



**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. 188

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 15/11/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 17 NOVEMBRE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 283880

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

Difesa Andronico e Maestrini – Avvocato Piazza.....	3
Difesa Andronico e Maestrini – Avvocato Piazza.....	67
Difesa Andronico – Avvocato Agatau.....	87
Difesa Castaldo e Soprano – Avvocato Mittone.....	88
Difesa Castaldo e Soprano – Avvocato Mittone.....	166

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 15/11/2016

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 -

PRESIDENTE - Possiamo, a questo punto, ripartire. Quindi, Avvocato Piazza, mi pare di aver capito che questo è il turno. Prego.

Difesa Andronico e Maestrini - Avvocato Piazza

AVV. PIAZZA - Signori del Tribunale, questo processo è stato privilegiato; privilegiato in senso di sapienza e di conoscenza. Hanno partecipato a questo processo, in veste di Difensori o in veste di consulenti, qualcosa come 12 professori di università...

(Interruzione per guasto tecnico).

AVV. PIAZZA - Funziona adesso? Sì, grazie. Allora, dicevo, signori del Tribunale, che l'apporto conoscitivo e sperimentale di una dozzina di professori di università ha portato a questo processo sicuramente una preziosità e

un apprezzamento che tutti noi sicuramente teniamo come utile. Dopo tanti professori di università compatite se prende la parola un modesto Avvocato di provincia che non oserà, ovviamente, affrontare problemi di grande portata dottrina, ma porterò nel processo qualche osservazione di tipo eminentemente pratico. In uno spot televisivo di qualche tempo fa, un personaggio con poca dimestichezza della lingua italiana, ma a cui avevano messo in bocca delle parole italiane, diceva rivolto al pubblico: "Immagina, puoi". È certo che si può immaginare, anzi c'è stato un periodo di grande rivoluzione sociale, passato alla storia come il '68, in cui addirittura si teorizzava l'immaginazione al potere. È una teoria rispettabilissima, alla quale mi sembra che si sia strettamente attenuta la Procura della Repubblica nell'immaginare che cosa si sarebbe potuto addebitare a certi personaggi che ora sono qui in veste di Imputati. Soprattutto ha immaginato che un certo dispositivo meccanico, applicato ai carri del convoglio, avrebbe stornato l'infausto destino che poi si è realizzato, ma ha immaginato soprattutto che gli ingegneri Maestrini e Andronico avrebbero potuto e, anzi, dovuto disporre o imporre l'applicazione di questo dispositivo. Partirò dall'esegesi del capo d'imputazione e devo dire che non è stata un'operazione semplice. Io capisco che redigere un capo d'imputazione in materia di reato omissivo improprio

non è un'esercitazione facile. Ma ci sono la bellezza di due pagine, due pagine di considerazioni che, permetterete che lo dica, mi hanno lasciato sbalordito. Che un Imputato possa essere considerato come portatore di una posizione di garanzia, beh, questo è... Ma che poi da questa posizione di garanzia, essendo tenuto... qui bisogna districarsi tra una serie infinita di gerundi, fra gerundi espressi e gerundi impliciti, ma alla fine di tutti questi gerundi, essendo e avendo, si trova che in base a certi atti, in base a disposizioni, in base all'articolo tale, in base alla nota informativa, in base alla specifica tecnica, in base alla presa d'atto, in base all'atto di approvazione, dotati pertanto di poteri impeditivi dell'evento. Ed è questo "pertanto" che lascia sbigottiti. Come? In base a questo, questo e quell'altro? Cioè a un complesso di atti, di conoscenze, di notorietà, eccetera, "dotati pertanto di poteri impeditivi dell'evento". Ci torneremo sopra a questo potere impeditivo, perché poi tutto ruota intorno a questo, che se uno con tutte le posizioni di garanzia, immaginate, non ha poteri impeditivi, mi pare che il discorso si chiude. E qui c'è un'altra cosa sbalorditiva, parlo di capi d'imputazione sia dell'ingegnere Andronico, sia dell'ingegnere Maestrini, perché sono identici, salvo una piccola differenza dovuta al fatto che la posizione aziendale dell'uno differiva dalla posizione aziendale

dell'altro. Dice innanzitutto: "Non avendo proposto, evidenziato o segnalato"; già questo mi pare sia stato osservato da altri, il fatto di addebitare il non aver proposto, evidenziato o segnalato, significa che questi Imputati non avevano alcuna competenza in materia, che la competenza poi relativa al potere impeditivo dell'evento spettava ad altri, perché gli si fa addebito solamente di non aver proposto, evidenziato o segnalato. Ma l'oggetto di tanta proposta, evidenziazione o segnalazione, l'oggetto, si parla di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro, atto a garantire in occasione dell'insorgenza di una situazione di svio la possibilità di far intervenire la frenatura del convoglio. Si sta parlando di un dispositivo che non esiste. Come si può proporre, evidenziare o segnalare un dispositivo che non esiste al mondo? Rilevatore del potenziale svio che garantisce all'insorgenza di una situazione di svio, ora lo vedremo, ne parleremo. Si parla di un dispositivo, siccome viene menzionato, si parla di un certo dispositivo di cui a una Fiche UIC 54108 del UIC, allora evidentemente implicitamente il riferimento era a un altro dispositivo, ma questa è curiosa, questa cosa che si fa carico di non aver proposto, evidenziato o segnalato un dispositivo che assolutamente al mondo non esiste. Poi si aggiunge, perché c'è un po' di... come posso dire? Di confusione

fra quello che viene premesso come atti esistenti, come fatti notori, rispetto ad un dispositivo che non esiste, ma che poi si dice di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse e sicuramente alla portata delle capacità progettuali e tecniche di Trenitalia. Ma si parla di un dispositivo che esiste, o un dispositivo che doveva essere progettato? Perché si fa carico... sono ingegneri addetti... sono ingegneri ferroviari, poi ne parleremo, allora gli si fa carico di non avere progettato? Di non avere, come diceva quel personaggio, immaginato? Di non avere sfruttato le capacità progettuali e tecniche di Trenitalia, o gli si fa carico di avere ignorato che esisteva un dispositivo? Ma allora non è quello indicato nel capo d'imputazione, ma è un altro dispositivo, se esisteva. Il capo d'imputazione insiste su questo, ecco perché insisto anch'io, dice che per inosservanza di leggi, ordini, regolamenti e discipline e per negligenza, imprudenza e imperizia, in che cosa sarebbe consistita? Consistente delle predette omissioni progettuali, tecniche e propositive. Ma allora è un altro discorso, allora non è solo propositivo, qua si parla di omissioni progettuali e tecniche. Tutto ciò avrebbe determinato l'evento.

Ora ho detto mi rendo conto che redigere un capo d'imputazione in materia di reato omissivo improprio non è proprio la cosa più facile del mondo, ma almeno un po'

di coerenza sì, eh, almeno quella! Perché questo ha reso difficile la Difesa; la Difesa si è dovuta far carico di immaginare, a sua volta, che cosa avrebbe voluto essere questa accusa, di che cosa si fa carico a questi due ingegneri, se di ignoranza colpevole, oppure di imperizia progettuale e ci siamo quindi purtroppo dovuti difendere su entrambi i campi.

Questa è la ragione per cui occorrerà un po' di tempo per esaminare le situazioni, sia oggettive, sia soggettive. Ora, comunque sia, il capo d'imputazione è puramente tecnico e fa riferimento ad elementi tecnici specifici, si parla di dispositivi tecnici, si tratta di soluzioni di ingegneria, si parla di capacità progettuale. Dunque è da qui, da queste considerazioni tecniche che dobbiamo partire con le altre argomentazioni difensive. Ovviamente, dovendo fare atti di fede, nei riguardi di professori in scienze matematiche e fisiche. Viene in mente, a questo proposito, io sono un fiorentino e difendo due fiorentini, e mi viene in mente che nella Basilica di Santa Croce, tempio delle itale glorie, non so se ci avete mai fatto caso, nella navata di destra si trovano i documenti e le tombe di umanisti, letterati, poeti, musicisti, giuristi, come Michelangelo, Dante, Alfieri, Macchiavelli, Rossini, Foscolo, Brunni, eccetera. Nella navata di sinistra invece si trovano i monumenti a cultori delle scienze naturali o fisiche, come Galileo,

Viviani, Barsanti, Leonbattista Alberti, Targioni Tozzetti, eccetera. Sarà un caso sicuramente, ma sembra con questo si sia voluto marcare la differenza di approccio degli scienziati e dei tecnici, rispetto all'approccio che degli stessi fatti possono avere gli umanisti. Sicuramente, dunque, fermo rimanendo che alla fine il giudizio non potrà che essere proprio di umanisti in termini di logica, di coordinazione, di buon senso, però in un processo come questo sicuramente dobbiamo avviarci a percorrere innanzitutto la navata di sinistra. L'argomentazione tecnica da cui parte un po' tutta l'imputazione è una ipotesi controfattuale. Ci vuole, da parte di chi sostiene l'accusa che, se determinati soggetti accreditati di posizioni di garanzia avessero a suo tempo disposto l'applicazione a tutti i carri trasportanti merci pericolose, a chiunque appartenenti e percorrenti peraltro la rete ferroviaria italiana, un efficace dispositivo rilevatore del deragliamento, il convoglio transitante nella stazione di Viareggio, una volta sviato, avrebbe potuto avere un comportamento dinamico completamente diverso da quello effettivamente realizzatosi, tanto addirittura da evitare il ribaltamento delle cisterne e quindi anche l'incendio. Ora per pura ipotesi mentale diamo, senza concedere, diamo che i soggetti Imputati concretamente avessero omissioni e competenze in materia. Si è già visto che lo

stesso capo d'imputazione nega che essi avessero competenze, perché avrebbero dovuto soltanto proporre, evidenziare.

Ma supponiamo che avessero competenze e supponiamo anche, diamo senza concedere, che avessero poteri dispositivi per determinare le immaginate dotazioni dei carri. Diamo anche per scontato, sempre per ipotesi, che il comportamento del convoglio sarebbe stato diverso. Il problema però, che non è indicato nemmeno nel capo d'imputazione, è il quanto e il come sarebbe stato diverso, perché la pura e semplice presenza del dispositivo sul carro non si sa se avrebbe determinato una tempestiva ed efficace frenatura del carro e non si sa se avrebbe funzionato al momento dello svio. E' quindi necessario fare delle argomentazioni tecniche fondate che dimostrino se e come questo comportamento dinamico diverso sarebbe stato sufficiente ad evitare quanto meno il ribaltamento e quindi tutto quello che ne è conseguito. Al riguardo devo dire che i consulenti tecnici dell'Accusa, anche in quanto partono da dati che non sono certissimi, è incerta la velocità del convoglio nell'esatto momento dello svio, è incerta l'immediatezza o meno della risposta del dispositivo così come è progettato, è incerta la misura percentuale della massa frenata, non è stato calcolato quale fosse il baricentro effettivo del carro sviato, nel momento in cui sale con

le ruote del carrello anteriore sullo smusso del marciapiede, non è certo tutto questo. Ma per giunta, avvalendosi di metodi matematici che non sono confrontabili tra di loro, giungono a conclusioni difformi, che non danno certezza di attendibilità. Figurarsi, nemmeno sul gradiente di decelerazione c'è uniformità, addirittura il consulente principale del Pubblico Ministero stima improbabili decelerazioni che vanno da 0,41 a 0,52 metri al secondo al quadrato e altri invece con modelli matematici diversi calcolano che la decelerazione non supera, malgrado la frenatura, lo 0,28 metri al secondo quadrato. A prescindere da tutto questo peraltro, ci sono due elementi certi: che la cisterna, ancorché frenata, sarebbe comunque arrivata al passaggio a raso; altro elemento certo è che in quella posizione sbandata e con sollevamento del lato destro rispetto ad un abbassamento ulteriore del lato sinistro, la differenza di quota avrebbe comunque determinato il ribaltamento, la cisterna non poteva non ribaltarsi.

Allora, poste queste incertezze, vediamo se questa ipotesi controfattuale, di cui al capo d'imputazione, ha una minima dimostrazione. Io voglio osservare che, come ho detto prima, capo d'imputazione così malamente formulato, ha obbligato la Difesa a farsi carico di dimostrazioni che non spettano alla Difesa, altrimenti si inverte l'onere della prova. È l'Accusa che deve dare la

persuasiva, convincente prova di quello che afferma. Lo so, lo capisco che una ipotesi controfattuale di per sé è un'impresa notevole, è un'impresa difficile, però se l'Accusa si avvia lungo la strada di una ipotesi controfattuale, deve farsi carico di dimostrare con convincente persuasività la verità di questa affermazione. Passiamo dal consulente tecnico del Pubblico Ministero, professor Toni. Sentito dal Pubblico Ministero su questo quesito ipotetico, che cosa sarebbe accaduto al convoglio se i carri fossero stati dotati di dispositivi di rilevatori di deragliamento, non si fa accenno a un tipo, ma a "dispositivi eventuali" e qui torna il discorso della progettazione, il professor Toni risponde esattamente così. Io l'ho trascritto paro paro, il professor Toni parla toscano ed è anche arguto nella sua bonarietà, ma è pur sempre uno scienziato e quindi le sue parole vengono prese esattamente come sono. Dice: "Dove si sarebbe fermato il carro? Non è facile ricostruirlo perché una dinamica di un oggetto che in parte è sviato...", poi ci ripensa e dice: "finché i treni fanno il loro dovere e stanno sulle rotaie, ci sono studi, conoscenze, norme, simulazioni, ma realistiche danno un buon grado di approssimazione sul risultato. Quando un carro è sviato, sapere l'interazione con l'infrastruttura o con quello che si trova per la via, non c'è barba di norma che dia sufficiente grado di

attendibilità". Ci si potrebbe fermare qui, non c'è barba di norma che dia sufficiente grado di attendibilità, e poi spiega che per rispondere al quesito del Pubblico Ministero, al quale comunque una risposta doveva dare perché era dalla parte dell'Accusa, "quindi ho dovuto in qualche modo ricostruire il tutto, un po' di buon senso". Un tecnico, uno scienziato ci mette del buon senso? E questo dà certezza? Allora bastavo io, con il mio semplice buon senso di Avvocato di provincia. "Con un po' di buon senso, arrivando a quella che è una soluzione abbastanza scontata, io ho cercato di combinare varie cose, perché il problema di un treno frenato, la dinamica di un oggetto, di un sistema così complesso è veramente difficile". E poi dal verbale, alcune pagine dopo, conclude così: "Potevo vedere qual era l'effetto decelerante delle composizioni di treno integre, quello decelerante dovuto allo svio stimati dalla letteratura, gli altri due elementi esistenti, con operazione molto audace, molto audace, perché facendo una sovrapposizione di effetti si potrebbe fare in sistemi lineari". Dunque il sistema non è lineare, quello che viene fatto è un calcolo su elementi, su un fenomeno lineare, come se la decelerazione fosse un fenomeno lineare, quando tutti sanno che la decelerazione è minima all'inizio e massima al termine, vale a dire che è un fenomeno di tipo (inc.). Dice: "Si potrebbe fare in sistemi lineari, sono arrivato

a stimare la decelerazione e vedere che cosa capitava. Se io davo credito alla velocità vista dal macchinista, la mia stima era che il treno si fermava più o meno in corrispondenza del passo a raso, senza salire sopra e tenete conto che prima degli effetti pieni della frenatura", l'ho sottolineato apposta, "prima degli effetti pieni della frenatura passano 7 o 8 secondi". Sapete un treno quanti metri fa al secondo, partendo da 90 chilometri all'ora? Fa qualcosa come 10 o 12 metri, 13 forse. "Mi sembra, dalle tracce di svio sull'armamento, se invece davo credito all'altra (inc.) la velocità di sormonto del passo a raso era, mi sembra di ricordare, 18 chilometri all'ora". Allora ci arrivava al passo a raso. Questo è un elemento certo: ci sarebbe arrivato comunque. "E dalla stima del modello che era stato fatto per valutare il ribaltamento del carro, che è qui", queste sono... siccome parla in presenza di una proiezione quando dice "del carro che è qui, questa velocità non è sufficiente a dare l'impulso al sollevamento utile a far sollevare il carro. Supponiamo che a 18 all'ora sia comunque (inc.) incredibile, però si è ribaltato, dove arrivavo? Beh, vedendo la resistenza, parole incomprensibili, non arrivavo né alla zampa di lepre, né al picchetto".

Guardate la prudenza, per non dire l'incertezza, con cui il consulente appositamente interpellato con un quesito

preciso risponde, risponde che non si può rispondere. La conclusione coscienziosa, perché qui viene fuori la coscienza dell'uomo onesto: "Però ripeto, questo è tutto ipotizzare uno scenario tutto da dimostrare, perché non è detto che faccia una frenata, o due frenate di emergenza siano perfettamente ripetibili". Poi allarga le braccia e dice: "Però, insomma, nel caso questo è", come dire "vedete voi che cosa si può trarre da quello che io ho detto". Tra le numerose consulenze di parte depositate negli atti del processo, non è stato dato rinvenire, né nelle relazioni dell'ingegnere Bergamini, né degli ingegneri Carrara, Mara, (inc.), alcunché di diverso o di aggiuntivo perché entrambe si risolvono solamente nel riferire quanto già esistente, quanto già scritto nella relazione del consulente del Pubblico Ministero. Nella relazione, sempre per la Parte Civile, dell'ingegner Orsini, si aggiunge solo un elemento, ma elemento molto banale e dice: "Ma se ci fosse stato un detettore di deragliamento avrebbe potuto conseguire la riduzione dei danni del deragliamento", così, è una immaginazione di buon senso, di prima intuizione. Poi per il resto letteralmente riporta quanto riferito dal professor Toni. Invece i consulenti tecnici scomodati dalla Difesa che, si noti, non sono personaggi qualunque trovati sul marciapiede, sono professori universitari anche loro e sono docenti in materia specifica, di dinamica, sono

stati di una precisione che conforta. Vogliamo vedere cosa dice il professor Bruni, sentito all'udienza del 9 dicembre 2015? Parla del ribaltamento della cisterna. "Questo meccanismo di ribaltamento della cisterna è quindi sostanzialmente realizzato dalla mera salita della ruota destra della prima sala sul marciapiede, per una salita di almeno 432 millimetri".

Questa salita è la quota differenziale fra la posizione delle ruote del carrello, del primo carrello, del primo carro sopra al marciapiede e la posizione del carrello che è sviato dalla rotaia di sinistra ed è caduto sul ballast. Questa è una differenza di 43 centimetri, loro dicono in millimetri e sembrano cose da niente, 43 centimetri! Ora rimane da dire, diciamo, potrebbe essere fatta la considerazione", è scrupoloso il professor Bruni, "ci vuole un minimo di velocità per far salire la ruota sul marciapiede, perché se la velocità è molto lenta, la ruota si presenta alla rampa, rappresentata dal passaggio a raso, e non riesce a salire perché non ha sufficiente velocità. Ora per calcolare se questa salita era possibile o meno bisogna confrontare l'energia potenziale che è richiesta per questa salita. Andando a calcolare questa energia potenziale, si trova che questa è una frazione minima dell'energia cinetica che l'intero convoglio possedeva quando si è presentato davanti al passaggio a raso, questo considerando la velocità che

effettivamente aveva, ma talmente minima, stiamo parlando di frazione dell'ordine di 2 decimillesimi, sostanzialmente, ragione per cui di fatto il ribaltamento, la salita delle ruote e quindi il ribaltamento si sarebbe verificato anche a velocità molto inferiori, molto inferiori a quella che si è verificata realmente nell'incidente. Posso semplicemente, con la mia diapositiva numero 16 trarre delle conclusioni molto sintetiche. Quindi lo svio del carro è stato causato dallo sghembo di passo carrello, realizzatosi per effetto del cedimento del secondo assile del primo carrello, lo svio. Il ribaltamento invece del carro è stato realizzato dallo sghembo di (inc.) creatosi per effetto della salita della ruota destra della prima sala sul marciapiede. E concludo, la velocità del convoglio è sostanzialmente ininfluyente sia rispetto allo svio, sia rispetto al successivo ribaltamento della cisterna". Il professor Toni, avete detto, avete sentito, dice che la velocità... lui ha calcolato la velocità come fenomeno lineare e che decrescendo in quel modo la velocità sarebbe arrivato sul passaggio a raso con una velocità talmente scarsa, che si sarebbe fermato lì. Il professor Bruni fa un calcolo, lo dimostra, c'è agli atti una relazione, su questo io non mi dilungo perché è tutto fatto di formule e come potete immaginare le formule non sono da noi spiegabili o comprensibili e quindi conclude che la velocità è

sostanzialmente ininfluyente, vale a dire che siccome di fatto si è ribaltato, lì il ribaltamento ci sarebbe stato comunque. Questa conclusione è ribadita dal professor Resta, sentito all'udienza del 20 aprile 2016. Dice: "Allora, noi abbiamo ipotizzato, era quello che ci veniva chiesto per legare di nuovo l'efficacia di una azione di mitigazione con la dinamica, perché se non si legano questi aspetti si rischia di arrivare a conclusioni che non sono esatte, abbiamo provato a simulare che cosa sarebbe successo in termini di evoluzione degli eventi se ci fosse stato presente il detettore". Allora, dire che sia presente il detettore, non si può liquidare dicendo che la frenatura avviene. È proprio quello che immagina il capo d'imputazione, cioè che se ci fosse stato un dispositivo, ora poi si vedrà quale, di che tipo, la frenatura sarebbe avvenuta immediatamente. Ma è un girare intorno a sé stessi, è una petizione di principio, se ci fosse stato un dispositivo capace di dare immediato avvio alla frenatura allora gli eventi sarebbero stati diversi, così pensa e immagina il capo d'imputazione. Non si può dire, non si può liquidare dicendo che la frenatura avviene, perché il detettore è un organo... qui c'è un pasticcio nella trascrizione, comunque... dell'elettronica, anzi è la pneumatica, perché l'elettronica non ce l'ha di sicuro, "è un organo che poi interagisce con il sistema di frenatura del treno e via

dicendo. Quindi abbiamo sviluppato", quando dice abbiamo intende il dipartimento di dinamica del politecnico di Milano, "quindi abbiamo sviluppato un modello che riproducesse la dinamica di un convoglio ferroviario. Questo modello non è stato sviluppato per l'incidente di Viareggio, è una ricerca che nasce indietro nel tempo all'interno del gruppo di ricerca del politecnico di Milano, per la dinamica di convogli merce in presenza di tutto l'impianto di frenatura". E il professor Resta si dilunga, non come Toni, che enuncia tre o quattro incertezze e poi dice: "Bah, questo è, vedete voi". Dice Resta: "Allora, cosa sarebbe successo? Ipotizziamo che allo svio, quindi al momento dello svio, il detettore identifichi immediatamente... quindi ci portiamo alla parte addirittura conservativa da questo punto di vista", cioè conservativa voleva dire ci portiamo dalla parte dell'Accusa, vediamo se... "Supponiamo che il detettore identifichi immediatamente lo svio avvenuto. In realtà sappiamo che i livelli di accelerazione" e qui i tecnici ingegneri usano la parola accelerazione per dire movimento, che l'accelerazione può essere positiva o negativa, allora accelerazione e decelerazione, ma qui... "i livelli di accelerazione sono tali, per cui il detettore potrebbe anche capirlo metri dopo, continuamente da quelle oscillazioni che si verificano nel carro". E io intervengo dicendo: "No, ma qui stiamo

facendo un'ipotesi puramente teorica, anzi nelle condizioni già supponiamo che avrebbe funzionato, poi bisogna vedere quando avrebbe funzionato, ma insomma supponiamo, facendo questa simulazione, dobbiamo inventare un dispositivo ideale che c'è, funziona e funziona immediatamente". Il Resta dice: "Ha detto bene, nelle condizioni ideali, nel senso che spesso si sono fatte simulazioni dicendo <<se ci fosse stato il detettore ideale avrebbe fatto questo>>. Che cosa avrebbe fatto? Se ci fosse stato il detettore ideale, ma tenendo conto che il detettore è presente, cioè tenendo conto che comunque lui ci impiega da 0,5 secondi a 0,2 secondi, quindi ha un ritardo legato all'accelerometro che sente quel segnale, dopodiché deve aprire la condotta per avviare il processo di frenatura e qui avvengono due momenti, da un lato quest'onda di pressione lungo la condotta, va verso il locomotore che era in trazione. Ci ricordiamo che il locomotore era in trazione, non era una frenata pura, era una frenata su un convoglio trainato, la locomotiva non aveva staccato ancora la trazione e risulta dal DIS, cioè dalla zona cartacea in cui viene indicata la (inc.), quindi il locomotore quando la pressione cala fino a un certo livello, stacca la trazione, ci vuole tempo perché il locomotore senta la depressione e quindi stacchi automaticamente la trazione e anche per staccare la trazione ci impiega

abbondantemente oltre il secondo a propagare le...”, sono tutti discorsi un po' spezzati, non è che venga fuori un monumento di letteratura ovviamente, perché il consulente o il Teste che parla, sapete, un pochino è anche agitato e deve trovare le parole, ma qui le parole sono precise, “ed è poca la propagazione perché eravamo vicini al locomotore, ma ha staccato la trazione. Il locomotore è l'ultimo che va in frenatura, sia perché in regime di frenatura il locomotore è più lento di quello dei carri, sia perché c'era quell'effetto di trazione che doveva aspettare di staccare la trazione”. E che cosa ne deriva da questa osservazione che sono osservazioni non di buon senso, sono osservazioni scientifiche. Se vado a graficare la decelerazione, il linguaggio, ripeto, non è dei più lodevoli dal punto di vista letterario, graficare significa ridurre in uno schema, in un diagramma la decelerazione, quello che secondo Toni era una linea retta dall'alto della velocità fino allo zero della posizione di quiete, qui dice Resta: “Se vado a graficare la decelerazione”, si accorge che ci vogliono circa 100 metri per avere la frenatura del treno, “quindi le simulazioni che dicono col detettore avviavo al tempo zero la frenatura, eh no, sono errate. In realtà il detettore ci impiega oltre 100 metri a sviluppare la frenatura, proprio per i fenomeni presenti sul treno che sono la condotta di base. Questo fa in modo che ci sia

