale rotabile", allora io qui dicevo: devo citare Chiovelli anch'io, il documento, perché la Procura non ha fatto riferimento ad una distinzione, che in questo documento è quasi di impaginazione, fra carri esteri e carri non esteri, carri italiani.

Qui mi scuserete se leggerò qualche passaggio, si dice a pagina 8: "Attualmente - dice Chiovelli, il 15 luglio 2009 - attualmente le regole di circolazione dei carri esteri, tanto in Italia quanto nel resto d'Europa, vedono il sovrapporsi, in forma complementare, di due istituti normativi, di diversa natura, da un lato la UIC, nata come associazione delle amministrazioni statali a cui facevano capo le ferrovie nazionali europee, oggi ancora autorevole, ma non più esclusivo punto di riferimento, per gli standard di circolazione. L'UIC riconosce il regime contrattuale, basato sul contratto di utilizzazione uni foro, che supera, a far data dall'1/7/2006 il RID che però - prosegue il documento -

resta secondo la stessa UIC, in vigore - diciamo così per alcuni ambiti, tra cui quelli che ci interessano - resta in vigore anzi ne conferma la vigenza, fino a che, almeno fino - dice sempre Chiovelli - fino all'entrata in vigore di altre disposizioni".

Altre disposizioni, punto, prosegue: "Queste ultime peraltro, possono essere emanate solo dalla Commissione Europea, in forma di specifiche tecniche di operatività", ora qui io ricordo che stiamo parlando dell'ingegner Margarita, che non può lui adottare delle specifiche tecniche di interoperatività, in materia di manutenzione.

Va avanti Chiovelli, pagina 9 "La validità degli accordi RIV e della COTIF è riconosciuta come sopra detto, dalla specifica tecnica di interoperabilità dei carri merci, emanata con la decisione della Commissione Europea 2006/861" quindi esiste.

Ma arriviamo alla manutenzione di cui ripeto, io non entro nel merito, sono quasi verso il termine, però vi dicevo, l'Accusa ha citato questo documento, ha citato Chiovelli e ha detto: "Beh, c'è la disposizione 23 del 2004", in realtà al punto 3.4 senz'altro è citata la disposizione 23/2004, però sottolineato: "La manutenzione dei rotabili immatricolati in Italia" andiamo alla pagina dopo, altro paragrafo, per quello dicevo, c'è una distinzione quasi visiva "Per i carri immatricolati

all'estero e conformi al regolamento RIV o al CUU, anche se circolanti sulla rete italiana, la missione tecnica e l'immatricolazione sono a cura dell'autorità di sicurezza di competenza, mentre la manutenzione è a cura del titolare dell'immatricolazione, che può essere un'impresa ferroviaria o il detentore - ripeto, a me il merito - i relativi piani di manutenzione sono in possesso delle autorità nazionali, che hanno rilasciato la missione tecnica, le attività di manutenzione sono disciplinate secondo le modalità del punto 1.3", che è quello che vi ho letto prima, vi ho letto degli stralci ovviamente, per non appesantire.

Queste circostanze sono state ribadite in dibattimento, sempre dal Teste Chiovelli, io voglio come dire, velocizzare, posso dire che su domanda dell'Avvocato D'Apote il Teste Chiovelli ha confermato tutte queste circostanze, scritte nel documento, mi riferisco pagina 209, del 24 giugno quindi è confermata l'assoluta vigenza del RIV, ma Chiovelli ha detto anche di più, perché addirittura nel corso dell'esame, ha trattato del regime giuridico dei carri esteri, lo dico brevemente dicendo che cosa: "Nel regime giuridico di un carro estero, il gestore dell'infrastruttura non è un soggetto che fa parte della catena di sicurezza", ma questo perché? Non perché c'è un vuoto di sicurezza, perché c'è un altro tipo di normazione, ancora Chiovelli ci ha detto: "Dove

peraltro c'è un carro standardizzato, secondo (inc.) RIV, piuttosto che altre normative internazionali, non ha molto, ha addirittura impatto zero, sul sistema di gestione - sistema di gestione di sicurezza - quindi non c'è bisogno di nessuna autorizzazione aggiuntiva".

Allora, questo ci ha detto Chiovelli, l'ha detto, poi come dicevo l'ha anche scritto in un documento, addirittura del 15 luglio, del 2009, dico questo è un argomento risolutivo, perché Margarita era un dirigente di RFI e non poteva, non doveva intervenire su un campo in cui c'è una normativa specifica, completa, *ad hoc* e questo perché? Dicevo, è quasi una questione di fonti, nelle fonti c'è un nuovo criterio, che è quello di competenza, che viene applicato proprio per le fonti sovranazionali.

Perché questo argomento secondo me è molto forte, perché Margarita ha un'imputazione costruita su standard manutentivi, non controlli aggiuntivi, perché io mi sono posta anche questa obiezione, da sola, un'obiezione che io trovo infondata cioè lo cito solamente, è il cabotaggio, allora il cabotaggio l'ha detto l'Avvocato D'Apote, ripeto, lo diranno i colleghi che difendono Trenitalia, è una procedura obsoleta anche questo l'ha detto Chiovelli, è chiaro però che verrebbe da ridire beh, nel cabotaggio di parla di carri RIV, ma ripeto, a parte l'assoluta obsolescenza, se si dice così, della

procedura io nel caso del cabotaggio, non si parla di standard manutentivi, lo standard manutentivo è qualcosa di diverso, non è un controllo, si pretende che Margarita introduca che cosa? Una specificazione su che macchina deve fare il controllo? Qual è il giusto modo, per fare il controllo manutentivo? Su un carro prendiamo il nostro, tedesco, cioè Margarita deve dire all'autorità tedesca, come fare la manutenzione di quel carro, perché questo dice l'imputazione.