una riduzione di velocità, perché poi la frenatura avviene dopo 100 metri, una riduzione della velocità al passaggio a raso. Il passaggio a raso viene quindi, in questo scenario ideale, affrontato non a 80 chilometri all'ora, ma a 60 chilometri all'ora, che comunque imponeva il ribaltamento al passo". Ecco, il professor Bruni parlava addirittura di 18 chilometri all'ora, capaci di provocare il ribaltamento di una cisterna a causa della differenza di quota di 44 centimetri circa. Il professor Resta, dopo il calcolo, dice: "Sì, certamente, sarebbe stata minore la velocità, ma nell'ordine dei 60 chilometri all'ora e questa è la risultanza di questo modello. Perché è importante? Perché con 60 chilometri all'ora la cisterna ribaltata ha ancora un'energia cinetica tale da farla slittare ribaltata lungo il binario e bisogna ricordare che la zampa di lepre è a soli 145 - 150 metri dal passaggio a raso". Allora, sentendo queste cose, il professor Resta viene sottoposto ad un controesame piuttosto rigoroso, come è nello stile del nostro Pubblico Ministero e il professor Resta, in sede di controesame, dichiara: "Allora, quello che succede è questo: un modello che è quello del detettore - quello che ho presentato all'Avvocato Piazza che era poi il detettore esistente, poi vedremo con quali capacità - ci dice quali sono la frenatura che sarebbe avvenuta con un detettore e ci dice che al passaggio a

raso sarebbe arrivato a 60 chilometri all'ora. Il modello multi-body - poi lo spieghiamo - che tiene conto invece delle sospensioni primarie, il locomotore e quant'altro, cioè tiene conto del locomotore che frena più tardi dei carri, dell'inerzia - a questo punto gli abbiamo dato la traccia che c'era sul marciapiede, col carrello posteriore ancora sui binari - in realtà non era sui binari, era già uscito dai binari e stava con le ruote sulle traverse, sul ballast - l'abbiamo fatto viaggiare trainato a 60 chilometri all'ora, perché sarebbe arrivato a 60 chilometri all'ora, e ribalta lo stesso". La questione è, va bene, sarebbe arrivato sulla zampa di lepre, ma a velocità così bassa che l'urto, l'impatto non avrebbe provocato la perforazione della cisterna, questo dice, questo si può dire in contrasto. Ma il professor Resta accenna a questo: "Abbiamo preso come ipotesi, credibile o non credibile, poi sta a voi valutarlo, che una volta ribaltato sarebbero successe le stesse cose, cioè avrebbe incontrato la zona rasa e via dicendo. In questo caso sarebbe arrivato sulla zampa di lepre a 20 chilometri all'ora e quindi abbiamo chiesto al politecnico di Milano, abbiamo chiesto al professor Giglio di fare delle simulazioni di impatto anche a quella velocità e questo ha dimostrato che quell'impatto avrebbe comunque forato il mantello della cisterna". Vediamo cosa ha detto il professor Giglio, anche lui

professore del politecnico di Milano. Nella relazione depositata agli atti è spiegato tutto meglio, io qui lo rammento solamente per segnalarvi che c'è stata la trattazione di questo argomento e come è stato trattato. Giglio, all'udienza del 13 gennaio 2016 dice: "Abbiamo fatto qualche ulteriore analisi FEM", FEM è un sistema di calcolo, "sfruttando proprio le potenzialità di questo strumento. Per esempio, cambiando le velocità di 40 chilometri all'ora, è del tutto consolidata, è interessante verificare se una marcia ha una velocità ridotta avrebbe potuto portare ugualmente ad un danneggiamento di questo genere oppure no e abbiamo fatto diverse simulazioni, mantenendo tutto identico e cambiando solo la condizione iniziale di velocità. Vedete", perché lo proiettava, "scendendo dai 40 iniziali fino addirittura ai 17 chilometri all'ora; in tutti i casi si è avuta una perforazione completa della cisterna, ovviamente con danneggiamenti di morfologia diversa, quindi diciamo danneggiamenti più ridotti, magari con forme diverse, ma sempre con perforazione completa. Non siamo poi andati a velocità più basse perché siamo in ambito di altre velocità di manovra e non interessava". L'ultima osservazione è in contrario dell'Accusa e va bene, avrebbe impattato la zampa... chi l'ha detto che si sarebbe perforata lì? Perché non è detto che sia stata la zampa di lepre. Non sarà stata piegata la zampa di lepre,

io non entro in questo argomento, ma mi permetto di ricordare al Collegio che abbiamo lapidarie conclusioni della perizia eseguita in incidente probatorio dall'ingegner Vangi e Licciardello e ci sono altri fior di consulenti, come il professor Cinieri, sentito all'udienza del 11 novembre 2015 e anche lo stesso professor Resta che perentoriamente escludono, escludono che quella perforazione sia stata provocata da un tagliente come il picchetto. Allora, da queste risultanze si può anche affermare che il presupposto controfattuale su cui è fondata l'intera accusa, non è minimamente dimostrato, anzi direi che appare convincentemente dimostrato tutto il contrario e lo scenario che ne consegue è quasi per niente diverso da quella che è stata la verità effettiva, la salita sullo smusso del marciapiede, il ribaltamento, lo slittamento sul binario, l'impatto con la zampa di lepre. Se ci fosse - e qui ci permettiamo di aggiungere - guardate, vi siete impuntati su questa ipotesi controfattuale, ma di ipotesi controfattuali se ne possono fare anche altre e qui evidentemente si accentua, aumenta l'incertezza dei fatti perché pensate ad un dispositivo che freni immediatamente con grandissima efficacia al momento dello svio, eravamo nella immediata adiacenza del marciapiede e della pensilina, ve lo immaginate voi un carro che per frenatura così può ribaltare, ha un assile rotto, può

ribaltare verso la pensilina, impattare nel pilastro di cemento armato e tenersi poi sul retro tutta l'energia cinetica del treno non ancora frenato, facendo quello che si chiama "effetto a fisarmonica", sarebbe stata una cosa ancora più apocalittica. Allora, forse bisogna da questa immaginazione che si è concretizzata nell'ipotesi controfattuale, forse bisogna passare a parlare un pochino più diffusamente di che cosa mai è questo detettore di deragliamento, in sigla DDD. La storia di questo tipo di dispositivo voi la trovate negli atti del processo, ma un po' sparpagliata dappertutto, un po' raccontata nei documenti dell'EBA, un po' figura nella relazione e nella segnalazione degli ingegneri Zallocco e Landozzi, un po' lo trovate nella testimonianza dell'ingegnere Pesciani; noi ci siamo preoccupati di fornire al Tribunale una sintesi di tutto questo per miglior approccio all'argomento. Perché ci si preoccupa tanto del deragliamento? Perché il deragliamento non viene... non viene quasi mai, o comunque difficilmente, percepito dal macchinista, perché finché - lo dice anche il professor Toni - finché un carro rimane in equilibrio sulla via e può venir trainato in quelle condizioni, il macchinista non se ne accorge e non se ne può accorgere perché la resistenza opposta per attrito da un carro che rotola non sulle rotaie ma su altro, per esempio sulle traverse, rispetto alla massa del treno è abbastanza

esiguo. Invece qual è il disastro che può avvenire? È che il deragliamento distrugge l'infrastruttura, cioè ci possono essere dei carri pesanti che, urtando contro le traverse, lo distruggono cosicché avviene un fenomeno di aratura di gravissime proporzioni. Infatti dove nasce l'idea di un detettore di deragliamento?

Nasce tanto tempo fa, relativamente a certi trasporti di treni merci di massa elevatissima. Voi pensate, ad esempio, ai treni merci che viaggiano nell'allora Unione Sovietica, o che viaggiavano negli Stati Uniti; sono treni che sono lunghi chilometri perché sono di 50, 60, 70 carri, quindi hanno una massa elevatissima di 10 mila tonnellate, due locomotive in testa che trainano un treno così, evidentemente la resistenza di un carro sviato non la sentono o la sentono molto poco e intanto si può verificare un disastro sull'infrastruttura, che non è solamente una questione economica, è questione che quella linea è distrutta e va ricostruita, quindi è un danno funzionale enorme; delle ferrovie minerarie, dove da una miniera si trasporta il minerale fino al porto, sono treni da 15 mila tonnellate e questo è il fenomeno che ha preoccupato innanzitutto i tecnici ferroviari. Sembra... abbiamo fatto anche un po' di analisi, un po' di indagine della storia, sembra che un primo tentativo di soluzione sia avvenuto negli anni '70, dopo che un grosso deragliamento si è verificato in Mauritania in un

trasporto di minerale di ferro dalla miniera al porto, pare sia stata distrutta tutta l'infrastruttura. Allora si pensò come risolvere il problema e si pensò di mettere dei sensori sulle boccole, dei sensori che potessero poi in qualche maniera avvertire il macchinista, eccetera. È di qualche interesse nella nostra storia vedere anche l'ufficio brevetti degli Stati Uniti chi ha chiesto e quando ha chiesto; vedete che il primo brevetto è stato chiesto nel '75 e poi via via negli anni 2000 si è infittita la richiesta di brevetti di detettori di deragliamenti, ma nessuno di questi, nessuno di questi ha avuto seguito, nessuno. E perché non ha avuto seguito? Perché tutti si basavano sull'idea che si potesse avvertire il macchinista, è questo il punto, se il macchinista è avvertito si ferma; se sente che la resistenza è poca o che il treno è scarico, allora può proseguire almeno fin dove è meglio fermare il treno. Nessuno di questi (inc.), perché pensavano di dover dotare i sensori di energia elettrica. Ora mi è stato detto, e lo ripeto, nei treni merci l'energia elettrica non c'è, i carri sono privi di energia elettrica e quindi bisognava pensare a qualcos'altro. Ora si dà il caso, e viene menzionato anche nel capo di imputazione, dove dice che c'erano dei detettori di deragliamenti già in uso sulle ferrovie europee nella relazione di Zallocco e Landozzi se ne fa una menzione. Dice: "C'è un dispositivo

che già da tanto tempo funzionava in Spagna, sviluppate in casa dalla Fede", che è una modesta società ferroviaria che esercisce alcune linee secondarie a scartamento ridotto rispetto allo scartamento ufficiale delle ferrovie spagnole. L'ingegnere Zallocco, sentito su questo punto il 9 luglio 2014, dice: "In quel tempo in Spagna era presente un altro dispositivo", anche qui badate la lingua italiana è un pochino sacrificata, ma il testimone parla così, "nelle ferrovie spagnole che avevano problemi di infrastruttura seri, con un numero di deragliamenti rilevato e si progettano per conto loro, io non lo vorrei sminuire, l'ingegnere Toni rotolerà, ma si tratta di due pezzi di ferro legati l'uno sull'altro che quando la posizione della sala del treno rispetto al carro si sposta monta in frenatura, quindi rileva incidentalmente anche le variazioni orizzontali oltre le verticali, ma è un dispositivo ancora più rozzo di quello della Knorr Bremse", lo dice un testimone della Accusa. Fra l'altro negli atti abbiamo trovato che c'è un opuscolo illustrativo della Fefe, che è un opuscolo di tipo pubblicitario fra l'altro, e si ammette anche in questo materiale pubblicitario che il dispositivo non può essere installato se non dopo accurati studi, misurazioni cinematiche su ciascun tipo di rotabile e sui tratti di binario di caratteristiche più... È come dire: "Noi questi due pezzi di ferro li usiamo, però se li volete

usare anche voi state attenti, non vi garantiamo, vedete un po' se funziona davvero". In argomento, il professor Diana, sentito all'udienza del 11 novembre 2015, ha detto: "Sì, ma un rilevatore di deragliamento altro ci sarebbe, che è anche esistente, che è un dispositivo a ponte messo in senso trasversale rispetto alla linea che all'ingresso di punti singolari un po' pericolosi, come le gallerie, i viadotti, eccetera, si accorge che un carro è sviato perché il carro sviato va ad urtare proprio nel dispositivo e quindi il dispositivo mette immediatamente in blocco tutti i segnali a via impedita". Però, voi capite, anche questo è rozzo in una maniera terribile, perché? Perché avverte il macchinista che qualcosa è successo, ma quando è già successo e poi non si sa se è successo molto tempo prima, o è successo a quel momento, quindi è un dispositivo che non ha avuto nessun seguito. Allora, per riassumere, le esigenze che sono all'origine dell'ideazione di un dispositivo detettore di deragliamento, le esigenze, infatti a noi ci dicono che non abbiamo capacità progettuale, ne dobbiamo tenere conto, sono prima di tutto la prevenzione dello svio, perché accorgersi di quanto lo svio è già avvenuto sì, serve, ma serve a poco, serve veramente a poco. Poi vedremo che serve a poco secondo gli esperimenti condotti.

Poi bisogna essere sicuri che entri immediatamente in

azione la frenatura, immediatamente, non dopo un po'. Poi bisogna pensare che deve arrivare un segnale al macchinista, un segnale non equivoco, cioè non che il macchinista se ne deve accorgere perché sente i rumori o perché si accorge dello sferragliamento, o perché sente la resistenza opposta da un treno sviato. Poi bisognerebbe che ci fosse un afflusso di energia elettrica perché senza energia elettrica si rimane allo stato della pura meccanica o pneumatica, non si va più in là. Ora ci hanno studiato sopra, ci studiano ancora sopra, ma l'importantissima funzione della prevenzione, ancorché sia progettabile, poi vedremo che Resta ne dà ampia relazione, ancorché sia progettabile, è la soluzione meno matura e non può essere, non si può andare più avanti di dove siamo arrivati allo stato attuale dell'arte perché manca ancora la possibilità di installare energia elettrica sui carri merci. Il teste Presciani anche lui non è uno qualunque, è un personaggio importante, è uno che ha partecipato ai lavori di omologazione del detettore Knorr Bremse, poi vediamo, e parla della Fiche con cui viene omologato questo dispositivo, a pagina 47 del 9 marzo 2016; alla fase immediatamente successiva la Fiche dice, quindi è la seconda frase della premessa, che "il dispositivo non può prevenire lo svio, pertanto non può essere motivo, non può costituire motivo per ridurre il livello di

manutenzione preventiva attuata ai veicoli eventualmente muniti, cioè il fatto di avere eventualmente adottato questa soluzione non deve essere una scusa per considerare raggiunto lo stesso livello di sicurezza, diminuendo l'attenzione, il livello di attenzione sulla manutenzione", parole chiarissime, "si deve fare affidamento su una accuratissima manutenzione". Dicono nella relazione Zallocco e Landozzi, nella loro informativa asseriscono che invece proprio da questa Fiche che dice queste cose risulterebbe che dopo una serie di aggiornamenti i dispositivi, che si chiamano EDT 101, lo sapete già perché è stato ampiamente detto, dopo avere una serie di aggiornamenti sarebbero divenuti efficaci nel mitigare le conseguenze di un deragliamento. È un'altra cosa, è un'altra cosa. "Per mitigare le conseguenze di un deragliamento". Certo, si manda in frenatura il convoglio, spezza tutto il carro, rompe le traverse, sconvolge l'infrastruttura, ma dopo un po' si ferma. Però poi gli stessi Zallocco e Landozzi si avventurano in affermazioni totalmente infondate, per esempio dove dicono che secondo... Dicono che i dispositivi, a funzionamento elettrico o elettronico, apparirebbero di facile realizzazione ed è scritto nel capo d'imputazione, di facile progettazione e realizzazione, quando si sa, è un fatto notorio, ma è stato poi illustrato dal professor Resta, quando è stato

sentito il 20 aprile 2016, che tutti i carri merci del mondo sono sprovvisti di fonte di energia elettrica. E poi questa informativa da cui nasce l'imputazione, perché abbiamo visto che proprio i termini usati nel capo d'imputazione derivano direttamente dall'informativa Zallocco. Si dimenticano quelle che sono state le numerose raccomandazioni dell'ERA che, lungi dal suggerire un'applicazione generalizzata del suddetto apparecchio, anzi ne hanno sconsigliato l'utilizzo. Qui la storia ci dice come dall'omologazione all'applicazione pratica ci sono stati molti passaggi, alcuni anche fortemente controversi, avvenuti in un contesto in cui da una autonomia abbastanza ampia delle imprese ferroviarie, si passava ad un regime di severo e rigoroso controllo di tutti i sistemi e i sottosistemi di componenti la ferrovia, perché l'interoperabilità era stata a questo punto normata in maniera rigorosa. L'omologazione di un rilevatore di deragliamento chiamato EDT100, non servì a dimostrarne l'efficacia, anche su questo è stata fatta una domanda al teste Presciani: "Ma quando lui ci omologa un dispositivo vuol dire che è efficace?" - "No, vuol dire che risponde ai requisiti minimi previsti per l'applicazione sui veicoli ferroviari", ma non significa che sia efficace e soprattutto non dice quanto sia efficace. Infatti si vide subito che l'EDT100 non funzionava, cioè dava frenature falsi allarmi in piena

linea, costringendo i macchinisti a lavori... È stato descritto anche in maniera narrativa, simpatica, di questo macchinista che di notte quando piove scende con la lanterna per farsi 300-400 metri, per scoprire se un carro è sviato, quale carro è sviato, per poi accorgersi che non è sviato nulla e comunque si interrompe il traffico e comunque non si sa se la frenatura sia stata cagionata da un difetto dell'infrastruttura e quindi telefonate, mi immagino, roventi che corrono fra il macchinista e il dirigente del movimento, insomma ha descritto che tragedia è un falso allarme. E perché ha questo difetto? Nell'udienza preliminare io mi permisi di fare un paragone, che poi è diventato virale perché ora lo ripetono tutti: che cos'è questo dispositivo? È un barattolo con un sasso dentro, si scuote il barattolo e il sasso va in su e in giù, questo è il principio di questo dispositivo del quale il teste Zallocco all'udienza del 9 luglio 2014, a pagina 46 dice: "È un dispositivo di una semplicità allarmante". E ci credo che è allarmante! È un dispositivo inaffidabile. È ispirato ad una semplicità che sconfinava nel primitivo, ma non è perché gli ideatori avevano altre strade da seguire, non c'è energia elettrica, bisogna fare affidamento solo sulla dinamica delle masse che si muovono e, muovendosi secondo certi stimoli, cioè certe accelerazioni, determina l'apertura della condotta generale dell'aria

compressa, mandando in frenatura il treno. È a seguito di questo che sono state modificate le tarature dell'oggetto che... Durante il viaggio del treno ovviamente gli scossoni sono di regola, particolarmente dei carri merci che non sono particolarmente confortevoli, però il dispositivo deve distinguere tra lo scossone fisiologico e lo scossone patologico determinato dalla caduta della ruota dal fungo della rotaia e quindi bisogna che ignori le sollecitazioni fisiologiche ed invece intercetti sicuramente tutte le sollecitazioni patologiche.

Qui dico, il Pubblico Ministero si è occupato di assumere informazioni presso le Ferrovie svizzere, e le informazioni che sono venute sono queste, non le considero granché soddisfacenti: "Dopo che abbiamo cambiato le tarature non ci sono stati più falsi allarmi". Sì, ma mi volete dire che hanno intercettato effettivamente svii che sono effettivamente avvenuti? Su questo tacciono, non dicono una mezza parola, possono essere avvenuti degli svii, senza che il dispositivo abbia funzionato e nemmeno loro, nemmeno gli svizzeri sanno fin dove questo aggeggio sia effettivamente applicabile.

La valutazione dell'importanza o dell'efficacia di questo dispositivo è stata vagliata dall'ERA, l'ERA è quell'organismo sovranazionale che presiede alle specifiche tecniche di interoperabilità, e dopo aver

studiato com'è questo strumento nel suo final report, è stato già menzionato il 7 maggio 2009, dice: "Dai risultati degli studi e delle analisi, emerge che l'effetto del DDD, come previsto, è unicamente", notate questo unicamente, sono andato a vedere il testo inglese e che proprio scritto "only", "unicamente quello di ridurre il numero di deragliamenti gravi che non si verificano immediatamente e che costituiscono circa il 20% di tutti i deragliamenti a situazione attuale, mentre il numero di deragliamenti gravi immediati rimane costante". Vale a dire che serve solo a rendere palese che è avvenuto uno svio, ma se lo svio è grave e per grave si intende il ribaltamento di un carro, questo dispositivo non rileva nulla di più, non dice se il carro è rimasto in equilibrio o se il carro è nelle condizioni di provocare qualche cosa di più catastrofico o apocalittico, frena e basta. Quindi, se il deragliamento è grave fin dall'inizio, tale rimane perché parla, notate le parole, "ridurre il numero di deragliamenti gravi che non si verificano immediatamente come gravi, vale a dire è un dispositivo che serve a non fare aggravare il deragliamento, deragliamento già avvenuto, percepito, va in frenatura il convoglio, si riducono gli effetti". Dice anche, in altra parte di questa relazione, ma lo riferisce anche il Teste Presciani, quando è sentito all'udienza del 9 marzo 2016, dice Presciani: "L'ERA ha

stabilito in 500 metri l'ordine di grandezza dello spazio che individua il T20(?), eventi che si sono svolti nell'arco mediamente di 500 metri". Vale a dire che la mitigazione che è indicata dall'ERA, può avvenire e solitamente avviene nello spazio di 500 metri; già avete sentito che il Resta avverte: "Badate che passano 100 metri o più di 100 metri perché la frenatura dia un effetto, lo stato di quiete quindi di fermo di tutto, quindi di non più aggravamento del danno avviene solitamente nello spazio di 500 metri". Sorge ovvia la domanda: quanti metri ha percorso il treno sviato a Viareggio? Se avesse percorso in frenatura cinquecento metri dove sarebbe arrivato? Esattamente dove è arrivato, né più, nemmeno e questa è la dimostrazione di quanto assurda e indimostrabile sia l'ipotesi controfattuale di cui al capo di imputazione. Allo stato attuale l'ingegner Presciani ci ha spiegato un sacco di cose, come si poteva attendere da lui, che è veramente uno che queste cose le sa e siccome l'ERA nel suo rapporto assume che l'uso di questo dispositivo possa addirittura essere pericoloso, oltre che inefficace, oltre che non serve a niente, oltre che lascia le cose esattamente come stanno in un tratto di cinquecento metri, dice che in determinate condizioni potrebbe addirittura essere pericoloso, e Presciani lo spiega: l'ERA ha visto che nel 238 casi esaminati in sei di questi la frenatura di emergenza attuata aveva

costituito la causa che aveva contribuito allo svio, quindi da questo deduce che l'attivazione di un detettore di svio, in quanto produce la frenatura automatica e immediata del treno, può esso stesso contribuire allo svio. E non è da trascurare il fatto che nella proposta della Commissione europea, a proposito delle novità da introdurre nel RID, il RID è il regolamento per il trasporto merci pericolose, c'è un comitato di esperti del RID che agisce nell'ambito dell'OTIF. L'OTIF è un organismo che è emanazione delle Nazioni Unite quindi si preoccupa delle condizioni di circolazione delle merci pericolose in tutto il mondo. Invece l'ERA che l'Agenzia di sicurezza europea si preoccupa delle specifiche tecniche di interoperabilità, affinché il traffico europeo, il traffico tra i Paesi europei avvenga in tutta sicurezza. Allora all'OTIF e nel comitato di esperti RID partecipano persone che spesso non sono, diciamo, direttamente votate alle specifiche tecniche di interoperabilità, hanno altre visioni del mondo ferroviario e soprattutto ci sono dietro delle ragioni di tipo economico, qui sì davvero. Ma voi pensate al enorme interesse industriale che c'è circa la diffusione di questo apparecchio che, ripeto, non serve a nulla e può essere anche pericoloso, ma porta soldi a chi lo produce, non per nulla nel comitato di esperti aveva partecipato anche il rappresentante della Knorr Bremse, del

produttore. Allora l'ERA prescinde da tutto questo che si preoccupa di un'altra cosa: va bene tutto, se volete correre il rischio che è insito nel fatto che l'oggetto è anche pericoloso, e però diamoci una preoccupazione di questo, il macchinista che ne sa di una frenatura su cui non può agire in nessun modo? Il macchinista subisce la frenatura nel luogo e nel tempo in cui lui non se l'aspetta, che può avvenire autonomamente una frenatura d'emergenza, notate, d'emergenza, in luoghi che non lo consentono o lo sconsigliano. Allora l'ERA riferisce proprio questo, non fa insistenza sui DDD tradizionali, ma esige che si faccia l'indicazione di un dispositivo che fornisca un chiaro e immediato segnale al macchinista in caso di avvenuto deragliamento. Almeno questo, almeno questo. Non è in grado di impedire il deragliamento, non è in grado di dire se effettivamente è sviato o non è sviato il carro, ma almeno che si dia avviso al macchinista che si sta facendo una frenatura d'emergenza. Allora che evoluzione può avere, perché la storia va proiettata nel futuro, qua nel capo di imputazione si parla di omissioni progettuali, che pure erano alla portata, come dice, "soluzioni di ingegneria non complesse e sicuramente alla portata delle capacità progettuali e tecniche di Trenitalia". Omissioni progettuali? Vediamo che cosa avrebbero potuto progettare. Il professor Resta, all'udienza del 20 aprile

2016, parla del fatto che negli ultimi 20 anni la nostra stessa vita è mutata profondamente in ragione di uno sviluppo inaspettato della elettronica; da quando è comparsa la tecnica elettronica al mondo nel giro di vent'anni è diventato tutto diverso.

Allora dice: "Nonostante questa rivoluzione elettronica, oggi", Resta parla del 2016, non parla nel 2009, "non c'è un prodotto che sia in grado di soddisfare le specifiche di quello studio, non c'è un prodotto commerciale fatto non da Trenitalia, in nessuna parte del mondo, da nessun costruttore, da nessuna impresa ferroviaria", perché il problema del detettore non è nato nel 2000 e cinque o nel 2009, o è nato oggi. Lui ha provato a fare un po' di storia, infatti ha trovato la storia che io stesso vi ho riassunto e sintetizzato fin qui. Poi continua, se andate a vedere, gran parte di quei lavori progettuali sono ancora studi teorici, cioè modelli analitici, equazioni scritte, per cercare di identificare qualche cosa che sia in grado di dirci prima della svio che cosa avverrà, perché l'ho già detto, se vogliamo sviluppare l'idea di un detettore, bisogna che il detettore non sia dello svio, ma sia delle condizioni imminenti e possibili di un probabile svio, cioè un preventore nonno un detettore. Allora se uno si deve mettere a studiare, non studia il barattolo con il sasso dentro, studia qualche cosa di molto più impegnativo e dice di questo, parla dei

giapponesi, eccetera: "Sono ancora studi che sono assolutamente a livello di ricerca, secondo me addirittura prima della fase prototipale", cioè nemmeno un prototipo si riesce a fare e cita altre cose che potete poi andare a vedere, perché questa, la relazione di Resta è assolutamente decisiva. Le Ferrovie svizzere non sanno cosa dire, però non ci riferiscono se gli svii sono avvenuti e se il detettore è servito a qualcosa, dicono solo: "Abbiamo eliminato i falsi allarmi", va bene, è già un gradino di più, ma bisogna salire ben altri scalini. Oggi ci sono... Allora, nel 2009, e ovviamente negli anni precedenti c'era un solo modello che era questo famigerato EDT101, adesso ce ne sono due, qualcuno ha detto: "Eh, ma Trenitalia poteva avviare le sperimentazioni prima". Prima di che, se il secondo modello è stato, è della Poli, è stato omologato solo nel 2010, prima di che doveva cominciare le sperimentazioni? Le ha cominciate quando si poteva fare una sperimentazione intelligente, una sperimentazione effettiva, concreta, pratica, che desse dei risultati attendibili. Ma a proposito di che cosa avveniva quando Andronico e Maestrini erano negli uffici di cui ora si parlerà, non risultava che in alcuna rete ferroviaria europea fosse stato adottato questo strumento. Io mi sono messo perfino a ridere, e spero che ci ridiate anche voi, quando ho trovato la dottoressa La Spina, Ufficiale di

Polizia Giudiziaria, che va a sentire il signor Manfred Walter che è un funzionario della Knorr Bremse, e gli domanda: "Che cosa sa lei, della Knorr Bremse, dell'impiego di rilevatori in altri paesi?". Il signor Walter risponde candido: "Sappiamo soltanto che un concorrente spagnolo, quello di quei due pezzi di ferro che dice il Zallocco, sostiene di aver venduto i dispositivi in Cina, non abbiamo potuto però verificare questo fatto", non dice: "Noi della Knorr Bremse li abbiamo venduti in tutto il mondo", ma almeno dicesse: "Li abbiamo venduti -che so io - in Liechtenstein"; no, la Knorr Bremse non li ha venduti da nessuna parte. Un concorrente spagnolo, quello della Fève forse ne ha venduto uno in Cina. Ci si domanda: "Ma questo disinteresse degli enti ferroviari europei, e non solo europei, a che cosa può essere attribuito? È un disinteresse fatalistico, è un disinteresse cinico, è un disinteresse fatto per calcolo?". Mettiamo insieme due cifre, perché sia una cosa seria il detettore va applicato sulla flotta, su tutta la flotta di ferrocisterne. Le ferrocisterne in Italia non ce n'è, sappiamo che non ce ne sono, ma all'estero sì, ce ne sono decine di migliaia, ed applicare alle ferrocisterne questo strumento che non solo non serve, ma addirittura può essere pericoloso e comunque non è sviluppabile fino al punto di avvertire il macchinista dell'esistenza di un

pericolo, questo strumento è costoso; Zallocco parla di 2000 euro per dispositivo, il teste Presciani parla di 1500 euro, ma precisa che però i dispositivi devono essere due per ogni carro, per ogni testata, quindi sono 3000 euro. E se un'impresa ha 10 mila carri? Deve stanziare 60 milioni di euro per uno strumento che non serve, per uno strumento inaffidabile? E perché dico inaffidabile? Qui si passa ad esaminare un altro capitolo, perché gli ingegneri Andronico e Maestrini vengono trattati come deficienti: "Voi siete degli inesperti, non sapete nulla, non vi siete documentati, non avete progettato nulla, non vi siete preoccupati che in altri luoghi, in altre strutture, in altri reti ferroviarie si usava questo dispositivo".

Eh no, un momento, parliamone, parliamone. Su questo credo che sia illuminante la deposizione del Teste Presciani che racconta cose da lui personalmente vissute e quindi indubitabili e inoppugnabili. Nel 1998 gli svizzeri hanno equipaggiato 25 carri cisterna (inc.) con il dispositivo EDT100, regolato a 7,5 G, con la tolleranza di cui ho parlato prima, 5 - 10 G, questi carri sono stati introdotti in servizio internazionale nel 1998. Qui siccome le accuse infondate devono essere corroborate da enfasi peregrine, è stato sostenuto che Trenitalia e prima di Trenitalia addirittura l'ente Ferrovie dello Stato, doveva sapere tutto di questi

dispositivi perché c'è una circolare della ASA, Area Strategica Affari, ASA Materiale Rotabile, aveva diffuso una circolare spiegando che su certi carri svizzeri era montato questo dispositivo e quindi dava istruzioni al personale di condotta e al personale della manutenzione che fossero avvertiti che c'era questo strumento. E che dimostra questo? Dimostra che le Ferrovie dello Stato avevano appurato che quel dispositivo serviva a qualcosa? Ma neanche gli svizzeri hanno poi adottato quello strumento perché era l'EDT100, l'avevano messo in sperimentazione su tratte che toccavano anche, per piccola estensione, anche la rete italiana e per questo era stato dato avviso. Ma che significa dare avviso che c'è uno strumento, un barattolo su ciascuno dei carri svizzeri? Non significa nulla, prendetene atto poi gli svizzeri stessi ci diranno se serve o non serve. Dice Presciani: "Sulle relazioni sono stati introdotti sotto il controllo degli svizzeri", non sotto il controllo degli italiani, "cioè erano le Ferrovie Federali svizzere che avrebbero monitorato il comportamento in esercizio di questi carri e di questi dispositivi fra la Svizzera e Anversa, quindi interessando anche la Francia, e fra la Svizzera e Milano, quindi interessando anche, anche se per un tratto non molto esteso, la rete italiana; a questo riguardo fu emessa dall'ASA Materiale Rotabile una disposizione per informare sulla presenza di questi

carri". A cosa, anche secondo gli svizzeri, doveva servire questo dispositivo? Lo stavano monitorando per diminuire, mitigare le conseguenze di uno svio. Ora che cos'è uno svio? Lo svio è quando per difetto della struttura o per difetto del materiale rotabile la ruota sormonta il fungo della rotaia e manda l'assile con le ruote fuori dalle rotaie, quindi quando l'assile cade sulle traverse o sul ballast; quando si rompe qualcosa non è uno svio, si è rotto qualcosa, è collassata una struttura, questo non è uno svio, lo svio è la conseguenza della rottura. Nessuno ha mai pensato che un dispositivo detettore di deragliamenti potesse avere un qualche effetto, sia pur minimo, nel momento in cui collassa la struttura di un veicolo, anche perché non c'è rimedio, non significa nulla, si sfascia tutto. Non solo, ma se si tratta di carri carichi con un baricentro piuttosto alto, se si rompe un assile, se si rompe un carrello, collassa un telaio, il ribaltamento è inevitabile, come se si spezzasse la gamba di un cavallo in piena corsa, non si può reggere il carro in nessun modo. E anche Toni, quando cerca di giustificare i suoi calcoli, dice: "Ma insomma, se il carro rimane in qualche maniera in equilibrio, va beh, qualcosa si può calcolare", ma se si rompe qualcosa è un incidente che non è uno svio, è un qualcosa di molto diverso. Dice però Toni, racconta che è... Lo mette in allegato, dice: "Ma

noi sappiamo a cura della Knorr Bremse sono stati fatti degli esperimenti presso il politecnico di Berlino e che questi esperimenti hanno dato risultati positivi, sia sul funzionamento, sia sull'efficacia, sia sul limitato sviluppo di percorso in cui il treno viene fermato. Ma o Toni non ha letto bene o io ho letto un altro documento. Nelle conclusioni di queste prove espletate dal politecnico, di cui parla anche il teste Presciani sentito all'udienza del 9 marzo 2016, c'è questa conclusione: "È molto probabile che nel test con i carri carichi la rottura della condotta principale del freno provocata dalla sovrapposizione dei respingenti avrebbe fatto fermare il treno, ugualmente, tuttavia ciò sarebbe sicuramente accaduto in un momento successivo, lasciando tempo al carro cisterna di potersi forse ribaltare". È giusto. "Pensate che l'esperimento fatto a Berlino non contemplava il collasso di nessuna struttura, contemplava soltanto la caduta del carrello dal binario alle traverse, con ciò provocando quell'accelerazione patologica che mette in funzione il dispositivo". Ma neanche questo poi è vero perché nel documento che è stato depositato, ripeto, è in allegato alla relazione originaria del professor Toni, dice, dal basso verso l'alto, le frasi che sono evidenziate: "Essendosi l'EDT 101 attivato leggermente in ritardo, uno, (inc.) gli altri EDT non si sono attivati e infine l'arresto è

avvenuto... La distanza fra il deragliamento e l'arresto è stata pari a 122 metri". Ma allora ha ragione Resta, quando dice che per ottenere un qualche effetto non si possono pensare 100 metri, 100 o più metri. Non solo, ma questo EDT se n'è attivato uno e sul carro sono due; non solo, ma si è attivato in ritardo. Che razza di esperimento confortante è questo? Doveva essere proibita persino la fabbricazione di questo aggeggio! E poi vi ricordate la deposizione del teste Presciani? Presciani è un esperto dei sistemi di frenatura e l'ha anche accennato: "Questo dispositivo è un dispositivo pneumatico che agisce sul freno, quindi deve essere coerente con il sistema freni; un macchinista prima di partire la prima cosa che fa è la prova freno, perché se non funziona il treno, il treno nemmeno parte". Su un convoglio di 14 carri ci sono 28 apparecchi pneumatici, cioè ci sarebbero 28 apparecchi pneumatici, bisogna fare la prova freno di 28 apparecchi. Ci ha mai pensato nessuno? L'ERA sì, l'ERA sì che ci ha pensato. Nel resoconto del 7 maggio 2009, al capitolo 7.3.2 esamina le problematiche relative alle specifiche tecniche di interoperabilità in caso di adozione di un dispositivo detettore e parla proprio della frenatura e al paragrafo 7.3.2.2 parla di ciò che dovrebbero fare i macchinisti dei treni. Allora non resta altro su questa inaffidabilità assoluta di questo ordigno che dire che la

Svizzera può fare quello che vuole perché non appartiene all'Unione europea, la Svizzera si governa da sé e però anche in Svizzera questo apparecchio non è obbligatorio e però in nessuna rete ferroviaria europea è stato adottato questo strumento, in nessuna, in nessuna. Si domanda, detto tutto questo, al tempo di un mese prima dell'incidente di Viareggio era operativa, quando cioè l'ERA ha diffuso il suo final report, era operativa l'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria, a cui appartiene la valutazione dei dispositivi di sicurezza del materiale rotabile. Supponiamo che a seguito di ciò e malgrado ciò, malgrado lo sconsigliamento da parte dell'ERA, l'autorità nazionale avesse avuto la stessa propensione che poi ha dichiarato di avere, ma con il senno di poi, verso l'adozione di questo strumento e avesse passato questa prescrizione al gestore dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie. Dal maggio del final report al 30 giugno sarebbe stato mai possibile a chicchessia di dotare i carri... poi quali? Insomma di dotare i carri che trasportano merci pericolose di questi dispositivi, da parte di chi? Con la bacchetta magica, improvvisando? Allora questo introduce il discorso finale che bisogna pur fare sui comportamenti e sulle responsabilità degli ingegneri Maestrini e Andronico. Ho già detto che non si ha il coraggio di addebitare a loro di non aver adottato questo

dispositivo; ci si ferma all'aver proposto, evidenziato o segnalato, poi si tratta di vedere a chi e quando.

Poi gli si addebita però il potere impeditivo dell'evento e questo è veramente un fuor d'opera; detto tutto quello che si è detto, esaminate le date, le circostanze, due ingegneri che stanno sia pure a coltivare le esigenze di sicurezza, hanno poteri impeditivi dell'evento, di fronte a quello che ora vi ho spiegato, di un dispositivo che nessuno ha adottato in Europa, di un dispositivo fallace, problematico, forse anche pericoloso che non risolve il problema perché il problema era quello di avvisare il macchinista che qualcosa stava succedendo? Dal punto di vista della ipotesi controfattuale abbiamo già detto che l'ipotesi è assurda. Il carro con tutti i dispositivi che poteva avere, quelli che c'erano a disposizione a quel momento era soltanto l'EDT 101, avrebbe avuto lo stesso comportamento dinamico esatto che ha avuto nonostante, cioè la frenatura l'ha avuta comunque, quindi è paragonabile, non è un treno che è andato allo sbaraglio, a ruota libera come si dice, è un treno che è stato frenato sia dal personale di condotta, sia automaticamente dall'attrito che stava facendo il carro contro il cordolo di granito del marciapiede della stazione, quindi è un convoglio frenato. Se fosse stato ulteriormente frenato da un dispositivo capace di attivarsi immediatamente, immediatamente si fa per dire,

e che fosse stato veramente efficace, sarebbe arrivato esattamente dove è arrivato, si sarebbe ribaltato e avrebbe ugualmente impattato un ente perforante, come la zampa di lepre. Il discorso potrebbe chiudersi qui, ma siccome nel capo d'imputazione si parla di omissioni progettuali tecniche e propositive, del propositive abbiamo detto, ma delle altre omissioni forse due parole, tanto per completezza, per tuziorismo, come diciamo noi Avvocati, perché non si sa mai, io credo che il Tribunale si sia già persuaso della assoluta insostenibilità della ipotesi controfattuale. Però, ove mai non fosse persuaso, allora due parole anche sul resto. Ho detto che sono rimasto sbalordito quando ho letto il capo d'imputazione, perché nel capo d'imputazione si cita espressamente anche gli articoli 15 e 18 del decreto legislativo 81 del 2008, cioè sono i doveri del datore di lavoro. Sbarazziamoci subito di questo argomento: Andronico apparteneva a nessuna unità produttiva; Andronico era in un ufficio che dipendeva da altri, non era un'unità produttiva e quindi non era datore di lavoro. Perché gli imputano questa violazione delle leggi infortunistiche, non c'entra proprio niente, è completamente estraneo. Maestrini invece era responsabile dell'unità produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema e quindi come tale è considerato datore di lavoro. Datore di lavoro di chi? Degli addetti alla sua direzione. E che cosa si

faceva nella sua direzione? Dipendenti della Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema, che cosa faceva quella direzione? Attività industriali, attività operative? Era tutta gente che stava al tavolo a pensare, facevano solo attività intellettuali e dunque sì, era datore di lavoro, relativamente ai suoi chiamiamoli dipendenti che studiavano per l'ingegneria, per la sicurezza e per la qualità del sistema e basta. Cosa c'entrano i rischi delle attività di trasporto ferroviario, cosa c'entrano? È vero che si occupava anche di quello, ma in teoria! Si occupavano di quello perché a quello dovevano portare il contributo di ingegneria, di piani di sicurezza e di qualità di sistema, ma non che le disponesse nell'immediato. Per giunta gli contestano anche l'articolo 71, di questo decreto legislativo 81, cioè gli contestano di aver messo a disposizione dei suoi dipendenti attrezzature di lavoro non idonee, eccetera. Forse si parla di computer, si parla di stampanti? Si parlasse di qualunque cosa, quell'articolo non è applicabile al sistema ferroviario e non è applicabile perché proprio l'articolo 3 del decreto legislativo 81 dice, ma ve l'ha spiegato con chiarezza assoluta il professore Stile, non si applica perché avrebbe potuto e dovuto essere applicabile il decreto 81 per mezzo di decreti attuativi e di coordinamento con il sistema ferroviario, decreti che non sono stati mai emessi né nel

tempo previsto, che era 12, poi è diventato 24 mesi, poi è diventato 55, poi alla fine è stato soppresso. Il (inc.) non c'è più e quindi ancora oggi al sistema ferroviario si applica soltanto la legge 26 aprile 1974 numero 191. Ma detto questo, e quindi dell'assurdità di imputare a persone del sistema ferroviario questi articoli, resta però il capo primo del decreto legislativo 81, che se andate a vedere sono articoli meramente programmatici, dicono: "Il datore di lavoro si deve preoccupare di questo, di questo, di quell'altro", ma non dice esattamente come deve risolvere il problema, come deve adattare la sua attenzione alle concretezze del lavoro svolto, eccetera, eccetera. Allora mi domando: ma l'ingegnere Maestrini, quale responsabile dell'unità produttiva DISQ, che obblighi aveva dal punto di vista programmatico? Doveva fare la valutazione dei rischi? Sì, che i suoi dipendenti non inciampassero in uno scalino, che non avessero delle porte che li sbattevano in faccia, che ci fosse un estintore visto che c'era della carta.

Di quali rischi lo vogliono imputare, di quale mancata valutazione lo vogliono imputare? O sono rischi diversi e allora non vedo perché Maestrini ne debba rispondere. Di che? Oppure si tratta di una imputazione buttata là a caso, tanto per dire nella foga accusatoria che anche Maestrini è il colpevole di tutto, anche del disastro di Viareggio, e mi pare un pochino azzardato, francamente.

Dice il Pubblico Ministero, non lo dice, produce: "Maestrini era procuratore, Trenitalia gli aveva dato una procura e come procuratore dunque era datore di lavoro". Al posto di chi, dell'amministratore delegato? Ma l'ha letta la procura il Pubblico Ministero? Si è accorto che non è una nomina di institore? Si è accorto che quando parla di sicurezza del lavoro ne parla soltanto relativamente agli immobili, immobili strumentali formalmente affidati alla direzione cui è preposto? Per cui, certo, si deve occupare se c'è un tubo che perde, se c'è una crepa nel muro, se c'è un avvallamento nel pavimento. Che altro? Che c'entra la procura? Questa è una parte della produzione alluvionale di cui ci ha annegato la Procura, migliaia e migliaia di documenti inutili, e più inutili degli altri proprio l'esibizione di questa procura. Vorrei aggiungere anche che se si immagina che la procura tenga luogo di una delega, allora vorrei per dovere richiamare il concetto civilistico che la procura è una credenziale verso i terzi e il mandato è tutta un'altra cosa, il mandato deve essere conferito o verbalmente o per iscritto, ma deve essere conferito al di là e prima come presupposto della procura. Anche un ambasciatore ha le credenziali per rappresentare il Governo, ma si guarderebbe bene dall'usare le credenziali in mancanza di un mandato del suo Governo. Beh, più o meno, a mal paragonare, a questo siamo. Però c'è un

argomento in più e questo è sopravvenuto. Il teste, ingegnere Zallocco, della Accusa eh, udito all'udienza del 9 luglio 2014, dice: "La presenza di più documenti di valutazione dei rischi e quindi l'obbligo apparente nella figura del datore di lavoro di più datori di lavoro, sulla valutazione del transito delle merci pericolose, essendo il transito trasversale rispetto a più unità produttive, rendeva impossibile la valutazione dal punto di vista del singolo responsabile dell'unità produttiva. Parole sante! A quali rischi si è voluta rivolgere la Accusa? A quali rischi? Il rischio del trasporto di merci pericolose non poteva dipendere dall'unità produttiva singola, (inc.) dell'ingegnere Maestrini, ripeto, dove non si fanno movimentare i carri, ma si svolgono solo attività intellettive. E per giunta infine, lo stesso Pubblico Ministero l'8 giugno 2016 ha prodotto una nota ufficiale dell'azienda Usl 12 di Viareggio, vi ricorderete che parallelo a questo processo c'è un procedimento di tipo amministrativo per inosservanza di prescrizioni dell'Asl, che è lì sospesa ed attende l'esito di questo processo penale. Bene, con riferimento a questo processo penale l'Asl numero 12 dice che tutto quello che è emerso nel dibattimento, eccetera: "A nostro avviso, spinge ad inquadrare la figura del datore di lavoro nel solo amministratore delegato, a cui imputare..." eccetera, però poi aggiunge: "Che neppure la

figura di amministratore delegato sarebbe sufficiente ad incentrare su di sé l'accusa di aver mancato alle prescrizioni dell'Asl, perché in tal caso bisognerebbe addirittura andare molto più su, considerando peraltro le figure di dirigenti del gruppo FS come semplici preposti e i preposti si occupano solo dell'ordinaria amministrazione", perciò ho detto prima, scherzando: "Ma di che si doveva occupare? Del computer, delle stampanti, dei rifornimenti di inchiostro?". Ma andiamo, siamo seri! E veniamo ad un altro punto, sulle responsabilità di Andronico e di Maestrini in relazione alla gestione della sicurezza nel capo di imputazione così sovrabbondante, mi credete, c'è veramente di tutto e c'è anche questo di non essersi attenuti alle loro responsabilità in tema di sicurezza e di essersene totalmente disinteressati. Intanto il sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia parte dal 2004 e, prima che fosse andato a regime, c'è voluto qualche... diciamo un paio di anni. Ma sempre il consueto teste Zallocco, io mi sono rifatto molto al teste Zallocco perché se dice qualche cosa che è utile alla Difesa non è contestabile, è un teste di Accusa. E di che Accusa, pesantissima! Dunque, se dice qualche cosa, è come una ammissione. Dice il teste Zallocco: "Nella realtà dopo, con il passare degli anni rispetto al discorso della valutazione dei rischi, interviene il sistema integrato di gestione della

sicurezza", perché la valutazione del rischio doveva essere singolarmente fatta per ogni unità produttiva, poi dovevano riunirsi tutte queste valutazioni del rischio in un calderone che doveva essere sistematizzato e coordinato da un ente centrale. Ora questa centralità veniva poi attribuita nel 2004 alla direzione ingegnere Maestrini, però dice Zallocco: "Interviene il sistema integrato di gestione della sicurezza, che è un sistema che affronta via via i problemi, i problemi che trova li deve denunciare all'interno di un rapporto annuale; all'interno del rapporto annuale ci deve essere l'evidenziazione del problema, le modalità di risoluzione, le tempistiche di risoluzione, chi sia il responsabile della risoluzione e cosiddette non conformità". Dunque è un piano che si viene formando, giustamente, perché i rischi di una attività pericolosa sono infiniti, infiniti. Allora non si può perdere tempo dietro alla caduta del meteorite, come giustamente diceva il professor Stortoni, certo è caduto un meteorite su un treno, chi lo sa? Ma insomma, se cadesse, che cosa succederebbe, ci vogliamo preoccupare di questo rischio? Non perdiamo tempo. Allora, il sistema integrato di gestione della sicurezza, come dice Zallocco, è un sistema che affronta via via i problemi. E come si affrontano via via? Dice sempre Zallocco, sentito il 9 luglio 2014: "Ci si affida a dei ritorni di esperienza,

ci si affida alla statistica, i rischi sono quelli che emergono da ciò che via via è accaduto. Nella realtà", dice Zallocco, "il sistema Ferrovie dello Stato aveva un sistema chiamato BDS, l'acronimo è Banca Dati di Sicurezza, dalla quale venivano rilevati tutti gli elementi statistici degli eventi più o meno rilevanti, tra i quali i deragliamenti, svii ed anche alcune valutazioni analitiche degli stessi. Il discorso a livello quantitativo preciso non lo ricordo, ma una delle fonti, anzi la fonte più importante, è sicuramente il BDS, Banca Dati della Sicurezza".