Allora, a me sembra che ignori totalmente una distinzione anche di buonsenso, fra carri italiani in cui c'erano dei soggetti all'epoca e parliamo prima del passaggio di competenze RFI sicuramente aveva un compito di controllo, sempre prima del 2008, ma le norme che ha fatto RFI erano fatte bene, io lo capisco dal capo d'imputazione, perché nel momento in cui l'imputazione è costruita sulla mancata adozione di standard simili a quelli previsti per i carri italiani, mi viene detto che il parametro di diligenza sono le norme adottate dall'ente italiano, cioè da RFI quindi quelle che dovevo fare io le ho fatte bene, me lo dice la Procura, l'imputazione, il mio parametro di diligenza sono le norme italiane, ma voglio dire, quelle doveva fare Margarita, non quelle estere o per i carri esteri.

Questo ragionamento come dire, è in qualche modo confermato da un documento, citato ancora dalla Procura

che è una nota dell'ANSF del 19 febbraio 2009, i Pubblici Ministeri ci hanno detto: beh, vedete l'ANSF a febbraio 2009 quindi, appena divenuta operativa, il che torna la contraddizione, qui è operativa nel 2009, mentre prima è operativa nel 2010, ma questo è un altro argomento, dice: "L'ANSF appena è stata incaricata del controllo sul materiale rotabile, si è subito preoccupata dei carri esteri", in realtà questa nota è stata oggetto di esame al Teste Chiovelli, che ha spiegato come non riguardi i carri esteri, ma i carri di imprese ferroviarie diverse da Trenitalia, addirittura qui è la domanda Dalla Casa che chiede: "In questo senso, vi siete occupati anche del noleggio - si parlava del noleggio - che avveniva tra aziende italiane e aziende straniere?" "No - risponde Chiovelli - No, questo non riguarda i carri esteri" quindi è un argomento che non prova, anzi prova il contrario.

E ce n'è un altro, l'ultimo, il Pubblico Ministero ancora nel corso delle requisitoria, ha elaborato un'argomentazione che io ritengo illogica, ma che mi serve per un ragionamento, cioè ha detto: "Beh, avete visto Trenitalia, o comunque l'impresa ferroviaria, ha noleggiato carri esteri, per sottrarsi alle disposizioni del gestore", allora io credo che questa sia veramente un'argomentazione illogica, lo diranno meglio di me *ratione materiae* i Difensori di Trenitalia, un'asserzione

veramente che non ha fondamento, ma che dimostra però che cosa? Se dobbiamo addirittura affermare questo, questo assurdo implicitamente ammettiamo che le disposizioni di RFI sui carri esteri non hanno alcuna coerenza, il che è una illogicità, allora la prima è una illogicità, ma qui se ne aggiunge di modo che si ha la sensazione che si voglia accusare tutti di tutto, anche in contraddizione, diciamo, a costo di avere delle imputazioni contraddittorie, questo non interessa, perché l'importante è che siano accusati tutti e io con questo credo sia la prova di quello che diceva il professore proprio questa mattina, quando ha iniziato la sua discussione dicendo: "Qui si è voluto semplicemente accusare le Ferrovie, quale che fosse l'imputazione" quindi detto questo io mi associo alle richieste del professor Stortoni, cioè l'assoluzione, per tutti e tre gli assistiti.

PRESIDENTE - Facciamo una sospensione di qualche minuto e poi Avvocato Piazza toccherebbe a voi.

(N.d.t., interventi dall'aula fuori microfono).

PRESIDENTE - Lo sappiamo, ma dobbiamo in qualche modo, siccome non possiamo aggiungere ad ogni udienza che facciamo ne aggiungiamo un'altra, non possiamo farlo più, perché poi ci sarà necessità, da quello che ci è stato anticipato di darvi anche spazio per le repliche, poi avremo i nostri tempi ovviamente, ve lo dicevo perché se potevamo,

vogliamo almeno cominciare Avvocato Piazza, che dice? E allora cosa si fa? Perché domattina avrebbe dovuto parlare l'Avvocato Mittone e il pomeriggio l'Avvocato Valignani.

AVV. MITTONE - Presidente, io penserei questo: possiamo domani esordire con il collega Piazza, poi parlo io, penso che per l'Avvocato Valignani ci sia un tempo più ridotto, dei nostri due e quindi potrebbe concludere lui, nella giornata di domani.

PRESIDENTE - Quindi Avvocato Piazza comincerebbe, l'Avvocata Agatau si associa, perfetto.

AVV. MITTONE - Poi ci sono io e poi c'è l'Avvocato Valignani quando termino io.

PRESIDENTE - Forse si potrebbe fare.

AVV. MITTONE - Così manteniamo il suo programma.

PRESIDENTE - Va bene, forse l'Avvocato Valignani...

AVV. MITTONE - Non è contento.

PRESIDENTE - Conterrà i suoi tempi di intervento.

AVV. MITTONE - *(inc.)*.

PRESIDENTE - Lo avvertite.

AVV. MITTONE - Parla un'ora c'ha una memoria, quindi.

PRESIDENTE - Va bene allora ci vediamo domani mattina, l'udienza è chiusa.

(N.d.t., il Tribunale sospende la fonoregistrazione).

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: 272994

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

L'ausiliario tecnico: SPINELLI SIG.RA MARILENA - Fonica

Il redattore: ANGIUS SIG.RA WILMA - Trascrittrice

ANGIUS SIG.RA WILMA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 67223

ID Procedimento n° 241232