Allora, se così è, richiamiamoci a quanto ci ha spiegato con molta precisione e con molta determinazione il teste ingegnere Cassino, all'udienza del 9 marzo 2016. Ci ha narrato che non solo la direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema si occupava con alacrità e con accuratezza al sistema di gestione della sicurezza, emettendo apposite istruzioni, appositi manuali che poi richiamavano tutte le altre unità operative a far affluire i dati, eccetera, ma era un sistema tra l'altro anche certificato conforme allo standard internazionale BS, oppure HSAS 18001, che è lo standard delle gestioni di sicurezza. Ma dice Cassino: "Nel 2005, proprio per presidiare la sicurezza ai più alti livelli d'azienda, come i manuali di sistema di gestione della sicurezza chiedono, quindi oltre la politica di sicurezza anche

responsabilizzazione del management, nel corso del 2005 fu istituito per volere dell'amministratore delegato pro tempore che era l'ingegner Testore il comitato di sicurezza di Trenitalia, presieduto dall'ingegnere Maestrini; io svolgevo anche le funzioni di segretario che parteciparono tutti i capi divisione che erano alle dirette dipendenze dell'amministratore delegato". La domanda è: "Partecipava anche Andronico?". Il Teste Cassino: "Andronico, quando ha assunto la responsabilità della sicurezza di sistema della Divisione Cargo, era sicuramente uno dei protagonisti del comitato; il comitato si riuniva mensilmente", ed ecco qui quello che accenna Zallocco, "e venivano discusse tutte le questioni emergenti in tema di sicurezza, fatto il monitoraggio periodico dell'andamento del piano annuale di sicurezza ed era un momento importante per valutare non solo le soluzioni e l'efficacia delle soluzioni, ma anche per eventualmente valutare i rischi emergenti che si erano manifestati in maniera contingente". Non ci si può occupare nello stesso momento di tutto l'universo scibile; volta per volta bisognava affrontare e cercare di risolvere i rischi emergenti che si erano manifestati in maniera contingente. Cosa fosse poi questa riunione del comitato guida della sicurezza, voi ne potete vedere un esemplare proprio a pagina 20 della certificazione Ciardo, qui ve la indico solo per dire che questa è la

riunione del comitato guida di sicurezza del... Sì, ma c'è un'altra data, non lo so, presidente Maestrini, presenti Cassino in funzione di segretario, Laguzzi Alessandro Basili, Salvatore Andronico, Roberto (inc.), cioè tutti i responsabili delle strutture di sicurezza si riunivano e qui parlavano, volta per volta, delle non conformità rilevate, dei problemi emersi, dei report di incidentalità, eccetera. Il Pubblico Ministero insiste però, è molto insistente su questo punto dice: "Ma Andronico si doveva occupare proprio della sicurezza dei carri, perché non se ne è occupato? Di che cosa si occupava? C'è un documento che dice che nel 2009 doveva fare determinate cose" e lo esibisce, eccolo qui. Responsabile Salvatore Andronico, descrizione dell'attività: è stata pianificata un'attività di controllo sui treni merci della Divisione Cargo; l'attività è indirizzata a verificare tutti i processi legati alla sicurezza dell'esercizio interessanti l'effettuazione del treno, comprensivi dello stato manutentivo dei rotabili coinvolti, effettuando verifiche mirate durante le varie fasi del prodotto treno in partenza e in arrivo. E lo contesta al teste Cassino, dicendo: "Un momento, aveva uno scopo preciso, gli era stata affidata una missione precisa (inc.)". Cassino risponde a tono e risponde proprio come deve rispondere: "Guardi, che il piano annuale della sicurezza

contemplasse una lista di progetti con l'indicazione dei referenti, questo me lo ricordo bene perché era il metodo di lavoro che ci eravamo dati; il contenuto di questa particolare scheda non me lo ricordo, ma potrei ipotizzare che fosse frutto di un'analisi di attività ispettiva di audit condotta, diciamo, sulla parte produttiva di Divisione Cargo che aveva potuto far emergere dei deficit rispetto ai quali occorreva intervenire. Il dettaglio però, ripeto, sicuramente lo trova nel piano annuale della sicurezza dove solitamente inseguivamo anche il calendario di attuazione delle varie misure e le scadenze che poi utilizzavamo nel controllo trimestrale". Quindi rientra, questa missione, nell'ambito della gestione del piano di sicurezza e, come è stato detto e chiarito, non si può parlare dell'universo mondo, volta per volta ci si occupa di ciò che emerge. Che cosa era emerso? Era emerso che la Divisione Cargo si occupava dei carri della Cargo, non di ferrocisterne che non aveva, non se ne poteva occupare perché non le aveva. Allora il Pubblico Ministero insiste: "Mi conferma che anche questo obiettivo di sicurezza, compresa la sicurezza dello stato manutentivo, il controllo e la documentazione inerente era limitato al materiale di proprietà Trenitalia?" e il teste dice: "Sì, e le spiegò anche il perché, perché noi avevamo, per poter far circolare il materiale rotabile, per poter far

circolare una locomotiva, un carro, una carrozza, l'impresa ferroviaria deve ottenere l'ammissione tecnica di quel materiale rotabile e l'ammissione tecnica è anche legata al rispetto dei piani manutentivi e quant'altro". Quindi era un'attività di verifica su quanto previsto per mantenere l'ammissione tecnica dei rotabili sul materiale Trenitalia, cosa che analogamente avrebbe dovuto fare un qualsiasi detentore che avesse un carro in circolazione o una carrozza. Però c'è anche chi insiste particolarmente. Un patrono di Parte Civile, l'Avvocato Dalle Luche, voleva sapere: "Ma allora di merci pericolose te ne sei occupato, sì o no? Ve ne occupavate di merci pericolose, posto che avete detto che voi di certe cose di occupavate e di certe altre no?". Dice Dalle Luche: "Ho capito bene che da parte di Trenitalia non viene fatta, o non è stata fatta una valutazione dei rischi connessi al trasporto di merci pericolose, in quanto per Trenitalia è indifferente se si trasportano persone o merci pericolose?". Aveva detto Cassino in un altro... "Non c'è differenza, per noi ferrovieri non c'è differenza, il trasporto di qualunque cosa deve essere sicuro, quindi che un rotabile trasporti i viaggiatori che sono preziosissimi, o trasporti merci che sono preziose, o trasporti merci pericolose che sono preziose e pericolose, non fa differenza, per noi il trasporto deve essere assicurato come esente da ogni incidente".

Allora il teste Cassino risponde: "Io ho detto che la valutazione del rischio riguardava la sicurezza dell'esercizio e quindi un treno doveva viaggiare in sicurezza di qualunque tipologia fosse il treno", e poi aggiunge: "sì, certo che parlavamo delle merci pericolose, ma tutti gli eventi che riguardavano le merci pericolose venivano censiti e inseriti in banca dati, ma normalmente, anzi quasi assolutamente, si riferivano a problemi verificatisi nel momento del carico o dello scarico e mare nel corso del viaggio. Quindi, diciamo, l'attenzione degli uomini della sicurezza riguardo alle merci pericolose atteneva principalmente alle attività nei terminali di origine e di destino perché il portare qualunque cosa da un posto all'altro rientrava nella generale, doverosa e indispensabile sicurezza ferroviaria, non fa differenza sulle merci pericolose". Ora sì, possiamo saltare... È solo per completare perché giustamente il Presidente, cercando di tagliare corto, di trovare qual è la domanda significativa, dice: "Ma insomma Trenitalia la faceva una valutazione specifica sul trasporto merci pericolose?". Il teste Cassino risponde coerentemente: "La valutazione specifica veniva fatta, certamente, censendo tutti gli eventi che avevano a che fare con le merci pericolose i quali dimostravano quali erano i campi di intervento" e l'aveva già detto che i campi di intervento erano i punti di origine e i

punti di arrivo del materiale, non del viaggio del carro in sé e per sé. Ora ci si domanda in che cosa avrebbero mai mancato gli ingegneri Andronico e Maestrini nell'ambito e nei limiti delle loro competenze, per quel che riguarda le previsioni necessarie ad assicurare la sicurezza dell'esercizio. Lo stesso capo d'imputazione non sa che cosa dire, non dice nulla, dice soltanto in maniera assolutamente generica, e questi sono buoni tutti a dirlo, "non garantendo il funzionamento sicuro della propria parte di sistema". Come, la propria parte di sistema? Non erano mica addetti al trasporto, eh! La propria parte di sistema era generare un piano di sicurezza e gestirlo, questa era la loro parte di sistema, doverosa per legge, era prevista per legge. Di che altro si dovevano occupare? Funzionamento di parti di sistema, vediamo dove erano... Io ho sentito i professori, da loro pari, accennare a questioni di dottrina, di giurisprudenza ed hanno anche menzionato correttamente le sentenze che stabiliscono quali sono i limiti di una posizione di garanzia; io mi rifaccio solo a due, una è quella fondamentale, Sezioni Unite del 2002, numero 30320 che dice: "In tema di reato colposo omissivo in proprio l'insufficienza, la contraddittorietà o l'incertezza del nesso causale tra condotta ed evento, e cioè il ragionevole dubbio in base all'evidenza disponibile sulla reale efficacia condizionante

dell'omissione dell'agente rispetto ad altri fattori interagenti nella produzione dell'evento lesivo comportano l'esito assolutorio del giudizio". Qui ci sono altri fattori interagenti nella produzione dell'evento lesivo, non ci sono le omissioni imputate ad Andronico e Maestrini, non ci sono, non sono nemmeno specificate. C'è poi una Cassazione sezione quarta, molto recente, del 2015: "La titolarità di una posizione di garanzia non comporta in presenza del verificarsi dell'evento un automatico addebito di responsabilità colposa a carico del garante, imponendo il principio di colpevolezza la verifica in concreto sia della sussistenza della violazione da parte del garante di una regola cautelare, sia della prevedibilità ed evitabilità dell'evento dannoso che la regola cautelare violata mirava a prevenire, sia della sussistenza del nesso causale tra la condotta ascrivibile al garante e l'evento dannoso", meglio di così non si può illustrare la situazione; Andronico e Maestrini avevano posizioni di garanzia rispetto alla missione loro, quello che dovevano fare e quello che dovevano fare lo hanno spiegato tutti, risulta evidente, ma risulta ancora più evidente, ancora più evidente dagli organigrammi. Quando il carro è entrato in Italia nel gennaio del 2000 e cinque, perché anche di questo si cerca di far loro debito, è entrato un carro, enfaticamente detto "un carro clandestino", come se fosse

un migrante sceso da un barcone, senza documenti; bene, quando è entrato il carro in Italia la direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema era presieduta da Emilio Maestrini; poi c'era in staff una struttura, quella verde, Ricerca Ingegneria e Costruzioni, dell'ingegner Mingozzi era Andronico stava ancora sotto, l'organigramma successivo illustra come era la Ricerca Ingegneria e Costruzioni di Mingozzi che aveva in staff una struttura sperimentazione, che aveva come dipendenza, lo vedete, è quello giallo, Logistica e Programmazione di Salvatore Andronico. Mi sapete dire che connessione c'è fra il carro clandestino e l'ingegnere Andronico? Vogliamo vedere come si sviluppa l'organigramma al 20 giugno 2006, quando viene in considerazione il sistema integrato di sicurezza; allora, c'è una direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema, Maestrini, e gli viene affidata questa missione. Questa direzione ha in staff Sicurezza di Sistema Logistica, Salvatore Andronico. Logistica non significa trasporto di merci pericolose, logistica significa organizzazione delle spedizioni, dei trasporti; la logistica comprende l'imballaggio, il maneggiamento, il facchinaggio, il carico, lo scarico, lo stivamento della merce, la presa e la consegna, logistica è tutto questo e va fatto secondo una certa sicurezza perché vi sono addetti i lavoratori. Di questo si occupava l'ingegner Andronico il 20 giugno

del 2006. Vogliamo vedere ulteriormente nel novembre... Perché faccio queste date? Perché corrispondono agli ordini di servizio organizzativi che sono proprio in queste date e con questo ordine di servizio organizzativo il 14 gennaio 2006 viene istituita la divisione Logistica, siamo ancora nella logistica, che ha in staff la Sicurezza di Sistema Logistica Salvatore Andronico, è quello rosso. Però a questo punto succede una cosa importante, perché si chiama Divisione Logistica, però gli viene attribuito anche l'esercizio del trasporto mediante carri. Infatti sempre in staff vedete che c'è in verde un esercizio logistica, da cui dipende una struttura programmazione e produzione reticolo, giallo. Da questa struttura programmazione, andiamo quello successivo giallo, vedete che in line, in dipendenza, c'è un assets carri, eccolo, eccola la struttura che si occupava dei carri. Io non dico che si dovesse occupare dei carri della GATX, non lo so, se si vuol dire che c'era qualcuno che si doveva occupare dei carri che erano in uso, in uso a Trenitalia, bene, dal 2006 è la struttura assets carri, che provvede all'inventario e alla documentazione dei carri in uso a Trenitalia.

PRESIDENTE - Avvocato, solo per questioni organizzative, di (inc.) orario?

AVV. PIAZZA - Devo affrontare tutte le accuse di omessa progettualità, perché poi veniamo ai progetti usciti da

DISQ.

PRESIDENTE - No, volevo capire in termini di tempo, solo in termini di tempo.

AVV. PIAZZA - In termini di tempo un'ora circa.

PRESIDENTE - Allora facciamo una breve pausa in questo momento e riprendiamo per cinque minuti. Va bene?

AVV. PIAZZA - Va benissimo.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 12:17.

- Viene ripreso il procedimento alle ore 12:27.

PRESIDENTE - Avvocato Piazza, se vuole, può riprendere.

Difesa Andronico e Maestrini - Avvocato Piazza

AVV. PIAZZA - Dunque, riprendendo il discorso per finirlo, sulle accuse mosse agli imputati Andronico e Maestrini circa il loro comportamento in relazione alle normative di sicurezza, devo fare solo un'osservazione finale. Si è parlato in questo processo di valutazioni del rischio particolari che si potevano e si dovevano fare relativamente al trasporto di merce pericolosa e si è menzionato in proposito che fin dal 2004 Ferrovie dello Stato, non so quale delle strutture delle FS, aveva promosso e poi partecipato anche a studi dell'Università di Bologna in cui era relatrice anche la professoressa Gigliola Spadoni; io l'ho trovato nelle produzioni del

Pubblico Ministero, a fogliazioni 90.716-90.721 e questi studi portava delle analisi che facevano perno sui rischi negli scali in corrispondenza del carico e dello scarico e sui rischi nel corso di attraversamenti di luoghi antropizzati. Io non ho trovato in nessuna fase di questi studi un minimo accenno al rischio di cedimenti strutturali del materiale rotabile, mai, non se n'è occupato mai nessuno, il cedimento del materiale rotabile non è prevenibile se non attraverso una rigorosa manutenzione, non c'è - come dice il professor Toni - non c'è barba di norma, ma io dico che non c'è barba di dispositivo, nulla, la manutenzione preventiva. Questo intendeva questo studio dell'Università di Bologna e non sarebbe logico distinguere fra il trasporto di persone e il trasporto di merci pericolose perché, come riferisce lapidariamente il teste Cassino, il nostro obiettivo era di rendere sicuro tutto il trasporto, il trasporto in generale; quello doveva essere sicuro, materiale rotabile e infrastruttura, il resto era una variabile che riguardava altri. Ma nel capo d'imputazione si addebita agli stessi imputati di avere ommesso di proporre, segnalare, indicare la opportunità, per non dire la necessità, dell'installazione di un detettore di deragliamento. Certo, fin dall'emissione della Fiche del 2007 era possibile, era possibile realizzare un piano per dotare tutti i carri trasportanti merce pericolosa di

questi detettori. Ma proprio nell'ottobre 2007 entrò in vigore il decreto legislativo 10 agosto 2007 numero 163, che attuava la direttiva 2004 numero 50 della Commissione Europea relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo, con il quale venivano definite le specifiche tecniche di interoperabilità, alle quali dovevano conformarsi tutti i componenti fissi e mobili del sistema ferroviario transeuropeo, fra le quali nell'ambito del sottosistema terzo B il materiale rotabile. Non solo, ma l'articolo 3 di questo decreto legislativo espressamente dispone che le specifiche tecniche di interoperabilità e loro successive modifiche dovevano essere elaborate su mandato della Commissione Europea, sotto la responsabilità dell'ERA, all'esito di conclusione di gruppi di lavori organizzati e guidati dall'ERA, con la partecipazione di rappresentanti del Ministero dei trasporti e del Ministero delle infrastrutture, a quell'epoca erano due Ministeri diversi.

Allora ci si domanda: ma quale impresa ferroviaria di trasporto poteva avere diretta ingerenza e autorità dei requisiti di progettazione e costruzione, equipaggiamento del materiale rotabile, posto che questi requisiti avrebbero dovuto essere definiti e precisati dall'ERA, in base al lavoro di quei gruppi stabiliti e trasfusi nelle specifiche tecniche di interoperabilità? Fra l'altro non

è divagante osservare che proprio in quell'epoca si stava dando concretezza allo spacchettamento della struttura ferroviaria, per cui a seguito della liberalizzazione erano nate numerose imprese ferroviarie, numerose, che erano diventati più di 20, il che significa che ciascuna impresa ferroviaria poteva disporre a suo gusto e piacimento delle dotazioni del materiale rotabile; significa non aver letto i testi o di imputare Andronico e Maestrini di non aver disposto perché avevano, come dice il capo di imputazione, "poteri impeditivi dell'evento". È un fuor d'opera sbalorditivo "poteri impeditivi". Poteri impeditivi casomai ce li avrebbe avuti l'ERA, per avere omesso di imporre le specifiche tecniche di interoperabilità a quel dispositivo e, nel caso che l'avesse fatto, poi l'avrebbe fatto nel 2009 e le imprese ferroviarie si sarebbero adeguate, forse chissà, ma non in tempo per il 29 giugno del 2009. Allora è inutile che vi richiami le conclusioni dell'ERA che vanno invece in direzione totalmente opposta, perché non solo non consigliano che nelle specifiche tecniche di interoperabilità sia inserito questo dispositivo, ma espressamente dicono che non deve essere inserita quell'indicazione; quando dice non deve essere adottata, non dice nemmeno nel dispositivo, dice che quel provvedimento di rendere obbligatorio nelle specifiche tecniche di interoperabilità il detettore EDT 101 non

deve essere adottato, non deve entrare nelle specifiche tecniche di interoperabilità. Allora, detto questo, Maestrini e Andronico avevano un motivo per proporre, evidenziare o segnalare, non so, forse ai vertici responsabili delle scelte politiche o amministrative, o aziendali, l'adozione di un singolare provvedimento interno che sarebbe valso solo per l'impresa ferroviaria Trenitalia, la Divisione Cargo, di un dispositivo reietto dalle autorità di sicurezza europea, di un dispositivo che, oltre che essere inutile, poteva anche essere pericoloso. Allora questo titolo di addebito, che è titolo corposo, postula che né Maestrini, né Andronico per negligenza, o imprudenza, o imperizia, soprattutto per imperizia, si fossero mai resi conto della materia della pericolosità dei deragliamenti, non avessero mai approfondito queste tematiche, non ne possedessero la padronanza con riferimento a possibili tecnologie adottabili; insomma, li si accusa di non aver conosciuto lo stato dell'arte. È un'accusa assurda, insostenibile proprio perché è rivolta a due persone che di questo sapevano tutto e sapevano tutto sia per averlo seguito personalmente, sia perché nella DISQ e nel comitato di sicurezza c'era Presciani, c'era una persona che aveva partecipato ai lavori di omologazione del dispositivo, aveva visto gli esperimenti, sapevano tutto e avevano, a ragion veduta, escluso che il detettori di deragliamento

svizzeri fossero congegni efficaci e adatti alle esigenze di maggiore sicurezza. E infatti qui si risponde all'accusa di omissione di progettualità, altra accusa infondatissima; abbiamo depositato agli atti una serie di documenti che dimostrano che proprio in quegli anni 2005, 2006, 2007 Trenitalia e per essa la struttura DISQ di Maestrini, della quale era partecipe per la Divisione Cargo anche l'ingegner Andronico, avete visto che la Divisione Cargo fa parte di Trenitalia, stava andando in un'altra direzione, molto più attendibile, in perfetta sintonia con le indicazioni degli organismi internazionali e cioè andavano nella direzione di trovare un modo di rilevare tempestivamente il deragliamentò e di comunicare l'allarme, comunicare l'allarme al macchinista. In particolare vediamo quel documento, che è più una presentazione mediante slide, fatta il 23 giugno 2005 in sede di Co.dir., che vuol dire Comitato direttori, dove si parla proprio espressamente "monitoraggio ambientale nel trasporto merci pericolose". Che vuol dire monitoraggio? Intendiamoci, non erano idee che uscivano improvvisamente dalla struttura di Trenitalia, c'erano studi già in corso all'Università La Sapienza di Roma, quella di Bologna ed anche al Politecnico di Milano e c'era un progetto che veniva finanziato dal Ministero dell'istruzione università e ricerca. Allora gli scopi di questo controllo in tempo

reale della posizione dei carri si fondavano su due possibilità tecniche: la prima, la localizzazione del treno, dove si trova il treno e che cosa sta facendo, a quale velocità procede e dove esattamente; il secondo punto era quello di "gestione operativa in caso di allarmi" e la gestione operativa, si è detto, non poteva essere quella di un macchinista lasciato alla mercé di una frenatura d'emergenza da lui non controllabile, ma fare in modo che il macchinista venisse avvertito. Questo comitato decise che il progetto era interessante e dette mandato ad un gruppo di lavoro, allo scopo di predisporre il business plan sul trasporto e monitoraggio delle merci pericolose. Questo business plan devo dire è stato considerato dal Pubblico Ministero un documento eccezionale per dimostrare l'incapacità, la stupidità di Trenitalia e dei suoi dirigenti e io dico che il Pubblico Ministero ha fatto un clamoroso autogol perché ha depositato, ha prodotto un documento che attesta esattamente il contrario e ora vediamo perché.

Nel business plan, come del resto nel suo - scusate l'inglese, ma gli ingegneri parlano inglese - Executive Summery, che è un documento sintetizzante il business plan, erano previste sì delle possibilità di - perché questo era l'affare interessante - di acquisire un mercato di trasporto merci pericolose, togliendolo dalla strada e portandolo alla ferrovia, ma ovviamente in

presenza di condizioni propedeutiche senza le quali sarebbe stato inutile andare avanti, non si poteva andare avanti se quelle condizioni non si verificavano. Nell'Executive Summary che è del 27 luglio 2006 si parla dell'approvazione di una normativa vincolante o incentivante, in Germania c'era già, una legge che stabiliva che i trasporti di merce pericolosa per tratte superiori a 200 chilometri obbligatoriamente dovevano essere effettuati in ferrovia e non su gomma. Se anche l'Italia si fosse dotata di una normativa simile, allora si sarebbe potuto prevedere l'aumento di operatività, l'adeguamento impiantistico degli scali terminali che ovviamente dovevano essere apprezzati in maniera sicura e veloce per il carico e lo scarico della merce e poi si sarebbe dovuto procurare i mezzi di produzione, vale a dire il materiale rotabile, di cui si sa che Trenitalia era sprovvista. Si parlava, a questo punto che solo a questo punto, del monitoraggio e l'attivazione di un sistema di pronto intervento in caso di emergenza. Ma vogliamo vedere se queste condizioni sono riportate nel business plan? Evidentemente il Pubblico Ministero non lo ha letto, a pagina 13 del business plan c'è proprio scritto così: "Al legislatore Trenitalia, aprendo un dibattito con le categorie economiche, potrebbe chiedere di predisporre subito sul modello tedesco il trasferimento obbligatorio dalla strada alla ferrovia

delle merci pericolose; aumentare le tariffe del trasporto merci pericolose", ricordatevi che le tariffe erano stabilite dal Ministero, "adottare una politica fiscale in grado di riequilibrare il traffico delle merci pericolose, quindi una politica nazionale di incentivi". A pagina 10 dello stesso business plan si parla della necessità degli assets, altra parola inglese che significa dotazione, dotazioni per carri, qui nel business plan è accennato, ma sono centinaia, poi il teste Presciani ci ha detto che dovevano essere molti di più; il teste Guidi ha parlato che una flotta appena appena decente per poter reggere questo trasporto delle merci pericolose distolte dalla strada su ferrovia erano circa 9000 carri, quindi bisognava decidere come e dove costruirli. Infine sempre il business plan parla proprio dal punto di vista tecnologico come organizzarsi e il come organizzarsi lo vedete scritto sulla sinistra: "Viene assicurato il controllo del rischio del trasporto inteso sia come monitoraggio degli itinerari, sia come gestione dell'emergenza e monitoraggio continuo degli accadimenti". Ma allora? Allora questa cosa la potevate fare subito? Calma! Dal punto di vista tecnologico questo subito, nel senso che il monitoraggio, vale a dire come sapete che esiste la possibilità di controllo satellitare, oggi si dice che attraverso il controllo satellitare si leggono anche le targhe degli autoveicoli,

significava questo che attraverso il controllo satellitare si vedeva, da un centro a ciò attrezzato, si vedeva dove era il treno e quindi monitoraggio dell'itinerario e il monitoraggio continuo degli accadimenti; certo, se è in galleria non si vedeva, ma ovunque fosse allo scoperto il satellite poteva avvertire (inc.) questo treno è sviato. Allora in questo caso col telefono, con il telefono il centro avrebbe potuto avvertire il macchinista: "Sta' attento che il tuo treno è in difficoltà, oppure se va in frenatura ricordati che è perché hai sviato", e questo è il punto di vista tecnologico, ma ci torno dopo. La prima cosa che interessa invece è questa: dal punto di vista delle condizioni propedeutiche ho già detto che si doveva verificare queste quattro ipotesi; di queste quattro non se n'è verificata nemmeno una, ma non dipende nemmeno da Trenitalia, figurarsi se dipende da Maestrini o da Andronico. Primo perché la legge non è stata fatta, il Governo e il Parlamento non hanno provveduto; mi permetto di ricordarvi che in quell'epoca era in carica il Governo Berlusconi terzo, che aveva unificato nella persona Pietro Lunardi il Ministero infrastrutture e trasporti, si dovevano raccapezzare su che cosa fare. Ma poco dopo, dal maggio 2000 e sei, fu sostituito dal Governo Prodi, che scisse di nuovo il ministero in due, Ministero dei Trasporti e Ministero delle infrastrutture, alle

infrastrutture andò Di Pietro e ai trasporti andò Bianchi. Ma subito dopo che il Governo Prodi ebbe vita molto molto stentata, sulla base di un voto o due voti, che alla fine gli furono negati, subentrò il Governo Berlusconi quarto, che riunifica ho nella persona di Matteoli il Ministero delle infrastrutture e trasporti. In tutto questo pasticcio che avveniva in quell'epoca, si potevano avviare politiche di incentivazione, politiche di... ma molto vaste, di trasporti programmati, studiati, efficaci, che togliessero dalla strada il pericolo, oppure... Evidentemente non si è verificato perché né il Governo, né il Parlamento hanno provveduto. Secondo, gli scali terminali si sono ridotti, anziché essere aumentati, migliorati, sistemati, eccetera, fu emanata una direttiva che diceva - io lo traggio dal Teste Di Patrizi, sentito all'udienza del 4 marzo 2015 - questa direttiva diceva che gli scali pubblici che all'epoca erano 240, se non ricordo male, di pubblica utilità e rilievo dal punto di vista del trasporto merci non erano più tali e quindi se ne individuarono solo 70 di questi 240, mentre gli altri rimanenti, 170 circa, venivano tolti dalla disponibilità del sistema del trasporto delle merci, seconda condizione propedeutica che non si è realizzata. La terza: ci voleva un investimento. Sapete che investimento? Lo tratta dalla testimonianza di Guidi che parla che ogni carro cisterna per dotarsi di una

flotta costa circa 190.000 euro e bisognava dotarsi di 9000 carri, lo ha detto, perché se no non era una flotta rispettabile che poteva essere offerta sul mercato. 190.000 × 9000 fa 1 miliardo e 710 milioni di euro, che avrebbe dovuto essere approvato come investimento e disposto dalle autorità politiche, Ferrovie era dello Stato, il denaro che va nelle ferrovie e denaro pubblico che viene addirittura stanziato nel bilancio dello Stato perché il proprietario che è il Ministero dell'economia e delle finanze deve avere la disponibilità di somme di questo calibro e stabilirle mediante una legge che ora si chiama di stabilità, allora si chiama legge finanziaria; anche questo mancò. Il teste Guidi dice, infatti lo dice: "È stato necessario prendere delle decisioni, visti i forti impegni che questo programma presentava; richiedeva anche delle decisioni da prendere al livello di azionisti", l'azionista e il Ministero dell'economia e delle finanze, "e anche a livello di Stato", cioè di politica generale. Ma questa cosa poi l'ha accennata anche Zallocco, all'udienza del 9 luglio 2014, su domanda di un patrono di Parte Civile, che voleva assicurarsi che le Ferrovie avessero fatto un risparmio sulla vita dei cittadini, dice Zallocco: " ma la capacità economica l'aveva, ma ora Divisione Cargo prendersi la briga dal punto di vista generale di accollarsi senza nessun appoggio, perché le scelte di questo genere tecniche

dovevano per forza essere validate dalla struttura centrale Trenitalia è probabilmente, siccome impastavano sulla posizione del territorio nostro in termini di validità, nel senso anche di trasporto commerciale di merci pericolose, probabilmente impastavano anche più in alto".

Allora, dire che non si è progettato nulla di decisivo mi sembra veramente calunnioso perché era stato progettato qualcosa di definitivo e aggiungo che questa definitività era però scaglionata per più fasi, perché come natura non facit saltus, anche i progetti non fanno salti, prima bisogna decidere tutte queste cose, poi li si attua ciò che si può attuare subito, poi si studia come sviluppare il progetto. In questo progetto c'erano tre fasi e le tre fasi risultano chiarissime propria dal business plan prodotto dal Pubblico Ministero. Prima fase, attuabile subito, monitoraggio satellitare del treno e avviso telefonico al macchinista della anomalia riscontrata dal monitoraggio. Seconda fase, sensori di avvenuto svio posti sul carro, comunicanti direttamente wireless con nella cabina del macchinista, in maniera che il macchinista fosse automaticamente avvertito della anomalia, senza bisogno di passare dalla centrale di monitoraggio satellitare, era la seconda fase. Terza fase, il detettore che diventa premonitore e qui viene il punto tragico perché dal punto di vista tecnologico un

seniore capace, attraverso un algoritmo matematico, di capire che si sta determinando una condizione pericolosa per cui potrebbe derivarne uno svio, non esiste al mondo, non c'è ancora e non ci può essere, lo ha spiegato Resta molto chiaramente, non c'è energia elettrica sui carri e per quanto nel progetto, chiamiamolo Maestrini, fosse prevista la dotazione di pannelli fotovoltaici sul tetto delle cisterne, in maniera da dare un pochino di energia al sensore di avvenuto il deragliamento, con comunicazione in cabina via wireless, non era sufficiente questa dotazione per far diventare il detettore un previsore dello svio. È un progetto meraviglioso, ma avrebbe dovuto aspettare che fossero compiuti e finiti gli studi avviati anche, come ha spiegato Resta, non solo da scienziati italiani fra cui i professori del Politecnico di Milano, ma anche da scienziati giapponesi e americani, eccetera, interessati alla tecnologia di tipo elettronico; in tal caso la dotazione di energia elettrica non sarebbe bastata e si sarebbe dovuti ricorrere ad altre fonti di energia, come ha detto, con le mini turbine, con la vibrazione, con altre cose che ad oggi, 2016, ancora non è disponibile. Ma Guidi dice, e il Pubblico Ministero ne approfitta, quindi dice: "Sì che si poteva fare, anche subito". Ma che cosa si poteva fare subito? Si poteva fare il monitoraggio satellitare e l'avviso telefonico al macchinista, questo sì, si poteva

fare subito, ma sempre in previsione che le quattro condizioni propedeutiche si verificassero perché, se non si verificavano, lo studio diventava puramente teorico, non sarebbe servito a nulla, perché Trenitalia non avrebbe mai potuto dotarsi di una flotta adeguata di ferrocisterne. Dice: "Ma questo sistema si sarebbe potuto applicare a carri non di Trenitalia?". Guidi risponde: "Certo che sì". Fra l'altro dice: "La tecnologia che avevate ideato, che l'ingegner Maestrini aveva portato in seno a Trenitalia, avrebbe consentito questo tipo di scelta tecnica di un allarme in cabina? L'allarme in cabina intendo quello automatico, non quello per via telefonica, quello automatico proveniente dal sensore". Guidi dice: "Certo, è uno sviluppo che poteva essere fatto, nel senso che se una parte mai non arriva mai". E perché dice non parte mai? Perché per partire ci voleva il via libera, bisognava che questo progetto un po' faraonico se vogliamo, perché 1 miliardo e 710 milioni di euro non sono un sacchetto di noccioline, sono tanti e bisognava che corrispondesse ad una precisa politica del Governo in carica, politica che né nel Governo Berlusconi, né nel Governo Prodi è mai stata coltivata. Dice ulteriormente, io mi devo dolere di una cosa perché il Pubblico Ministero nella sua requisitoria, proprio a questo proposito, dice, avendo domandato se si sarebbe potuto installare sui carri un sensore che

mandasse un allarme al macchinista, cioè la fase due, non la fase uno, quella dell'avvertimento via telefono, si inventa una risposta che Guidi non ha mai dato. Afferma che Guidi avrebbe affermato: "Sì, si poteva anche installare un sensore di svio che anziché comportare la frenatura di emergenza, mandasse un allarme al macchinista che gli consentisse quindi di scegliere se frenare o no". Questa risposta Guidi non l'ha mai data, ha dato un'altra risposta, ha detto: "È uno sviluppo che poteva essere fatto, cioè nel senso che uno se non parte mai non arriva mai". Poi ad una domanda, sempre in argomento, del Pubblico Ministero: "Quindi tecnicamente era possibile dotarsi del sistema e del parco carri, era possibile?". Guidi risponde: "Sì, sì, poi bisogna vedere se ci si riusciva in due anni o in quattro, perché dipendeva dalla concretizzazione delle quattro condizioni pregiudiziali, senza le quali il progetto sarebbe rimasto, come purtroppo è rimasto, monco". Resta è molto preciso, all'udienza del 20 aprile 2016 dice: "C'era di buono in questo progetto che dà subito il progetto aveva capito che il detettore EDT 101 non era adatto a prevenire lo svio, quindi questo era il primo risultato di pregio, cioè l'EDT 101 non erano strumento adatto nel caso di Trenitalia per proteggere il rischio dello svio. Dall'altro lato lo studio aveva l'intuizione, l'orizzonte come dice lei, che quello non è sufficiente e bisognava

pensare a qualche cosa. Il secondo aspetto positivo è che c'era effettivamente l'analisi dei punti di debolezza dell'EDT 101, che interveniva a svio avvenuto, cioè che faceva perdere", qui voleva dire la padronanza, "perdere la macchina al personale di macchina, cioè scusate, il personale di macchina non aveva più il controllo della frenatura e quindi il freno andava in frenatura automatica e questo è l'altro pregio. Di contro il sistema prevedeva di installare un sistema fotovoltaico che alimentava i sensori posizionati da qualche parte, che monitorava una situazione che poi trasmetteva un degrado, una situazione di pericolo al personale di macchina il quale avrebbe affrontato lo stop. Quindi, l'altro pregio che ha messo in luce il progetto e che ha capito già qual era la criticità del problema, i nostri carri non sono elettrificati, non c'è potenza elettrica sui nostri carri e quindi bisognava studiare qualche cosa che fosse in grado di avere localmente una produzione di energia". E pensare che nel capo d'imputazione si dice "soluzioni di ingegneria non complesse e peraltro sicuramente alla portata delle capacità progettuali e tecniche di Trenitalia". Ma chi le scrive queste cose? Su questo punto nel 2006 ancora si torna sull'argomento, sulla realizzabilità del progetto e viene emesso da Trenitalia un position people sul trasporto delle merci pericolose; in questo position people ancora si ripete

con estrema chiarezza che l'effettivo passaggio, eccetera, sarà condizionato dagli seguenti aspetti: dall'elaborazione di una normativa vincolante, dall'attrezzaggio e operatività degli impianti terminali e un adeguato quantitativo di materiale rotabile.

Dunque, più chiaro di così si muore. Perché si arriva ad imputare a Maestrini in modo particolare l'omissione di progetto? Si è dato da fare con tutta l'anima, se poi le condizioni non si sono verificate non dipende dall'ingegner Maestrini, e ne viene dall'ingegner Andronico, dipendeva dallo Stato, dallo Stato, inteso come Governo e Parlamento. Ritorna la domanda: "Ma questo progetto, almeno per quel minimo in cui poteva essere realizzato, si poteva applicare su carri non di Trenitalia?". La risposta è no, ma un no secco, nel senso che tecnicamente sì, se il detentore proprietario del carro avesse acconsentito a dotare il carro suo di questo sistema, ma allo stato attuale, dice Guidi, udito all'udienza del 24 febbraio 2016: "Allo stato attuale non si può frapporre ostacolo alla circolazione di carri marcati RIV, tanto è vero che noi che abbiamo fatto una grandissima campagna", attenzione che questo è un esempio calzante, "per prevenire gli incidenti e abbiamo modificato qualcosa come 10.000 carrozze già quando c'era l'ingegner Maestrini, l'abbiamo fatto anche perché nel frattempo l'agenzia aveva messo in campo tutta una serie

di disposizioni, però quando ci siamo trovati a dover trainare le carrozze dei tedeschi che arrivano da Monaco e le carrozze degli austriaci che arrivano da Vienna noi non abbiamo potuto imporre di mettere il nostro sistema, che nel caso è il sistema di lateralizzazione delle porte per cui a comando del macchinista si aprono solo dal lato del marciapiede e non si aprono dall'altro lato, quindi abbiamo dovuto mettere delle persone a guardare le porte, una per carrozza". Dico traffico, viaggiatori con imprese ferroviarie gemelle, sorelle, la ÖBB non gliel'hanno potuto imporre, figurarsi se si poteva imporre a qualcuno detentore e proprietario di carri non immatricolati in Italia di dotarsi di un sistema che era progettato, cioè di un sensore di avvenuto svio, eccetera, monitorato attraverso la localizzazione satellitare e conseguente avviso telefonico al macchinista". L'unica possibilità di applicazione, lo dice anche l'ERA, non si può imporre il divieto di trasporto con balconi non equipaggiati nei confronti delle parti coinvolte che abbiano deciso di non implementare questa specifica misura di sicurezza, tenne poi presente che in base a quello che ho detto prima, cioè al decreto legislativo 162, anche questo monitoraggio attraverso il satellite e la relativa comunicazione telefonica al macchinista avrebbe dovuto essere approvata come specifica tecnica di interoperabilità, quindi non dipendeva... Anzi, da chi

dipendeva? Ve lo dico subito da chi dipendeva, lo dice l'ingegner Chiovelli, lo dice l'ingegner Chiovelli all'udienza del 24 giugno 2015: "Sui detettori di svio non è un provvedimento che può essere preso direttamente a livello nazionale perché, trattandosi di una caratteristica costruttiva di materiale rotabile, un provvedimento può essere assunto solo con una specifica tecnica di interoperabilità europea, quindi ci deve essere l'accordo della maggioranza degli Stati membri". Che cosa c'entrano Maestrini e Andronico? Se si fosse trattato di carri Trenitalia forse, forse, perché ripeto non era né la possibilità, non avevano potere impeditivo, nemmeno imperativo, potevano soltanto proporre e poi l'ERA attraverso quei gruppi di lavoro avrebbe potuto inserire i detettori migliori, progettati diversamente, eccetera, nelle specifiche tecniche di interoperabilità. Tutte cose che non si sono verificate e i carri marcati RIV o comunque immatricolati all'estero privi di (inc.), hanno potuto e continuano, continuano a potere ancora oggi, essere ammessi sulla rete ferroviaria italiana senza alcun ostacolo, senza alcuna autorizzazione in più. Dovrei concludere. Più volte in questo Tribunale è risuonato l'invocazione ad ottenere verità e giustizia. Lo dico io, lo dico anch'io: bisogna fare luce sulla verità che bisogna rendere giustizia a chi è innocente perché come si è anche detto ai morti è dovuto il più

grande rispetto, ma questo non significa che ai vivi il rispetto non sia dovuto, agli innocenti perseguitati ostinatamente da accuse infondate ed anche offensive, deve essere resa giustizia da voi. Esclusa ogni altra ipotetica conclusione, questa Difesa deposita una memoria di sintesi di tutto quello che vi ha detto, portandovi via tanto tempo, la memoria è più stringata, ma contiene tutti i riferimenti anche alle fogliazioni, quindi non vi costerà fatica trovare dove si trovano i documenti, dove si trovano le dichiarazioni, eccetera, questa Difesa chiede per entrambi gli imputati Andronico e Maestrini la piena assoluzione perché il fatto specifico a loro addebitato non sussiste. Eventualmente, per non aver commesso il fatto. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato Piazza.

Difesa Andronico - Avvocato Agatau

AVV. AGATAU - Mi associo nella difesa testé finita dall'Avvocato Piazza, nell'interesse dell'ingegner Andronico.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato Agatau.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 13:15.

- Viene ripreso il procedimento alle ore 14:20.

PRESIDENTE - Avvocato Mittone, è pronto? La parola a lei.

Difesa Castaldo e Soprano - Avvocato Mittone

AVV. MITTONE - In una discussione così frastagliata ed ampia, è inevitabile che si tocchino problemi già toccati da altri o che si rinvii soltanto in maniera accennata, quindi al Tribunale rivolgo questa premessa: non si aspetti da questo intervento l'articolazione completa (inc.), in quanto l'obiettivo è quello di sintetizzare quelli che sono gli elementi portanti...

(Il microfono non funziona).

PRESIDENTE - Mi scusi, Avvocato, eccolo qua, quello è il migliore, quel microfono va bene.

AVV. MITTONE - Va bene, grazie. Quindi non si aspetti il Tribunale un lungo intervento in cui si tocchino in maniera parcellizzata tutti i temi. È una causa in cui molti sono intervenuti prima di me, di colleghi Difensori e ne interverranno ancora molti. Quello che mi interessa è cercare di tratteggiare le linee portanti della tesi d'Accusa, cercare di vedere quali sono i sensi che l'Accusa ha voluto dare ai suoi temi e vedere la leggibilità delle obiezioni; senza dare alla parola un connotato diverso da quello che filosoficamente ha, se le loro congetture reggono alle nostre confutazioni. E le congetture quali sono? Le congetture, cioè le ipotesi di accusa sono quelle secondo le quali bisogna considerare i ruoli degli imputati, mi riferisco a Soprano e Castaldo,

e cioè chi sono, le loro condotte e cioè che cosa fanno e l'evento, che cosa è accaduto. Dall'intreccio di questi tre piani cerchiamo di capire se l'accusa che hanno mosso i Pubblici Ministeri, cioè la violazione di certe regole, regole che sono state descritte nel capo di imputazione, hanno una tenuta. Quindi ruoli soggetti, condotte operatività, evento. Il Tribunale comprende che questi tre piani, qualora si intersechino, danno vita a delle riflessioni più penalistiche, da aula di giustizia, cioè delle riflessioni in tema di colpa e cioè qual è stato l'atteggiamento che queste persone hanno avuto allorché hanno agito e causa, qualora queste condotte hanno avuto un riferimento con il risultato finale che è questo evento. Ma qual è la confutazione? La confutazione che svilupperemo si muove su tre piani: il prima, il dopo e il perché. Noi non sceglieremo all'analisi analitica dei vari documenti, estraendoli dai contesti con cui sono stati letti, per cercare di disegnare dei profili, cercheremo di capire se sono confutabili le accuse del Pubblico Ministero che ha toccato questi tre livelli, considerando il prima, cioè quali sono le regole secondo le quali la accusa si struttura; il dopo, che cosa hanno detto dopo gli organi di controllo? Hanno mosso obiezioni, hanno mosso conferme, hanno sostenuto l'accusa del Pubblico Ministero, non l'hanno sostenuta? Voi comprendete che uno dei criteri ermeneutici classici è

proprio cercare di capire non soltanto qual è la regola prima che avrei dovuto usare, ma è anche capire successivamente quali sono le reazioni all'applicazione di questa regola che gli organi di controllo muovono. Terzo, ma che dovrebbe essere il prima, il perché cioè che influenza vi è stata rispetto all'evento che si è prodotta degli argomenti portati dal Pubblico Ministero? Allora incominciamo per ordine, incominciamo per ordine perché le imputazioni che muove l'Accusa sono delle imputazioni che hanno a che fare con un principio fondamentale, cioè sono esistite delle regole, esistevano delle regole che sono state violate? Erano delle regole che appartenevano al patrimonio ferroviario, inteso in senso ampio, che non sono state attuate? L'imputazione, ha ragione l'avvocato Piazza che ha discusso questa mattina, è una imputazione letterariamente faticosa da leggere, ha un che di barocchismo, ma cercando di estrarre dalla lettera il significato si tratta di regole che hanno una loro elasticità; hanno citato cioè il d.p.r. 753 del 1980, articolo 8 e 10, che significa nella sostanza di avere diligenza nella sicurezza ferroviaria, e articolo 8 adottare le cautele suggerite dalla pratica per evitare sinistri. La più generica delle affermazioni, è un obiettivo limite che ci si pone quando si fanno muovere i treni, come per dire quando si va in macchina bisogna cercare di essere prudenti, come dice il codice

della strada, ma non ancora la regola rigida, è quella che i professori che hanno parlato in questi giorni chiamano regola elastica, ma regola sempre è. Oppure il decreto legislativo 162 del 2007 che all'articolo 8 non è che vada tanto distante, dice sempre e soltanto che bisogna avere la massima attenzione, massima cautela nella sicurezza ferroviaria. Poi viene citato il decreto 1 del 2009 dell'ANSF al punto 2 e 3 ed anche questo non dice molto di più di quello che ho detto prima; dicono invece molto le istruzioni tecniche di Trenitalia ed è per questo che dicevo che sono violazioni di regole esistenti, che sono regole italiane, non ve le sto a leggere, ma le accenno; una DFS del 1997 sulla scadenza degli assi e delle corone, una del 1993 sui controlli degli ultrasuoni non distruttivi, una del 2007 sul controllo degli assili, una del 2007 sulla periodicità della verifica. Che cosa voglio dire con questo? Che la Accusa, nella sua contestazione, ed è quella con cui noi dobbiamo fare i conti, ha detto a noi tutti: "Esistevano delle regole, che stabilivano criteri di prudenza; queste regole, nel caso concreto, sono state violate; queste regole erano regole vostre, signori che gestite e attuate il traffico ferroviario, le avevate poste voi, sono vostre, solo che in questo caso avendo a che fare con un carro che proveniva dall'estero, trasportando che merce pericolosa, non le avete attuate.

Esistevano, erano lì sul vostro tavolo, le avevate fatte voi, ma non le avete attuate". Tanto è vero che poi, continuando, scrive l'estensore del capo di imputazione: "Di non aver preteso nel contratto standard manutenzioni uguali a quelle italiane, non aver preteso cioè regole uniformi che avrebbero portato ad attenuare i rischi o, in ipotesi di accusa, evitare l'evento". Questo è l'assetto. E allora per confrontarsi con gli antagonisti, in questo caso processuali, è sempre meglio cercare di capire qual è il loro pensiero perché soltanto nel confronto si riesce ad arrivare a capire se questa tesi infondata o questa tesi soffre di incrinature. Non dice molto di più la Accusa, adesso noi possiamo anche liofilizzarla, invece che farne 10 pagine farne 2, ma non dice molto di più. Parla poi, certo, del fatto del cabotaggio che è pure una norma nostra interna; parla di regole e di tecnologie applicabili, e ancora più elastica, ma siamo sempre su questo quadro, lì alla parete il quadro dell'Accusa è: voi non avete rispettato le vostre regole e quindi la colpa è specifica perché avete violato le vostre regole regolamentari, e le regole sono quelle che ho sommariamente letto e queste regole quindi che ho sommariamente letto meritavano rispetto anche sotto il profilo del fatto che taluno degli imputati, mi riferisco ai miei, sono datori di lavoro e quindi accanto a queste regole vi erano regole non

ferroviarie, ma regole sulla sicurezza del lavoro, che non sono state soddisfatte. È questa l'accusa? È questa l'accusa. Allora rispetto a questa accusa bisogna confrontarsi. Io, guardate Signori del Tribunale, non dirò molto sull'aspetto della sicurezza del lavoro, ne hanno già parlato colleghi ed altri ne parleranno, è un tema molto aperto perché anche qui c'è il confronto tra opinioni e prospettazioni diverse. Quando ci trovavamo in un'epoca nella quale l'81 del 2008 non era ancora nata, ma viveva ed invecchiava la normativa precedente del 1955 numero 547, vi era una disposizione ad hoc secondo la quale quella normativa non si applicava al trasporto ferroviario. L'81 del 2008 era la normativa precedente, quella che all'articolo 2 dice: "Le norme del presente decreto non si applicano in quanto ci saranno appositi regolamenti agli impianti gestiti dalle Ferrovie dello Stato" la normativa 81 del 2008 questa riserva non la pone, quindi viene da credere che si applichi questa normativa alle Ferrovie, con tutti i distinguì che vengono fatti interpretativi sul quando si applica questa normativa rispetto alle situazioni concrete. Vi è stato però un intervento legislativo, come vi ha anche ricordato il professor Stile, che ha ritoccato l'articolo 3 al punto 2 inserendo tra le eccezioni applicative il trasporto ferroviario. Vi è un momento transitorio all'articolo 3.3 con la legge 101 del 2012, ma sia come

sia, in questa sommaria pennellata che vi ho dato, il decreto 81 del 2008 ad oggi continua a non applicarsi alle Ferrovie. Sarà giusto, sarà sbagliato, noi non siamo qua per darvi giudizi di valore; siamo qua per vedere se l'applicazione di queste norme è corretta oppure no e noi riteniamo che lo sia, noi riteniamo cioè che abbia fatto difetto in questa costruzione di ipotesi di accusa da parte del Pubblico Ministero, indicare come violazione di norme all'interno del decreto 81 del 2008 anche quanto, secondo una lettura approssimativa tra l'altro avallata anche con la giurisprudenza perché il professor Stile vi ha letto una decisione in questo senso, di un Tribunale non lontano penale, il Tribunale di La Spezia, in ogni modo in questo senso non fosse applicabile. Ma in questo quadro qual è la conseguenza che... La prima conseguenza, la prima regola che sarebbe stata violata? Vi ho parlato prima di violazione di regole. E come si violano le regole? Non soltanto con la circolazione, ma la circolazione intanto avviene in quanto vi è alla base un contratto e allora le regole che si viola non sono su tre piani: sono le regole contrattuali, le regole di circolazione e le regole di manutenzione. Questi sono i tre piani secondo i quali il Pubblico Ministero ritiene che le regole siano state violate; sono state violate delle regole attinenti ai contratti che hanno dato vita alla circolazione di questi treni di merci pericolose,

attraverso la circolazione, cioè come sono stati immessi sul territorio nazionale; terzo, come sono state mantenute. Incominciamo con la prima, i contratti. Come già detto che sono stati già colleghi che hanno parlato prima di me, che hanno trattato questa materia, quindi l'abbozzerò perché non merita un riapprofondimento totale. Ma i contratti... Intanto voi sapete che i contratti sono due che riguardano i miei assistiti e riguardano cioè il contratto di noleggio che FS Logistica ha fatto con la società tedesca, adesso i nomi iniziali ci interessano poco, quelli più attuali di più, che è la GATX, nel 2005 e rinnovato il 13 gennaio 2009 ed è il contratto 304161; poi vi è il contratto di trasporto che FS Logistica incardinata con Trenitalia dal 1 gennaio 2009. Quindi possiamo dire che intanto i treni con merce pericolosa trasportata circolano sul suolo italiano in quanto vi sono delle regole contrattuali che assistono questa circolazione. Si tratta di regole contrattuali che consentono ad un carro non italiano, straniero, di venire in Italia e di circolare. Il contratto ha un firmatario, il firmatario del contratto di FS Logistica è il dottor Mario Castaldo, mio assistito e di un signore tedesco che non ci interessa. I contratti firmati, quello di trasporto, per una scelta, non una bizzarria perché le bizzarrie qui non esistono, è una scelta, sono firmati da due soggetti ignoti; uno è l'ingegner De Visentini di

Trenitalia e l'altro è un certo signore, passato poi all'onore delle cronache della discussione del Pubblico Ministero per altra ragione, Furio Bombardi. Allora se noi dobbiamo pensare a questo primo livello, cioè delle regole contrattuali che consentono ad un carro straniero divenire in Italia a circolare, e se è stato osservato tutto ciò che doveva essere osservato, noi sappiamo che ci sono due contratti che si congiungono come fossero due segmenti di un asse e consentono a chi noleggia di dare a trasporto, sappiamo però che il contratto di noleggio è firmato da un soggetto che è qua davanti a voi e che attende la vostra risposta giudiziaria, ma il contratto di trasporto da due soggetti non sappiamo neanche chi siano, non li abbiamo mai visti.

Beh, questo se vogliamo sempre fare in maniera dialettica un confronto di idee, non ci può che portare ad una riflessione. Ma perché? Se i contratti sono il veicolo normativo e regolamentare che portano un mezzo che ha avuto l'evento disastroso che conosciamo in Italia e sui quali si focalizza l'attenzione della Procura per dire che i contratti erano stati fatti in modo tale, scorretti, per cui il firmatario, i sovrintendenti la società di quel contratto deve essere imputato, ma perché mancano all'appello proprio coloro che hanno firmato il contratto che ha determinato il trasporto in Italia? Perché uno non è che possa superare delle perplessità,

tra l'altro Signori del Tribunale stiamo dicendo il non detto, lo scritto sì perché è scritto, ma il non detto, perché questo è un argomento che non ha mai destato interesse e curiosità; è giusto che non susciti questo interesse e questa curiosità perché l'obiezione del Tribunale potrebbe essere: "Ma scusi, avvocato, a lei che le interessa se non sono mai venuti presenti davanti a noi i firmatari del contratto di trasporto?". Io dico no invece, che mi interessa, perché io voglio cercare di capire nella costruzione intellettuale dei Pubblici Ministeri perché è rimasto privo di interesse il contratto di trasporto, che è quello che ha determinato la circolazione del carro in Italia, in quanto i due firmatari sono due signori del tutto anonimi, uno vituperato alla fine per delle e-mail che ha mandato dopo l'evento, ma in ogni caso mai venuti qui. E De Visentini chi sarà? Boh! Allora cercando di grattare sotto la crosta e cercando anche di trarre degli insegnamenti logici, possiamo fare una affermazione non smentibile, che ci sono chiamiamole per comodità discrasie soggettive in questi contratti. Per quanto riguarda FS Logistica l'imputazione quella che ho citato prima barocca, ma è un merito per taluno scrivere in modo barocco, non è che volevo fare nessun tipo di accusa, barocco perché è un po' complessa, articolata, c'è dentro tutto per non dimenticare niente. Cos'è che non c'è? Per FS Logistica,

il datore di lavoro; voi non trovate nella descrizione del contratto stipulato da FS Logistica con prima KWPM... come si chiama... e poi GATX, l'indicazione di un datore di lavoro. Ma la discrasia soggettiva, ed anche qua non ho paura di smentite perché non ci sono, è che per Trenitalia i datori di lavoro sono due, ma non compaiono i firmatari del contratto e i datori del lavoro di Trenitalia sono due e sono Castaldo e Soprano. L'ultima discrasia, neanche discrasia, l'ultimo dato di fatto, perché queste sono discrasie soggettive monoliticamente non demolibili, in FS Logistica il datore di lavoro non c'è, in Trenitalia ce ne sono due, il firmatario dei contratti di Trenitalia FS Logistica (inc.), non hanno militato in questo processo. Pubblico Ministero in replica, visto che è molto attento ai nostri argomenti, potrebbe dire: "No, Avvocato, ma proprio lei me lo dice che non hanno militato in questo processo?", perché il firmatario del contratto di Trenitalia ha militato in questo processo. Il problema è che voi del Tribunale non lo sapete, lo so io perché ero il Difensore e l'ingegner De Visentini che è stato archiviato, è stato archiviato e voi avete prova dell'archiviazione, perché il provvedimento è stato prodotto. Ma non è un argomento carico di malizia, è un argomento logico; allora, tra le discrasie soggettive FS Logistica non ha un datore di lavoro, Trenitalia ne ha due, il firmatario del contratto

di trasporto di Trenitalia non c'è, ma c'era ed è stato archiviato. Secco, decreto del G.i.p., dottoressa Spada Ricci, su richiesta del 6 maggio 2013 dei miei contraddittori e la ragione per la quale è stato archiviato si deve osservare... È stato messo in circolazione il carro sulla base di questo contratto di trasporto firmato da De Visentini, ma è altrettanto vero che la partecipazione di De Visentini ai fatti per cui è procedimento penale risulta limitata unicamente agli aspetti commerciali relativi alla conclusione del contratto. Io sono ben contento, lo difendevo io, per poco non sveniva dalla gioia il De Visentini quando vi erano le nubi di questo processo che si stava avvicinando gli dissi: "Guardi che lei è stato archiviato" - "Ma no, archiviato?" - "Sì, archiviato, perché lei si occupa dell'aspetto commerciale". Ho detto al dottor Castaldo: "Dottor Castaldo, lei invece è rinviato a giudizio" - "Ma come, se è stato archiviato il De Visentini, anche io mi occupo di aspetti commerciali, come mai lui?". Probabilmente aspetti commerciali che avranno avuto delle venature diverse, non lo so, non è spiegato ma continua, perché la seconda parte è più interessante della prima, cioè non è farina del mio sacco, l'hanno scritto loro, quindi io sono tranquillo di non delegittimare nessuno. Io leggo, anzi con molta soddisfazione perché De Visentini veramente è andato in brodo di giuggiole: "In

relazione al quale, d'altra parte, era stata effettuata con attività conclusasi nel 2009 la sostituzione degli assili, la frattura di uno dei quali ha causato i danni alle persone e alle cose per cui è procedimento penale", dato di fatto incontrovertibile, anche qui De Visentini sarà contentissimo, era un ingegnere, curava gli aspetti commerciali, questo non è assolutamente un contrasto, tanti ingegneri fanno gli ingegneri come gli assistiti dell'Avvocato Piazza che abbiamo sentito stamattina, che fanno gli ingegneri puri, curano gli aspetti commerciali, niente di più. Ma è la seconda parte, e proseguo: "Così intervenendo, indiscutibili cause sopravvenute da sole sufficienti a determinare gli eventi e quindi, sulla base dell'articolo 41 secondo comma del Codice Penale - su cui non indugio - vi è una richiesta di archiviazione". Che cosa vuol dire?

Io, ripeto, non voglio buttar la croce su De Visentini che è l'uomo più contento di questo mondo ed io, come suo Avvocato, anche; dico però che, quando parlo di discrasia soggettiva, voglio capire perché a qualcuno va bene e a qualcuno va male, cioè se per capire se a qualcuno va bene ci sono degli argomenti, voglio capire se quegli argomenti portati ad un altro si applicano o vi sono delle differenze perché concludo in termini logici che, se le situazioni sono identiche, non capisco perché vi sia una soluzione che costa nove anni di reclusione al

dottor Castaldo e l'archiviazione al De Visentini, non penso di sbagliare, la logica è dalla mia parte. La logica è dalla mia parte perché? Perché se il criterio di giudizio, che io condivido, è che chi si occupa degli aspetti commerciali non abbia la percezione a 360 gradi globale, lo scenario aperto e luminoso di quello che significa la circolazione dei treni perché bada soltanto, soltanto... bada ai profili finanziari dell'accordo, allora mi si deve dare ragione del fatto che Mario Castaldo cura gli aspetti commerciali; l'amico D'Apote, nell'assistere l'amministratore della società Galloni, aveva messo in luce ciò che è una verità, che Castaldo era a capo di una divisione, quella che si chiama business, affari. Allora, se è business, visto che ora siamo travolti da un linguaggio non italiano, se lo traduciamo in italiano con un dizionario banale, significa affare. E l'affare cos'è? È il profilo commerciale, sono i conti e allora io vorrei capire se l'ingegner De Visentini, a cui va tutta la mia simpatia per essere uscito da questo processo meritatamente, non debba salutare la sciagura del dottor Castaldo che è in questo processo, sulla base di questo criterio interpretativo immeritatamente. Poi c'è il secondo aspetto che apre uno scenario davvero rivoluzionario. Perché? Perché De Visentini nel momento in cui si occupa degli aspetti commerciali e quindi meritatamente si

occupa del business, dell'argent, dei soldi, dei conti, del calcolatore, delle percentuali e quindi immeritevolmente dovrebbe rispondere, infatti non risponde perché viene archiviato, gli viene abbinato il secondo criterio e qui io sono in attesa non solo della data vostra sulle repliche, ma anche del contenuto della replica che mi farà il Pubblico Ministero. Perché? Perché se lui firma il contratto di trasporto con decorrenza 1 gennaio 2009, si dice che è sostituito l'assile nel 2009, si è rotto l'assile, Signori del Tribunale guardate che io sto leggendo un testo del Pubblico Ministero, non c'è arzigogolo su, eh... "Si è rotto l'assile nel 2009 e quindi la frattura dell'assile è una causa sopravvenuta, ex articolo 41 secondo comma indiscutibile, che rompe il nesso causale e quindi è immeritevole di conseguenze penali ,anche solo dell'accesso in quest'aula perché è stato archiviato ed il G.i.p. non ha esitazioni nell'approvare questa impostazione il 3 giugno 2013, il secondo criterio interpretativo che è veramente più incidente su questa causa del primo, perché sul primo, profili commerciali, vero, non vero, si tratta solo di capire perché sono veri per uno e non veri per l'altro; però cambia, se mi permettete, la gergalità, la musica quando si parla di causa sopravvenuta perché questa è proprio una prospettiva diametralmente opposta sotto un profilo concettuale a quella che persegue la Procura in

questa causa; la prospettiva che persegue la Procura in questa causa è chiara: c'è un carro costruito nel 2004, acquisito alle forze italiane nel 2005, sostituito con manutenzione in qualche sua parte nel 2009; questo carro, per una serie di combinazioni interpretative delle leggi, di coincidenze disgraziate, ma soprattutto del malgoverno delle regole che c'erano ha avuto la frattura dell'assile. Tu che ha il firmato quel contratto, che l'hai fatto entrare in Italia, che non hai osservato le regole di manutenzione sei responsabile anche del fatto di aver mal gestito il carro quando si è rotto l'assile. Allora, se questa è l'impostazione, con una comodità che non voglio utilizzare, ma che ho l'obbligo di sottolineare, (inc.) sarebbe di una causa sopravvenuta. De Visentini è stato archiviato per questo, neanche prosciolto all'udienza preliminare, archiviato. E allora lungi da me polemizzare con la Procura, che anzi ha fatto un intervento laborioso, concettoso, complicato e che ha determinato la necessità da parte nostra di delineare il quadro del suo pensiero, ma il suo pensiero è questo. Non avrebbe avuto senso impiegare tante udienze a ricordare tanti documenti ferroviari italiani, che non sarebbero stati osservati, a fronte di un carro estero che entrava in Italia; non avrebbe avuto senso contestare di non aver usato quegli standard manutentivi che tanto sono apprezzati in Italia e che tu Italia non li usi quando

noleggi i carri esteri; non avrebbe avuto senso impiegare tanto tempo nel discutere del fatto che hai fatto entrare un carro marcio, è stata molto bella la frase, penso del Consigliere Amodeo, con la sua esposizione effervescente: "Hai fatto entrare un carro clandestino!". Un carro che nessuno controllava, girava, poteva andare dove voleva, nessuno sapeva dove fosse, ti andava bene tutto, è un irregolare, ecco, diciamo clandestino è un termine un po' angoscioso, diciamo irregolare, andava, veniva, si fermava e che ci importa? Tanto non è controllato da nessuno... Poi anche questa direi pittoresca, quasi fiabesca costruzione iniziale, questa sì dovuta ad uno spirito non giuridico, quasi di questo carro fatto da rottami, come se venisse da una zona degli zingari, i rom del centro Europa, sa quei film slavi di Kusturica, tutto dondolante... vai a sapere questo carro vecchio come è fatto. Ma non è così, ho concesso molto perché apprezzo lo sforzo dei Pubblici Ministeri, ma non è così. Al momento mi basti dire che i due criteri interpretativi dell'archiviazione di De Visentini sono due criteri uno di fatto, l'altro di diritto, apprezzati dal G.i.p. che li ha accolti e quindi mi chiedo perché il primo, di fatto, non sia trasferibile a Mario Castaldo che è nella stessa identica situazione, se dobbiamo stabilire in quel muro dei cassettei come piace a noi, che veniamo da una tradizione giuridica sistematica, lì c'è il cassetto,

operatore commerciale non risponde del contratto che firma, firmato De Visentini. Là c'è il cassetto, operatore commerciale che ha avuto una richiesta di 8 anni di reclusione, Mario Castaldo. Io vorrei solamente sapere che differenza c'è. L'altro argomento di diritto che merita invece una considerazione più ampia è quello del 41 capoverso, è scritto 41 capoverso eh, cioè io ho firmato il contratto di un carro del 2005, nel marzo 2009 ha avuto la sostituzione degli assili, la frattura di uno di questi ha causato l'evento, così evidentemente, intervenendo indiscutibili cause sopravvenute da solo è sufficiente a determinare gli eventi. Signori del Tribunale, io non voglio sostare più di tanto, però come dicevano i vecchi Avvocati, mi pare già un buon argomento; i vecchio Avvocati dicevano così: "Forse non hai ragione, ma è un buon argomento" e i vecchi Avvocati insegnavano ad invertire i ruoli. Questo è un buon argomento, che cosa mi opponi? Beh, sul primo punto io cosa ti posso opporre? Che Mario Castaldo aveva probabilmente qualcosa di più dell'essere solo un operatore commerciale.

E io cosa dico? È vero, aveva qualcosa di più perché gli viene contestato di essere anche datore di lavoro poi di Trenitalia. Ma sul secondo punto? Poi si può dire che non è vero, cioè le conclusioni di 15 anni in giù di pena denotano che il Pubblico Ministero può darsi che abbia

cambiato idea, ma è un buon argomento, un buon argomento perché vuol dire che vi è stato un momento nel percorso intellettuale della Procura, perché questi processi qua non è che si coltivino attraverso un'illuminazione pitagorica di un momento, si costruiscono nel tempo, si ragiona, come ragioniamo noi Difensori per trovare una chiave di lettura e così sarà per la Procura. Può darsi che abbiano cambiato idea, può darsi, ma è un buon argomento per noi. Perché dicevo di Castaldo che forse ha un elemento in più? Eh, sì, Castaldo forse ha un argomento in più, ma andiamo per ordine. In questo contratto di noleggio, quindi il contratto che firma Castaldo con GATX, si possono fare alcune osservazioni, che sono già state fatte eh, osservazioni riguardo il rispetto delle condizioni contrattuali, la correttezza dell'esistenza di queste condizioni contrattuali e poi, devo dire, un argomento serio, oh, questo sì che è un argomento serio, è un argomento che merita approfondimento, cioè è l'argomento relativo alla scelta del fornitore; perché qui che si applichi oppure non si applichi la normativa 81 del 2008, noi riteniamo di no, ma che si applichi o non si applichi, certamente un criterio di buon governo della propria competenza aziendale è quello di scegliere il fornitore buono. Tra l'altro, avendo anche alle proprie spalle dei criteri di massima regolamentari che mi suggeriscono di scegliere al

meglio, ma questo mi sembra che sia un dato di fatto indiscutibile, ciascuna azienda... cioè non ci può essere un deficiente a capo di una azienda o di una struttura che sceglie il peggiore a danno della sua azienda, salvo che non abbia interessi laterali ambigui e malsani, di solito si sceglie il migliore, ma questo capita a tutto, in ogni attività relazionale, la scelta del professionista, come la scelta di un bene, è sempre indirizzata ad una scelta positiva, quindi come lo scelgo? Anche qua la... dicevo prima la ricostruzione un po' pittoresca della Procura, dicevo prima del carro vecchio, dell'immigrazione clandestina del carro che ha superato le frontiere ottenendo il disinteresse del controllore della frontiera, poi gira per degli anni senza che nessuno sappia dove sia, non si sa, an sit et ubi sit, come dicevano i vecchi civilisti, non si sa dove sei e chi sei. Anche qua si dice: "Beh, intanto hai scelto, come hai scelto? GATX come l'hai scelta?". L'hai scelta ma... il ragionamento però è comprensibile, nell'ottica dell'Accusa lo capisco fino in fondo. La scelta del fornitore non mi viene contestata portando delle prove che ho scelto male, la scelta del fornitore mi viene contestata perché ho scelto uno che poi ha avuto l'incidente, cioè è un po' diverso, cioè io potrei avere scelto il migliore, ma che ha avuto un incidente. Ho scelto male. Ho scelto male perché questo era il peggiore

e, essendo il peggiore, ha avuto anche degli incidenti. Poi c'è una terza ipotesi, ho avuto fortuna, scegliendo male, di scegliere bene perché ho scelto il peggiore che non ha avuto l'incidente. La Procura ragiona secondo una regola diffusa, non posso certamente censurarlo alla Procura, perché è una regola diffusa nel sentire comune, cioè vedere il poi per indagare sul prima, ha avuto l'incidente, quindi hai scelto male. Hai scelto questa società tedesca, potendone scegliere molte altre ed hai scelto male perché ha avuto l'incidente. Ma supponiamo per un momento che si volesse nel 2004 - 2005 capire la società tedesca che cos'era, a prescindere da una banalissima osservazione che di regola, almeno... La leggerezza dello spirito mediterraneo non tocca i tedeschi, non è certamente un criterio di scelta, ma quante volte nel sentire comune, chiacchierando, nella necessità di scegliere una macchina, scegli una macchina tedesca perché è più affidabile di un'altra? E' una banalità, non è neanche una massima di esperienza, è una banalità. E questa è un'agenzia tedesca. Allora, GATX Europe è il secondo gruppo in Europa che nel 2015 occupava il 22% di mercato, con 166 mila carri, di cui 20 mila in Europa, secondo gruppo in Europa. Quindi, tornando al paragone della macchina, io non ho preso la macchina creata in un paese slavo, lontano, che mi piace, costa poco, ma non so che garanzie mi dà, è come se

prendessi una delle eccellenze delle macchine tedesche, se dobbiamo vedere la diffusione del mercato. Possiamo dirlo? Possiamo dirlo. C'è un elemento per dire... cioè la Procura ha portato un elemento per dire che ce n'erano altre ugualmente diffuse sul territorio, che a livello di prezzo erano più competitive? Non sappiamo niente, di questo non sappiamo niente, cioè non sappiamo se la scelta del fornitore è dovuta a un fatto economico, perché questa costava di più o di meno, se c'era un altro fornitore, come se fosse stata una gara, che offriva meglio, che aveva un'attrezzatura diversa, che ha portato un dossier... Pensate, Signori del Tribunale, quando facciamo le cause sulla turbativa d'asta, quando vediamo le gare d'asta che c'è chi ha un dossier bello e chi ha un dossier brutto, che c'è chi offre 10 e l'altro offre 8 e io scelgo e devo dare ragione perché ho scelto, perché ho scelto un parametro. Qui io l'unico parametro che so offrirvi è che è la seconda società europea con 20 mila carri che girano in Europa e che ottiene il 22% di mercato. Ho scelto male? Beh, certo che se vedo quello che è capitato dopo ho scelto male, perché non mi ha dato sufficiente affidabilità, sì, ho scelto male, ha ragione la Procura, hai fatto una scelta pessima, Logistica, a scegliere GATX perché GATX ha avuto l'incidente. Ma se noi ci mettiamo secondo il parametro ordinario per dare giudizi, nel momento nel quale io stipulo quel contratto

e stipulo quel contratto affinché questa società mi noleggi dei mezzi, io a quel momento dell'incidente ovviamente non sapevo nulla, ma in quel momento io sapevo che era la seconda d'Europa e girava con 166 mila carri, di cui 20 mila in Europa? Ho scelto male? Forse. In quel momento pensavo di scegliere bene? Sicuramente. Per suffragare l'argomento della scelta la Procura, secondo me in maniera inconsapevole si rende conto della fragilità dell'argomento del dire "hai scelto male perché hai avuto l'incidente", perché è un argomento che veramente non fa onore a chi lo formula, perché io devo giudicare nel momento in cui faccio il contratto se avevo credenziali tali per stipularlo, cita l'articolo 23 del decreto 81 del 2008. Qui non voglio ritornare sul tema se è applicabile o non applicabile, mi confronto con l'articolo. L'articolo 23 stabilisce che sono vietate le fabbricazioni, la vendita, il noleggio e la concessione in uso di attrezzature di lavoro non rispondenti alle disposizioni legislative regolamentari vigenti in materia di salute e sicurezza del lavoro, sono vietati e la Procura dice: "Questo non era conforme alla sicurezza". Perché non era conforme? Beh, noi diciamo perché ha avuto l'incidente, perché nel momento in cui io scelgo quel fornitore, che non sia conforme non lo so. Ma soprattutto la Procura non tiene in considerazione l'articolo 57 secondo comma del 81 del 2008, perché l'articolo 23 è un

monito, è una norma di auspicio; è vero che dice sono vietati, intendiamoci, però noi sappiamo in Italia, negli altri Paesi no, ma sappiamo in Italia che i divieti sono un segnale linguistico privo di senso se non hanno la sanzione, noi lo sappiamo perché ci possono essere divieti dovuti alle regole consociative e ci sono i divieti giuridici. I divieti giuridici intanto hanno spessore in quanto hanno una sanzione, in quanto sennò è un divieto curioso se non ha una conseguenza e qui la struttura dell'articolo 23 è connessa all'articolo 57 secondo comma. Perché? Perché sono vietati la vendita, il noleggio e quindi mi fa pensare che è vietato a chi? A chi vende e chi noleggia, che non è FS Logistica, quindi non è un problema di scelta del fornitore, ma è un problema di attenzione ad un fornitore che può commettere delle infrazioni, perché l'articolo 57 secondo comma dice che sono puniti con sanzione i fornitori che violano l'articolo 23. Quindi che cosa vuol dire? Che questo articolo 23 stabilisce un divieto e stabilisce una sanzione per il fornitore, per il locatore, cioè colui che dà in uso e questo la sanzione perché? Perché tu metti in circolo un qualche cosa che attenta alla salute e alla sicurezza del lavoro ed è questo lo spirito per cui queste due norme si intrecciano tra di loro. Ripeto, 23 e 57 secondo comma. Quindi sul piano della scelta del fornitore tedesco gli argomenti del Pubblico Ministero

sono tutt'altro che suadenti. Sono, come diceva un uomo di pensiero torinese, "sono affascinato, ma non convinto", anzi sono convinto del contrario; affascinato dell'idea, dell'argomento, ma sono convinto del contrario, primo perché non ho scelto male, se si guarda al momento in cui scelgo; secondo perché la legge di supporto a proposito della scelta è un argomento di supporto che ha a che fare e sanziona chi mi dà la roba, non io che la ricevo e quindi... e d'altra parte c'è anche un senso, abbia pazienza, c'ha anche un senso perché il cialtrone è colui che mi dà qualcosa che non è conforme alle mie regole, è una persona che trucca le carte mentre sto giocando con lui e quindi merita la punizione. Non c'è l'articolo 57 secondo comma che dice: "è punito il fornitore e colui che stringe accordi con il fornitore, con la sanzione". No, si parla solo di fornitore perché è lui che mette in uso e in diffusione qualche cosa di anomalo e di irregolare. Dicevo poi di Trenitalia, dicevo poi del trasporto, ma prima il trasporto di Trenitalia è connesso alle condizioni generali. Il Pubblico Ministero ha con grande robustezza sostenuto la tesi secondo cui già le condizioni generali del contratto, tra l'altro scritte in inglese, indicavano una serie di comportamenti che sono stati violati nel concreto. L'Avvocato Giorgi vi ha eloquentemente demolito questa impostazione, cioè vi ha fatto considerare come

queste condizioni generali siano tutte incentrate sull'obbligo di colui che loca, di fornire qualche cosa conforme, di attrezzarsi per la manutenzione, di imporre a colui che riceve ciò che è noleggiato di far transitare il mezzo da un manutentore che pagherà lui e cito a raffica, anche perché il tempo passa, gli articoli 4, 6.3, 7 e 8. Beh, l'8 è il più clamoroso perché FS Logistica si carica del rischio per ogni sinistro, "salvo che non sia colpa del locatore", cioè qui stiamo parlando di trasporto di merce pericoloso, se il sistema di tutela della circolazione italiana non funziona e provoca un danno, sarò io che ho ricevuto questo mezzo a pagarmi i danni, salvo che non sia colpa di colui che me l'ha dato. E in caso nostro? A me pare di sì. C'è qualche cosa di stonato in queste condizioni? A me pare di no. FS Logistica tra l'altro, disse l'Avvocato Giorgi, non è neanche un'impresa ferroviaria, perché... qui citare le normative di legge e riuscire a centrarle non è cosa semplice, io ci provo, così intanto il Consigliere annota se sbaglio. Decreto legislativo 162 del 2007, articolo 1 primo comma, lettera c) definisce un'impresa ferroviaria e, come diceva colui che non fa più l'accusatore, "non c'azzecca" con FS Logistica. 3, primo comma, lettera g) definisce le imprese ferroviarie ed FS Logistica non è impresa ferroviaria, è un'impresa commerciale. Ha obblighi di sicurezza? Non ha obblighi di sicurezza e lo

dice Chiovelli all'udienza del 24 giugno 2015, lo dice l'ANSF successivamente, sempre con Chiovelli, il 7 giugno 2010. È un mittente, ma non ha obblighi di sicurezza. Se non ha obblighi di sicurezza, lo scenario cambia un po' eh, cioè non è un'impresa ferroviaria e quindi non deve far circolare i mezzi; riceve i mezzi e li dà a Trenitalia per il trasporto. D'altra parte noi, che abbiamo a che fare per professione con i Codici, sappiamo tutti che se fai lo spedizioniere, ciò che fa FS Logistica, adempi ai dettati dell'articolo 1737 che, non sapendolo a memoria, leggo: "Lo spedizioniere è colui che ha l'obbligo di concludere per conto del mandante un contratto di trasporto". Ha l'obbligo di concludere un contratto, che conclude con Trenitalia, non ha un obbligo di sicurezza. E allora? E allora questo spezzone, perché in effetti dobbiamo parlare di spezzone, questo segmento se vogliamo parlare in termini più matematici, questo segmento del contratto di noleggio che porta il carro tedesco ad essere in attenzione all'Italia per essere poi immesso nella circolazione italiana, è un contratto concluso tra un'impresa ferroviaria e un'altra che non lo è. Cosa dice il Pubblico Ministero? Il Pubblico Ministero irriducibilmente dice: "Può anche essere, però voi avete violato una norma", dico "voi", perché il dottor Castaldo ha firmato, è mio cliente, "avete violato quello che dice", sempre l'ANSF che aveva detto che è un'impresa

commerciale e che non è un'impresa ferroviaria con la nota 892/09 del 19 febbraio 2009, noleggio del materiale rotabile, argomento prezioso perché è una nota che interviene prima dell'incidente; sarebbe un criterio guida ed è per questo che è un'indicazione preziosa perché se è un criterio guida io mi devo attenere o quantomeno so che se non mi attengo posso cadere nelle ire della ANSF, che mi controlla e ci sono delle linee guida per noleggiare materiale rotabile. Qual è l'unico problema? Che non si applica a Logistica perché Chiovelli a dibattito, a pagina 63 della trascrizione, dice che questa nota si applica al noleggio tra un'impresa ferroviaria che abbia certificato di sicurezza in Italia, ma non si occupa del noleggio tra un'impresa ferroviaria italiana e gli stranieri, che già lancia una lama che taglia l'interesse e che colpisce; cioè a dire facciamo attenzione che non tutto quello che scrivo io ANSF lo scrivo a favore del mondo intero, perché io mi rivolgo alla circolazione italiana e si tratterà poi di vedere se la circolazione italiana usa carri propri o carri altrui, ma sappiate che, se nel caso in cui ci sia un noleggio di carri, questo noleggio per essere oggetto di queste linee guida deve occupare imprese ferroviarie. Il discorso sulla nota che vi ho letto del 19 febbraio 2009 è bello e che finito perché questa nota non si riferisce a noi, perché dovrebbe riguardare soltanto le imprese

ferroviarie e quindi il tema che veramente comincia ad occuparci è il contratto di trasporto.

Oddio, ci occupa per modo di dire perché l'ha firmato il De Visentini che è stato archiviato. È stato archiviato perché si occupava del settore commerciale e quindi questo farebbe pensare che c'è qualcun altro che se ne doveva occupare, che doveva sovrintendere agli aspetti tecnici, ma è stato archiviato anche perché la frattura dell'assile è un evento successivo che interrompe il nesso causale. Ma io me ne occupo lo stesso, me ne occupo lo stesso perché qui c'è davvero una esigenza di decifrazione. Dicevo prima che mentre Logistica non ha indicato nel capo d'imputazione alcun datore di lavoro, Trenitalia ne ha indicati due; il firmatario è un firmatario che per fortuna adesso vive a Trieste, che è una città bellissima, se non ci fosse la bora che ti travolge, ma non si occupa più di questo processo, l'ingegner De Visentini e ben per lui. Ma Trenitalia è coinvolta per due datori di lavoro. Allora, ha parlato prima l'avvocato Piazza, quindi dico solo una parola, che l'A.s.l. di Viareggio a proposito delle prescrizioni che ha inviato agli attuali Imputati con nota 12 novembre 2015, ha dubitato della posizione di datore di lavoro dell'ingegner Soprano. E va beh... E Castaldo perché datore di lavoro per la divisione Cargo all'interno di Trenitalia, in quanto in questo evento è coinvolto il

personale di condotta, o scorta del treno. Sulle discrasie soggettive ho detto, quindi soffermiamoci su questo aspetto. Vincenzo Soprano datore di lavoro di un'azienda come Trenitalia, che fa circolare i treni e che quindi, comprensibilmente, si avvale di una norma prevista dall'81 del 2008 che stabilisce la facoltà di potersi giovare di quelle che noi chiamiamo, nel nostro gergo, "i datori di lavoro originari ma locali", non delegati, perché il delegato è un altro signore, è un signore che riceve la delega dal datore di lavoro e può fare tutto, meno tre cose e lo dice il Testo Unico. Il datore di lavoro originario, ma locale, è un signore che come il datore di lavoro originario, cioè il padre padrone dell'azienda che si occupa come datore di lavoro della sicurezza è però locale, perché l'Italia è grande, perché l'azienda è ramificata, perché non tutti si possono occupare di tutto e il Testo Unico 81 del 2008, tra l'altro redatto da un Magistrato che noi di Torino abbiamo ben conosciuto come antagonista, ma formulatore anche di approfondimenti, che era il dottor Guariniello, si rese conto che non è che puoi chiedere all'amministratore delegato di quella che una volta si chiamava Fiat, che se c'è uno stabilimento in Puglia lui debba risponderne se c'era un oggetto che non era sufficientemente protettivo verso i lavoratori; ci sarà il direttore di stabilimento che o è delegato, o è datore

di lavoro originario, ma locale. In una sentenza di 10 anni fa la Cassazione esaminò questo caso e si chiese se si trattava di una situazione esonerativa di responsabilità per il datore originale... di lavoro originario generale e non locale e argomentò che lo era nella misura in cui si trattava di un soggetto datore di lavoro originario locale, con una propria autonomia, che non doveva essere il portaborse di quello generale. E allora? E allora in Trenitalia, che devo dire è azienda che conosciamo per la sua dimensione quantitativa, qualitativa, geografica, ha delle singole unità produttive, ce l'ha detto Landozzi e quando ce lo dice un Ispettore di Polizia, Testimone del Pubblico Ministero noi ci crediamo. Non offre... non deve offrire elementi di supporto, ma io ve li offro anche. Perché? Perché Landozzi dice che le unità produttive sono costruite sulla base di una comunicazione organizzativa che è quella che tra l'altro fa il documento di valutazione dei rischi; il documento di valutazione dei rischi non potrebbe farlo il delegato, lo fa il datore di lavoro originario locale e il personale della condotta o scorta treno, interessato a questa vicenda, appartiene all'unità produttiva di Genova, Divisione Cargo. Questo ce lo dice Landozzi, che ho già detto, il 29 ottobre 2014; la dottoressa Vari e poi, udite, il consulente tecnico delle Parti Civili Orsini, che parla appunto ed esamina il

documento di valutazione dei rischi di Genova. E perché di Genova? Perché è quello che riguarda il personale di scorta e di condotta del treno, purtroppo coinvolto in questo evento. E allora cosa vuol dire questo? Vuol dire che non basta etichettare come datore di lavoro l'ingegner Soprano responsabile di questo contratto, in quanto datore di lavoro e non firmatario, perché c'è dubbio che lo fosse, ma in ogni caso la sua qualifica deve essere valutata, compenetrata, commisurata, soppesata con l'analoga qualifica che hanno i datori di lavoro originari locali. Domanda: esistevano? Esistevano. Comunicazione organizzativa 123 del 2008, ce lo dice Landozzi; Orsini discute sul documento di valutazione dei rischi di Genova, perché? Perché questi soggetti erano di Genova e allora il Soprano con l'essere datore di lavoro, allorché c'è una unità produttiva di Genova con un suo datore di lavoro, c'entra meno di niente. Ma il Castaldo? Intanto Castaldo ha firmato un contratto di noleggio in cui non ha obblighi di sicurezza, ma lui può essere certo, datore di lavoro della Divisione Cargo, ma non di Genova, cioè i rapporti con questo personale citato nel capo d'imputazione ed estrapolato come soggetto referente del datore di lavoro non c'entra nulla. Divisione Cargo è una grande divisione, ma il personale dipendente da Genova, è quello che vi diceva l'Avvocato Piazza prima. O noi abbiamo una visione totalizzante dell'azienda, sotto

il profilo del 81 del 2008, per cui tu sei datore di lavoro di tutti e di nessuno e su tutti devi sovrintendere come un buon padre di famiglia, ma se vengono ammesse le unità produttive e vengono ammesse con un loro datore di lavoro e se questo datore di lavoro fa il documento di valutazione dei rischi perché è un datore di lavoro originario locale, questo fa sì che si appanna, si scolora, si attenua la presenza di questo padre padrone che è datore di lavoro di lavoro che sta nella sede legale e nella sede centrale, perché la norma consente di averne locali. E allora, se questo è vero, Trenitalia ne aveva uno locale. Nella mira la Procura ha sbagliato bersaglio, perché doveva mirare a Genova e non a Roma; se cita il personale... perché poi diciamocelo chiaro, diciamocelo anche con la franchezza che merita questa causa a fronte della sua gravità, la franchezza sta nel fatto che se vale la 81 del 2008, se vale l'applicazione di questa disposizione sulla salute dei lavoratori, bisogna incontrare due temi: il primo è questo, che gli unici - per fortuna - soggetti dipendenti dall'azienda, personale di scorta del treno, erano sotto la divisione di Genova e non di altri e avevano un loro datore di lavoro; secondo è il tema che hanno affrontato e altri affronteranno e non dedico null'altro di parola a che cosa significhi luogo di lavoro, che non è un problema da poco, Giudici, perché il luogo di lavoro è

dove si lavora, come diceva un vecchio detto, lo dice la parola stessa e dove si lavora è dove ci sono lavoratori e non lavoratori. Io mi posso trovare in un luogo di lavoro, non essendo un lavoratore, ma deve essere un luogo di lavoro. ora la disgrazia, la tragicità di questo incidente è che da luogo di lavoro si è esteso a non luogo di lavoro; la cosmicità di questa vicenda sta proprio in questo, ma non si può dimenticare, avendo noi a che fare tra queste mura del diritto, che questo è il diritto, e questa è la regola contrattuale.

Ho detto che ci sono altre due che ci contestano, regole: la regola di circolazione e la regola di manutenzione. I contratti sono stati fatti male, sono stati fatti male senza considerare gli obblighi che aveva colui, soggetto italiano, che immetteva sul territorio italiano questi carri stranieri e noi abbiamo risposto che le norme seguono condizioni generali di contratto che sono previste tra l'altro in un allegato di questi monumenti normativi di tipo europeo e che non trasferiscono gli obblighi dal locatore al locatario; che FS Logistica non è impresa ferroviaria e non ha obblighi di garanzia e che per Trenitalia il firmatario manca all'appello e i datori di lavoro sono troppi, anzi troppi ma nessuno interessato. Il firmatario manca all'appello e i datori di lavoro non c'entrano. Ma quali sono le altre due regole, gli altri due piani? Se dovessimo considerare...

non si spaventi, Presidente, tanta carta, ma faccio in fretta. Se dovessimo considerare in maniera un po' più leggera quello che invece è gravissimo, qual è la voce del Pubblico Ministero? La voce del Pubblico Ministero in materia di circolazione e in materia di manutenzione discende da questa tesi di fondo. Vede, ci possiamo intrattenere, se non oggi, in un'altra occasione, su temi specifici, ma discende tutto a catena, è una catena come fosse una valanga che raccoglie elementi, ma bisogna essere in cima alla montagna per capire qual è l'origine della valanga e l'origine dalla valanga sta in questo: circolazione e manutenzione, signori ferrovieri italiani, sono due principi regolati da norme assolutamente superiori alla media. Voi avevate l'obbligo di stabilire quali rischi c'erano anche per questi carri sul territorio italiano, avevate l'obbligo di mettere in servizio questi carri sul territorio italiano, come fate per i vostri carri, avevate l'obbligo di fare questo cabotaggio, questa verifica come andava fatta, per immetterlo sul territorio italiano, avete considerato i carri europei, mi scusi, non voglio trascendere nel linguaggio, come dicono a Roma "i figli della Petacci", cioè quelli proprio miseri, ma perché poveri tedeschi? Trattateli come li trattate voi, siete così bravi con i vostri carri, nessuno vi può dire niente, siete i migliori d'Europa, ma perché per i carri europei e

soprattutto i tedeschi non usate la stessa attenzione? Perché non usate una soluzione uniforme? Perché non avete, come per i carri italiani, un dossier di sicurezza? Perché per i carri tedeschi, come per gli italiani, non avete una considerazione sul sistema gestione della sicurezza? Perché nei carri tedeschi, come per quelli italiani, non fate un'analisi dei rischi? Rischiate di prendervi dei carrozzoni come quelli degli zingari che hanno, cito quello che ha detto il dottor Amodeo, rumore, corruzione, riutilizzano addirittura i pezzi, riciclano, non li comprano neanche nuovi, assemblano, tolgono... fanno del bricolage sul carro ferroviario. Ma santo Dio! Mettete sul territorio italiano dei carri come si deve. Perché tutto questo? Perché col senno di poi si è verificato un incidente e, se voi aveste fatto attenzione dall'inizio, applicando queste regole, l'incidente non si sarebbe verificato. Ecco che, come dicevo all'inizio, il tema della colpa su cui ha parlato il professor Stortoni, figuriamoci se io intervengo su quel tema lì, però il tema della colpa, violazione della regola, si sposa con l'altro grande tema, che è il tema della causa; quella colpa ha determinato quella causa, la violazione delle regole ha determinato quell'evento e quindi quell'evento non si sarebbe verificato se fossero state rispettate quelle regole. E allora certo che tutto si rovina, come una

valanga, dicevo dalla cima del monte, a catena, e quindi non hai fatto questo che avresti dovuto fare, perché avevi l'obbligo di trattare nello stesso modo paritario e non considerare carri di serie B quelli europei. Non l'hai fatto, sei in colpa. L'avessi fatto, l'evento non si sarebbe verificato. Questa è la sintesi liofilizzata del grande tema che hanno affrontato i Pubblici Ministeri e, se non ce l'hanno a male, ma io sono sicuro che non ce l'hanno a male, hanno adottato una scelta che... diciamo normativamente autarchica. Bada alle regole italiane! Ma che ti importa del resto d'Europa? Guarda cosa hai in Italia, applica queste due regole, l'Europa faccia quello che vuole! Tanto tu hai buoni sistemi e l'evento non si sarebbe verificato se tu l'avessi applicati. Questo evento è lì, è un macigno purtroppo gigantesco, incorreggibile ed insopprimibile che manda i suoi bagliori nella ricostruzione dei fatti; quello non si sarebbe verificato, se tu avessi seguito queste regole, ecco il tema. E lì in mezzo rischi, sistema gestione di sicurezza, messa in servizio, dossier di sicurezza, l'analitico, affannato, quasi compressivo modo di analizzare quasi in maniera dogmatica i singoli documenti, per far vedere che in quei documenti che sono i migliori che potevamo fare, avevamo lasciato una latitudine tale per cui c'entravano anche i carri stranieri e non li abbiamo rispettati quei documenti e

quelle regole perché quelle regole inserite in quei documenti non le abbiamo applicate per i carri stranieri. Questa, Signori del Tribunale, è la tesi, se ho capito, ma penso di sì, e penso di non essere smentito dalla Procura.

Una tesi autarchica, da vecchi dazi; tu, appena sei lì alla frontiera, signore, basta, pensa che sei in Italia, applichiamo queste regole italiane. Tra queste dedico qualche parola a una che ha affaticato Procura, ha affaticato Parti Civili, su cui ci siamo intrattenuti, perché una delle accuse, tra le tante che ci vengono mosse per questa gestione insufficientemente nazionalistica del problema, perché noi le norme ce le abbiamo e sono buone e perché non le applichi anche ai carri tedeschi che vengono in Italia, riguarda il cabotaggio. E qui chiederei al Tribunale di focalizzare il problema fino in fondo perché sembra che questo cabotaggio sia la matrice, sia la madre di tutti i mali, sia la rovina di tutte le famiglie ferroviarie, perché non è stato fatto il cabotaggio e quindi, visto che noi non è che parliamo da storici o da economisti, ma da turisti che vedono colpa e causa collegati insieme, dobbiamo pensare, correlando colpa e causa che intanto il tema ha un suo rilievo, in quanto osservata questa regola l'incidente non si sarebbe verificato, senno a noi... che (inc.) che il cabotaggio sia stato osservato... Beh, se è

una censura con una sanzione amministrativa ce la diano. A noi in questo processo interessa che se il cabotaggio non è stato osservato, ma osservando l'incidente non si sarebbe verificato, è causale rispetto all'incidente, è quello che il professor Stortoni diceva ieri, la causalità della colpa, che sembra un po' una disarmonia concettuale, ma è l'armonia del buon senso; la colpa in quanto tale non ci interessa se non è legata alla causa, e quindi la colpa deve essere causale rispetto ad un evento. Il Cabotaggio si inserisce a tutto titolo in questa situazione. E che cos'è? Ma voi lo sapete che cos'è e io non indugiero a ripercorrervi la storia arida dei documenti; è quella misura prevista da una procedura funzionale operativa del 2003 di Rete Ferroviaria Italiana, composta da diverse parti, con tanti allegati, con alcuni modelli, che è stata evocata in quanto a un certo punto di questa... di questo percorso del carro entra a pieno titolo per la sua applicazione. Se noi dovessimo applicare un principio non giuridico, ma narrativo letterario, è una storia di un carro che parte dal 2005, nella sua compattezza formale, non so se sgangherato con le scatole vuote che ballano dietro, non lo so, ma compattezza formale perché omologato e immatricolato presso le agenzie che sovrintendono la circolazione dei carri in questi paesi stranieri. Gira, a un certo punto viene cambiato, vengono cambiati gli

assili a fine 2008, primi 2009, uno di questi assili cambiati si rompe, evento tragico di cui discutiamo. Se dovessimo fare esporre in maniera riassuntiva la narrazione di questi fatti, è questa. Cos'è che ci interessa? Bah, se vale il principio del professor Stortoni e della dottrina come la sua, illuminata e dominate, non vale il 2004 e 2005. A me che avessero mezzi... fatta con pezzi di fortuna, cosa a cui non credo, fossero riciclati i pezzi, può anche darsi, ma non ci credo. Io cosa credo? Credo che è stato omologato e immatricolato e credo che hanno rispettato le regole, d'altra parte i tedeschi alle regole ci tengono; l'agenzia di controllo ha incamerato i documenti per autorizzare la circolazione di questo mezzo. Ci interessa? Bah, no, perché non si è rotto il carro, non si è rotto almeno il carro nella sua versione originaria. Cos'è che ci interessa? Ci interessa fare lo zoom dalla fine del 2008 ai primi mesi del 2009, perché nessuno ha sostenuto, neanche il più pervicace oppositore degli Imputati, il più astioso antagonista delle Ferrovie Italiane potrebbe sostenere che quando io ho preso nel 2005 questo carro, sarà stato fatto con pezzi di fortuna, sgangherato, con le gomme sgonfie, non lo so io quello che ha detto il Pubblico Ministero, ma quando io nel 2005 ho preso questo carro, avevo già i sintomi che si sarebbe rotto l'assile. Non si è osato dirlo nessuno. Si è rotto

un pezzo che nel 2005 non c'era e quindi era regolare? Era regolare. Si è rotto un pezzo che è stato messo a fine 2008, primi del 2009, perché cerchiamo anche di usare lo strumento della logica antagonistica con l'accusa, ma anche l'argomento della sintesi. Un vecchio Avvocato diceva: "Bisogna sempre far lo zoom nelle cause" e c'aveva ragione, perché se non fai lo zoom sei sommerso dalle carte, come quelle che io ho qui davanti, e però poi alla fine devo trarre una conclusione. Mi interessa, parlando del 2005, come era fatto il carro? No, non mi interessa, perché c'erano le carte che mi dicevano che era buono. Si è rotto qualcosa ritirato nel 2005 e poi sostituito? No, si è rotto qualche cosa che è stato immesso nel 2008, fine... 2008, primi del 2009, è lì il momento; lo zoom, il mio apparecchio che deve guardare ciò che è capitato, ha il contorno che fa colore, ma la disamina microscopica io la faccio in quei mesi lì, in quei giorni lì, perché è lì che si è verificato il momento topico per la ferrovia italiana. Quindi facciamo pure del colore impressionistico nella cornice, facciamolo, immeritatamente, perché è del tutto irrilevante. Ma noi, come se avessimo adesso questo microscopio, con questa macchina fotografica dobbiamo prendere quel settore, in quel riquadro in cui c'è scritto due lance antincendio, dobbiamo prendere quella tessera di quel mosaico; quello che c'è attorno ci dà

complemento, ma è lì che si è verificato, fine 2008, primi mesi 2009, perché si è rotto il pezzo messo lì, che prima non c'era. E' inutile stare a raccontarsi il mondo intero della Germania ferroviaria, perché quello è lì quel momento.

Allora, se è lì quel momento, è lì che dobbiamo spendere qualche parola sul cabotaggio, perché è lì che viene sostituito l'assile. Non vi sto a raccontare tutta la storia che la sapete già. Quello che serve che vi racconti in questa narrazione ferroviaria è che, dovendo fare la manutenzione quadriennale, c'è l'obbligo di condurre il mezzo all'officina indicata da GATX, quest'officina si chiama Cima, quest'officina facendo il suo lavoro, per fare la manutenzione s'accorge che è utile, necessario, doveroso, sostituire gli assili. Fa, traffica, scrive, manda e-mail, nell'ambito della sua attività, che non ci interessa, no, no, vuol dire che stimolo la vostra osservazione... e chiede degli assili. A chi? A noi Ferrovie Italiane ci può interessare fino a un certo punto, però se li fa dare dalla Jungental. Li montiamo, li serriamo, vengono verificati ed ecco che allora in questa narrazione abbiamo superato il capitolo del preambolo e andiamo al capitolo 1, perché è di lì che parte il nostro interesse nella congiunzione inossidabile tra colpa e causa. Questa è una congiungimento unzione inossidabile che solo in maniera disturbante viene rotta,

disturbante perché si porta qualcosa che disturba, è come se io facendo lo zoom in quel riquadro avessi uno che mi mette la mano davanti. No, questa mano toglila, io voglio vedere quel riquadro lì ed è quel riquadro che noi dobbiamo guardare e allora Cima monta quello che deve montare perché vengono scartati gli assili, il 12 febbraio arrivano le sale da Jungental e siamo a febbraio; a febbraio viene questo tecnico OTIF chiamato da GATX Bailoni, che era stato richiesto il 27 di gennaio e il 19 febbraio, fa la verifica di tenuta intermedia del serbatoio; poi si verificano i freni, poi si scrive a FS Logistica e il 2 marzo il mezzo esce. Qual è il tema? È mancato qualcosa uscendo? Perché io mi immagino anche la preoccupazione, il carro è stato revisionato, hanno sostituito due sale, il carro è come questo mio orologio che però deve essere messo sui binari italiani. Ma c'è stato tutto ciò che doveva esserci per essere tranquilli che il carro potesse circolare in sicurezza? Noi abbiamo due documenti, uno è Cima che manda un avviso di spedizione il 2 marzo a FS Logistica, comunicazione di uscita, in cui si dice tutto quello che si è fatto ed è una comunicazione di uscita e poi ce n'è un altro, GATX manda a FS Logistica sempre il 2 marzo, qui è già un po' più contrattuale, mentre il primo documento è Cima che lo manda, qui è GATX che ha la responsabilità di aver usato Cima come officina e lo manda al suo contraddittore

contrattuale, che è FS Logistica e dice: "Abbiamo fatto tutto quello che doveva esser fatto, abbiamo fatto tutto quello che doveva essere fatto, il carro è a posto per partire, abbiamo fatto...", guardi, è talmente difficile già l'italiano, che avventurarsi a leggere il tedesco lo è ancora di più, c'è una marea di sigle; mai nessuno ha contestato che fossero sbagliate, tutt'al più si dice ce ne sono troppo poche, ma mai nessuno contesta che sono sbagliate. Chessel wagen, carro di uscita, c'è il numero, ci sono tutti i segni distintivi del carro e il carro è pronto, comunicazione di uscita e avviso di spedizione. Tra l'altro un uomo di GATX, Pizzadini, ha compiuto tutti i suoi controlli e l'Ispettore Laurino, che se lo dice lui possiamo essere certi che è inconfutabile, il 5 marzo del 2010 a pagina 51 della trascrizione: "Con questi documenti abbiamo avuto la certezza che Cima ha fatto i controlli", parola documento, se lo dice lui siamo tranquilli che è così, quindi Cima fa tutti i controlli, fa l'avviso di spedizione con quel nome tedesco che non sono riuscito a pronunciare, GATX lo comunica a FS Logistica, è stato fatto questo verbale di visita tecnica della sovrastruttura da parte del tecnico Bailoni. L'ha chiesto chi? L'ha chiesto Cima. Ed è qui che s'innesta, facendo sempre più lo zoom, il problema che viene contestato anche in quell'ampio e sontuoso capo d'imputazione, la regola del cabotaggio perché questa

regola è una regola che più che altro è una procedura operativa, funzionale, 8 luglio 2003, che cito per una ragione che esportò in seguito: TCCSPRPQ02002A222, questa è la procedura e allora la Procura che cosa dice? Atteso che il problema si pone in quel momento, tra febbraio e marzo, perché il nostro zoom del nostro apparecchio che deve centrare il problema per farlo risaltare e analizzarlo meglio e non aver sfuocato i contorni con (inc.) elementi che ne deturpano la fisicità è fine gennaio, primi febbraio 2009. Il Pubblico Ministero, passando non tanto al momento temporale che risponde alla domanda quando si doveva fare, ma passando al momento contenutistico che risponde alla domanda che cosa prevedeva, dice... l'ho segnato perché mi ha colpito, perché il Pubblico Ministero sa che l'argomento di questa causa non è colposo, ma è colposo in quanto causale: "Se fosse stato fatto avrebbe evitato il disastro". Allora, si dice che in questo programma operativo funzionale, seconda parte, punto 4, allegato 6, modello 5, vi è una serie di verifiche non solo della sovrastruttura, ma anche della sottostruttura, che avrebbero imposto attenzione maggiore e sorveglianza su come la sottostruttura appariva e che avrebbero consentito quindi di smascherare questa maledetta cricca, che era mascherata e che non era stata debellata in precedenza. L'allegato 6, modello C, della seconda parte punto 4. È

possibile, perché Baglioni esperto OTIF, è stato presentato anche il suo accreditamento all'OTIF, si è servito per fare la visita tecnica della sovrastruttura dell'allegato 5, abbiate pazienza, è noioso ma è così, seconda parte, punto 3 ed ha disposto la messa in servizio, guardando la parte sovrastante ha fatto una dichiarazione secondo la quale il carro può... c'è scritto tra virgolette "può rientrare e viene ammesso alla circolazione". Quindi questo allegato 5 ha un'importanza soda, cioè densa, perché attraverso questa visita della sovrastruttura è ammesso alla circolazione. Voi direte e potete dire: "Eh, bell'impegno però". Scusa, e la sottostante? Se ha ragione il Pubblico Ministero, quando la guarda questa sottostante?. Fa una dichiarazione uguale per la parte sottostante per ammetterlo alla circolazione? No, non la fa, la risposta è così. L'allegato 6 una dichiarazione analoga a questa non ce l'ha della messa in servizio. Ha una dichiarazione non di messa in servizio, ma ha una dichiarazione che farebbe, su cui ha molto insistito anche l'Ispettore Laurino, secondo cui vi è un parere di conformità. Allora l'allegato 6, che sarebbe questo oggetto della censura, che cosa ha come oggetto della sottostruttura? Io non sono capace a mettere le slide, è un macchinario già che mi impensierisce, ma avendo voi poi, in camera di consiglio, quando lo riterrete, sotto gli occhi questo

allegato 6 modello 5, quando parla di sottostruttura indica gli oggetti della sottostruttura. Non è che dica: "Sottostruttura, guarda tutto quello che vuoi. Vuoi vedere qualcosa della sottoscrizione? Mettiti lì sotto e guarda". No, dice: "Sottostruttura: carrelli tipo, sale montate tipo, costruttore delle sale montate, freno, ultima revisione". Non per un fatto espressivo, ma ho sottolineato "tipo", cioè non dice "carrelli, sale", dice "carrelli tipo". Cosa vuol dire tipo? Io ho una macchina, una autovettura e so che il tipo è il tipo di vendita della macchina, non è la caratteristica della macchina. Se io dico "tipo", vuol dire che la macchina è di quel tipo lì, "carrelli tipo, sale montate tipo, costruttore delle sale montate, freno, ultima revisione", questi sono i cinque punti che deve analizzare nella sottostruttura, non si mette sotto la struttura del carro a guardare con la tuta e con l'olio che cosa sono i pezzi, qualora avesse applicato questa procedura avrebbe avuto attenzione a questi cinque punti. Ma il problema è non l'ha fatto e allora non l'ha fatto... ma ci mancano delle informazioni non avendolo fatto? Noi ci possiamo chiedere, certo Avvocato, certo che mancano delle informazioni perché non sono così modesti di intuizione in Ferrovia da fare un modulo 6 che è uguale al modulo 5, che è un'ottima risposta. Ma aggiunge informazioni utili, funzionali al nostro problema? Perché questa è la

domanda, non è fare... è fare la comparazione terminologica, ma sempre che abbia senso, che abbia funzionalità rispetto al nostro problema di ciò che avrebbe dovuto accertare una visita di sottostruttura effettivamente compiuta. Che cosa doveva accertare? Se c'era la cricca. È lì il punto. Se il Pubblico Ministero ci dice che se l'avessero fatta avrebbero evitato, noi l'avremmo evitato se avessimo scoperto la cricca. Allora non è l'unico che compie Bailoni questo esame, perché poi non dimentichiamo che questo esame a Trecate viene ricompuito da due dipendenti ferroviari, uno di questi Scopelliti e Laurino e se lo dice lui dice qualcuno di assolutamente inattaccabile, che la visita tecnica fatta a Trecate è stata fatta a regola d'arte, cioè in maniera incensurabile. D'altra parte c'è un argomento molto molto rozzo, elementare, primitivo, ma esauriente, che se avessero compiuto la visita tecnica in maniera non conforme ai dettami regolamentari, Scopelliti e il suo collega non sarebbero venuti come testimoni, perché sarebbero stati un anello di congiunzione che avrebbe portato a smascherare il mascherato, la cricca. Laurino dice hanno compiuto bene il loro lavoro, il che vuol dire che la visita fatta secondo i dettami delle normative regolamentari è stata compiuta in maniera corretta. Ma la domanda vera è: ma questo cabotaggio non è stato fatto, ma perché non è stato fatto? Aggiunge poche

informazioni, tocca la sottostruttura per gli aspetti documentali, non vai a vedere la sottostruttura con la pila sotto, con la tutta, a vedere come è fatto, guardi le carte, guardi il tipo di sala, il tipo di carrello, guardi chi è il costruttore delle sale, guardi come funziona il freno, com'è fatta l'ultima revisione, tutti dati che bene o male nell'allegato 5 c'erano già e l'allegato 5 era l'allegato sovrano, perché aveva questa dichiarazione di messa in servizio. La risposta è che questo allegato 6 modello 5 ha al suo interno un pezzo strano, un pezzo strano, un pezzo che desta... non dico sospetto, ma che desta inquietudine. Ma perché? Perché questo allegato 6 modello 5 e poi la seconda parte punto 4 citano, tenendo conto che vanno letti congiuntamente, il fatto che il parere tecnico, il nullaosta all'utilizzo, quello che doveva far Bailoni, secondo le ipotesi di accusa, può essere concesso solo dietro conforme parere favorevole della commissione permanente per le prescrizioni sui recipienti dei gas compressi, ai sensi del decreto ministeriale 22 luglio 1930. Allora è qui che si incontra e si scontra l'opinione opposta di due parti. Il Pubblico Ministero dice: "Va beh, il decreto ministeriale del 1930, è un po' vecchiotto in effetti, quasi desueto, obsoleto, però è possibile come se fosse la spina, o fosse il pungiglione di un ape, io lo estraggo e tutto il resto rimane intatto". L'altra

tesi è no, non è vero, perché il decreto ministeriale del 1930 subordina l'autorizzazione del tecnico al parere favorevole, quindi se manca questo parere favorevole del decreto ministeriale del 1930 è come togliere una carta quando io sto costruendo un gioco di carte sul tavolo, dal basso mi cade tutto. Come diceva un vecchio processualista, "quid juris?". Bah... Intanto l'azienda, sia nei suoi massimi vertici e sia gli uffici legali hanno sostenuto che era tutta la procedura, per questo principio che se togli la carta in una costruzione di carte, quella più basso, ti cade tutto, visto che il decreto ministeriale del 1930 non c'è più, visto che io quel parere non lo posso ottenere, visto che l'autorizzazione non te la posso dare se non c'è il parere, vuol dire che è desueto. E mi riferisco alle lettere degli amministratori delegati Elia e Soprano; ma loro sono ingegneri, con tutto rispetto degli ingegneri, perché qui a momenti ci sono più ingegneri che avvocati, però con tutto il rispetto degli ingegneri, ma scrivono anche l'Avvocato Parrella, il capo dell'ufficio legale e l'Avvocato Maricchiolo, che anche lui ha avuto buona parte in questa vicenda. Maricchiolo scrive addirittura due lettere, una del 18 ottobre 2009 e l'altra è del 5 marzo 2010 ritenendo, dicevo io, che è decaduto tutto. Allora chi è che ci può aiutare? Ci può aiutare Chiovelli. Chiovelli è il taumaturgo, uno di questi

taumaturghi devo dire con le ginocchia un po' tremolanti, perché entra in servizio a tutto campo nel 2008, instaura la sua struttura, riceve competenze, persone, comincia ad operare, comincia ad emettere note, non gliel'ho letto per un caso - Signori del Tribunale - la nota sul noleggio che è del febbraio 2009, quindi come si dice è già operativo, febbraio 2009, prima dell'incidente. Capita quello che capita, viene qui sentito come Teste, e certamente ha questa ruvidità che dipende da una lingua un po' impastata perché, se devi fare un controllo, capiti quel che capiti, sei già attivo, non è proprio che sei in una situazione brillantissima. E allora sentito a dibattimento, mi ricordo il Consigliere Amodeo che ha trattato questa parte dice che ha avuto molte incertezze, sicuro, lingua spesa dal timore processuale lo capisco, è entrato nel giugno del 2008, l'incidente è di giugno 2009, sei lì con i tuoi uomini che devi far controlli e ti capita questo incidente, quando tu devi controllare, non sei in una posizione facile, però dice il Pubblico Ministero a dibattimento ha superato tutte le incertezze, era solo obsoleto il decreto del 1930 e tutto era come prima. Sì, superato l'intervento... sì, sì, ha detto quello, non sto mica discutendo, però devo dire che è stato molto... molto fecondo Chiovelli, perché in una sua nota del 2 ottobre 2009 numero 35, del 2009 parla del cabotaggio e dice che ci sono dei forti dubbi se esiste o

no, ma dice una cosa importante che per noi, devo dire, è risolutiva: "La procedura RFI", non sto a ripetere i numeri, ma vi dico che è quella di cui stiamo parlando, "avrebbe dovuto essere applicata unicamente all'epoca del primo ingresso in Italia, avvenuto nel 2005 e non già nel febbraio 2009, soprattutto non necessariamente presso la Cima di Mantova. Il punto 4 della stessa procedura costituisce espressione residuale rivolta ai controlli di ingresso di carri esteri, idonei al trasporto di merci di classe", eccetera. Quindi che cosa ci dice? Può darsi che doveva essere applicato, può darsi. 35/09, 2 ottobre 2009 ma... punto 22, "ma al suo ingresso nel 2005", quindi il discorso è bello e che andato nel 2009, per l'ingegner Chiovelli. Poi ritorna sul ragionamento con la nota 64 del 2009 e dice: "Si aggiunge che il decreto ministeriale non è stato abrogato, ma è obsoleto", categoria giuridica che mi è oscura, obsoleto, non abrogato, va beh, in ogni modo vuol dire che nessuno lo dovrà utilizzare. E qui, badino Signori del Tribunale che è molto saggio e, devo dire, ha tratto in inganno molti questa espressione, perché dice: "Del resto il decreto ANSF 1/2009 riporta nel quadro normativo di riferimento tanto il RIV quanto il RID, ma non riporta il decreto ministeriale del 1930". Perfetto, giustissimo.

Fa bene Chiovelli a ripetere questo, che gli fa onore, io lo ritengo obsoleto e non lo riporto nel decreto di

riferimento della normativa. Però è stato così poco... poco forse limpido, un po' incerto, perché anche lui non sapeva come togliersi da questo impiccio di fare il Testimone in una causa in cui non si trovava totalmente a proprio agio, in cui dice una cosa sacrosanta, cioè dice: "Tanto è vero che il decreto ministeriale non è stato riportato nel mio decreto 1/2009". Tanto è vero che ha indotto taluno, non ricordo chi, ma taluno sicuramente, ad affermare che la prova dell'esistente permanenza in vigore del cabotaggio, parte seconda, punto 4, allegato 6, modello C, sta nel fatto che è riportato nel decreto 1 del 2009, il che non è vero perché se voi avrete voglia, e purtroppo la voglia la dovrete mettere, ma se voi compulserete quel decreto, vedrete l'allegato A, il quadro di riferimento, cioè la normativa che la ANSF recupera dal passato, non trovate questa procedura; non trovate neanche il decreto ministeriale del 1930, quindi Chiovelli ha perfettamente ragione, ma la sua frase ha indotto ad una lettura ingenuamente superficiale, nel ritenere che fosse permanente questa procedura. Non c'è, non c'è. Non c'è perché riporta le direttive, riporta le prescrizioni, ma le procedure funzionali non le riporta, salvo che io abbia letto male, ma non penso. Allora, se è vero che io ho letto bene, questa procedura è lì in un limbo sospeso, vaga, come un palloncino tirato da una corda, non sappiamo se esiste o non esiste, non sappiamo

se può rimanere a galla, pur essendo obsoleto il decreto ministeriale del 1930; non c'è nel decreto di recupero 1/2009 dell'ANSF, il quale però ritiene che continui a esserci senza questo decreto. Facciamola breve: e se ci fosse stato, che cosa avrebbe portato di informazione di contributo maggiore, per poterci dire che quell'evento non si sarebbe verificato? Non ci porta niente. Ci porta delle informazioni documentali, ci porta delle informazioni visive, le stesse informazioni che avranno poi modo di esprimere i tecnici di Trenitalia Pizzutoli e Scopelliti. Ma qua il problema non è del controllo visivo e del controllo documentale, qui è come li fai questi controlli, non se li fai, perché anche non li fai, ma se li avessi fatti il modo con cui li fai non ti portano a scoprire la cricca, non ci importa. Qui il tema che dovete risolvere, il tema cruciale, il centro nevralgico del processo è individuare ciò che facendolo avrebbe evitato l'incidente, depurando dal vostro sforzo, che non invidio, tutto ciò che è irrilevante rispetto a quell'evento. Cosa dice la Procura? Dice: "Certo, il cabotaggio sì, perché parla di piani di manutenzione". Ma che ci interessano i piani di manutenzione? Ma abbia pazienza, Tribunale, a noi che ci interessano i piani di manutenzione che sono quelli depositati all'ERA nel 2005, quando l'assile cambiato è del 2009? Cosa viene fuori... cosa tira fuori, no, non voglio essere offensivo, che

cosa ci dice in maniera genialmente... quasi irrazionale, perché è lo sforzo del trovare un ancoraggio causale a una colpa, Zallocco? Dice: "Sì, il cabotaggio certo che serviva; la visita tecnica è certo che serviva". Perché? Perché si sarebbe scoperto dai documenti che la Jungental aveva fatto gli S2 con un apparecchio di taratura scaduto. Ma dove siamo? Ma scusi, dove siamo? Primo, io ho i miei documenti che mi dicono che ho fatto... che sono quelli che ho citato, sottostruttura, che mi dicono il tipo di sale, che mi dicono la revisione, che mi dicono il costruttore dei carri, che mi danno queste informazioni. Avessi avuto i piani di manutenzione ne sapevo di più? Sì, ne sapevo di più, ma non nella funzione dell'assile. Perché? Ma perché, come diceva il divino poeta, poi siamo in Toscana, è la contraddizione che non consente, perché i piani di manutenzione sono depositati nel 2004, l'assile è del 2009; io devo avere i documenti del 2009 per scoprire qualche cosa che mi sia utile, rapporto all'evento. Di documenti del 2004 sono (inc.). E nel 2009 che documenti ho? Ho i documenti che qualcuno dell'officina mi dice che può essere messa in servizio, qualcuno che si è curato di sostituire gli assili mi dice che può essere messa sui binari. È nella mia disponibilità la documentazione di Jungental? No, non è nella mia disponibilità. Era ragionevole che lo fosse? No, non era ragionevole, perché la responsabilità del

sapere se Jungental a) ha fatto il lavoro, b) l'ha fatto bene o male, non è mia. Qual è l'unico, qual era l'unico modo? Tanto per venire al sodo, alla concretezza pragmatica che deve accompagnare le cause al di là delle cornici teoriche che danno un sospiro di leggerezza sui grandi temi, ma veniamo alla prassi, veniamo alla pragmaticità: qual è l'unico modo che avrebbe consentito? La risposta è inevitabile... sa chi ce la dà la risposta, Signori del Tribunale? Ce la dà un uomo esperto, che è venuto qua come Teste delle Parti Civili, che apparteneva al mondo ferroviario, è stato amministratore delegato della Divisione Cargo, quella di Castaldo, che poi è diventata FS Logistica, quindi voglio dire di noleggi ne mastica eccome, che ci dice: "Bah, cabotaggio mi sembra che ci fosse". "Ma ha visto dei casi?", "Neanche uno". Stessa cosa che dice Romeo e qui, se dovessimo fare affidamento all'arma della logica, il fatto che non ci sia neanche un caso di applicazione del cabotaggio del 2003 fa pensare che fosse ritenuto abrogato, perché anche qua vale l'argomento al contrario, se fosse stato ritenuto non abrogato, ma non applicato solo in questo caso, ci sarebbero degli altri casi documentali; se non ci sono degli altri casi documentali questo vuol dire che cosa? Che non è mai stato applicato. Ma questa persona, Teste della Parte Civile, amministratore delegato della Cargo, quindi iperesperto di noleggi... "Se si ricorda

che poteva ancora...”, “sì, mi ricordo qualcosa di un decreto ministeriale 1930, però casi non ne ho mai visti” e si chiama (inc.). A un certo punto soffre della domanda cruciale, il nodo, domanda che gli viene volta. “Scusi, lei ha fatto l'amministratore delegato di Cargo, avrà avuto a che fare con carri esteri, cabotaggio...”, “bah, non mi non mi ricordo dei casi, poteva anche darsi...”, “ma scusi un istante, ma qui lo sa lei l'evento che si è verificato?”, “eh, purtroppo certo che lo so”, “si è rotta una cricca di un fusello”, “eh, purtroppo sì, lo so”. Ma uscendo da un'officina non sua, un'officina tedesca o naturalizzata tedesca, poi essendo italiano non ci interessa, ma diciamo tedesca, cosa doveva... “qual era l'unico modo per capire se c'era la cricca?”. “Eh, rifare gli ultrasuoni”, “ma lei li faceva gli ultrasuoni, circa il (inc.) delle verifiche sulla sottostruttura del carro?”. “Andava fatta una verifica sulle condizioni, comunque tutte verifiche di tipo visivo” e io mi ricordo, era seduto lì, quando gli disse la Procura, o una Parte Civile o uno di noi: “Ma scusi, e gli ultrasuoni?” e lui si è messo a sorridere: “Ma scusi, pensa che faccia io gli ultrasuoni? È mica compito mio! Il carro non è mica mio, per fare gli ultrasuoni devo avere dei parametri che io non ho, perché gli ultrasuoni non sono compito mio”. È stato un sorriso non beffardo, perché qui non c'è nessuno che sorride beffardamente, non è stato un sorriso

ironico, perché nessuno qua fa ironia, è stato un sorriso che veniva incontro a una risposta impossibile, perché lui era un Teste della Parte Civile; la Parte Civile avrebbe avuto piacere a una risposta del genere, ma lui non se l'è sentita di dare, perché le uniche visite che vengono fatte... ma amministratore delegato della Cargo, eh, non è la persona che va in giro e pulisce le rotaie nelle stazioni, contratti di noleggio chissà quanti ne ha fatti, e lui si è messo, con un moto della bocca, come per dire: "Ma Avvocato, penserà mica che si facciano gli ultrasuoni?". La riforma dell'88 aveva proposto invece delle trascrizioni, che tanto affaticano le persone che si sentono, i video e noi lì avremmo il video del Teste, noi che c'eravamo, voi che c'eravate, i Pubblici Ministeri che c'erano se lo ricordano; una un'espressione come per dire: "Ma che cosa mi va a chiedere, Avvocato?". Quello era l'unico modo per accorgersi della cricca, che non si poteva fare, che non è stato fatto, ma non si doveva fare. Allora, esaurita questa parte, vi intratterrò non tanto e non più sulle regole, che sono state le regole dei contratti, la circolazione, la manutenzione. Ho detto, sicuramente non volendo insinuare malignamente sul termine, che quelle dei Pubblici Ministeri sono delle congetture, o meglio ipotesi d'accusa. Io vi voglio offrire le confutazioni, come diceva un grande filosofo della scienza "alle congetture

vanno abbinate le confutazioni, se hanno successo o non hanno successo". Nell'espone la congettura vi ho già detto che il problema centrale, lo zoom che ci consente in HD di vedere chiaramente i contorni del problema è quello relativo al rapporto tra la colpa e l'evento che si è verificato. Tutto il resto è colore che non va fatto. E allora le confutazioni sono legate al prima, al dopo, evento eh, prima dell'evento, al dopo dell'evento e al perché l'evento si è verificato, cercando di non ripetere quello che hanno detto già i colleghi. Allora il primo, il prima, il dopo e il perché. Il prima e il dopo sono strettamente collegati, perché sono nella sostanza dei metodi interpretativi della congettura/ipotesi del Pubblico Ministero, quella che vi ho detto prima: noi in Italia abbiamo i sistemi migliori, perché non li avete applicato sui carri stranieri? Perché non avete applicato tutte queste disposizioni che avrebbero migliorato la circolazione e avrebbero migliorato la manutenzione? Voi siete stati sfacciatamente inerti, nonostante aveste delle regole, quelle citate nel capo d'imputazione, che vi avrebbero consentito di migliorare la manutenzione e la circolazione ed evitare l'incidente. Perché dico che sono criteri ermeneutici? Perché il primo, cioè quello che risponde alla domanda del prima, ci dà il tessuto delle norme e la necessità di orientarci in queste norme; prima dell'evento quali norme regolavano la circolazione

e la manutenzione? Il dopo ci dà un altro criterio ermeneutico, e cioè chi è venuto dopo con carica istituzionale come ha giudicato l'operato del prima? Anche qua c'è un segmento che non ha bisogno di tanto olio per essere ingranato e per rendersi inossidabile l'uno congiunto all'altro. Perché? Perché io mi muovo secondo un ordito di norme, che è il prima; dopo l'evento chi controlla come giudica il mio comportamento e come ho interpretato questo ordito di norme? Colui che ha in mano le leve per farmi circolare in sicurezza come giudica come mi sono comportato, che censure mi muove? Sono censure che si abbinano e si appoggiano a quelle del Pubblico Ministero o sono censure di tipo diverso? Sono censure che incrinano la mia legittima aspettativa di veder riconosciuta la mia attendibilità nell'aver interpretato le norme in questo modo, oppure sono norme che avallano questa mia prospettazione? E poi il perché tutto questo ha in fondo, in fondo alla strada, mastodontico, gigantesco, spaventoso, l'evento, perché se non diamo attenzione alla carta dell'evento possiamo dir qualsiasi cosa, possiamo stabilire ogni connessione, ma la connessione va fatta con la causa di quest'evento. Allora, il prima, la confutazione... il Pubblico Ministero si è impegnato moltissimo nella sua requisitoria e ha ricostruito quello che dicevo prima essere l'ordito, la trama della patente con cui

circolavano questi carri. Questo carro era marcato RIV, poi avete saputo nel corso di questo processo, come abbiamo saputo noi, che cosa significa RIV, e quello che sappiamo è che RIV è una disposizione di carattere europeo. Noi sappiamo che RIV dal 1922 è un accordo che lega Stati in cui circolano i carri che assegna all'articolo 31 la manutenzione al proprietario. Si può dire osservare, ma è una affermazione di poco peso, "sì, ma è una organizzazione privati, i privati fanno un po' quello che vogliono". No, è vero che non è governativa, ma partecipano le Ferrovie che hanno in sé un azionariato pubblico, cioè all'epoca partecipavamo noi che eravamo Ferrovie di Stato, quindi voglio dire non è una conventicola di amici che si trova e nel '22 fa nascere il RIV; è un accordo interstatuale non governativo, cui partecipano Ferrovie pubbliche. Poi ci ha detto sempre il Pubblico Ministero che ci si accorge che questo è troppo poco e che con la direttiva 16 del 2001, trasferita con decreto legislativo 468 del 2004 si comincia a pensare che bisogna far qualche cosa di più, qualcosa di più solido, non dev'essere solamente un carro marchiato, deve esserci una operatività che coinvolga tutti, quella che si chiama la interoperabilità. Allora si dice all'articolo 2, lettera B di questa direttiva trasfusa da noi in decreto legislativo 468/2004 che bisogna dare la capacità di consentire la circolazione dei carri in

Europa, senza soluzione di continuità, e si crea questa idea della interoperabilità.

Poi tra l'altro, agli articoli 9, 10, 15 e 16 è anche relativa ai sottosistemi e si dice: "E' precluso limitare o ostacolare l'immissione in servizio quando si adempie alla direttiva". Poi vi è la direttiva 57 del 2008, la quale all'articolo 21/12 afferma che le autorizzazioni rilasciate prima del 2008, tipo RIV, continuano a rimanere valide. Questo, nella sommarietà ricostruttiva storico datariale di quello che sta capitando e per dire alla fine che quando fu firmato il contratto il carro era targato RIV, l'autorizzazione RIV era valida e questa autorizzazione RIV all'articolo 31 stabiliva che la manutenzione era del proprietario. Chi è il proprietario? Il proprietario è KVG... quello che era e GATX. Poi in questo magma regolamentare, in questa costruzione della circolazione europea, accanto all'interoperabilità c'è l'OTIF, che è una trasformazione di una società che esisteva dal 1893 che approva il COTIF, 1980 e 1999, sterile l'osservazione che non è stata approvata ancora che è del '99, ma tutti quanti vi hanno aderito, poi non c'è ancora l'approvazione se non nel 2014, ma è entrato in vigore il 1 luglio 2006 all'interno al RID, che a noi interessa fino a un certo punto, ma che fa parte di questo ordito. Noi abbiamo lì su quella parete un grande mosaico e in questo mosaico abbiamo scritto sopra

"legislazione europea"; abbiamo da una parte il RIV che è la circolazione dei mezzi, dall'altra parte il RID, che è la circolazione dei mezzi, ma nella parte sovrastante. Questa non è un'altra conventicola di ubriaconi che si trovano all'osteria e che fanno un contrattino che vale quello che vale perché l'OTIF approva il COTIF, a 47 membri e a tutti gli Stati europei. 8 luglio 2005, quindi prima del disastro, il Ministero dei trasporti scrive chiedendo di avere cittadinanza fisica nell'OTIF e da allora parteciperà in pianta stabile. Quindi si dice che il RID è da seguire in tutta Europa, con la direttiva 49/96, ratificata con il decreto 41 del 99, si dice che il RID è vincolante. Fatto sta, tutto questo per dire che cosa? Tutto questo per dire che in quel mosaico che ha a che fare con la circolazione dei carri, vi è una progressiva volontà della legislazione e della regolamentazione europea, affinché i carri circolino in tutta Europa. Se il Ministero dei trasporti si scomoda e va all'OTIF, se l'interoperabilità diventa un fatto concreto, se ci sono i vari contratti uniformi di utilizzazione che partono dal 1 luglio 2006 che stabiliscono ancora e confermano che gli obblighi sono, o proprietario o detentore poco conta, ma non sono del paese che riceve i carri, ma sono obblighi che si attestano su coloro che danno, proprietari o detentori, i carri e il contratto di uniforme utilizzazione dice sia

per la manutenzione preventiva, nella sezione 5, che per quella correttiva, nell'appendice 10. Poi arriviamo 2006, con la delibera della commissione 861 che stabilisce che la STI diventa lettera viva, rimane il RIV, i carri già in essere possono continuare a circolare, 7.5.1 della commissione 861 del 2006. Tutto questo per dire che cosa? Tutto questo per dire che vi è in quella mappa che attiene alla circolazione dei carri, non solo come sovrastruttura, ma anche come sottostruttura, vi è una volontà coesa, non sofferente di critiche, secondo la quale vi sia una interoperabilità che i carri possano circolare in Europa e poi che la manutenzione e tutti gli obblighi adeguati alla sicurezza siano del o manutentore o proprietario, quello che si chiama, lo disse la 861 del 2006, un bel termine tra l'altro, "un sistema di mutuo riconoscimento". Sarà così? Bah, probabile che sia così, perché il Ministero che intanto vi partecipa, quando fa la sua relazione il 23 marzo del 2012, dopo i fatti, che devo dire - senza ironia, perché qui ironia non se ne fa - ma ci ha pensato tre anni, quindi ci avrà pensato a fondo, avrà sentito bene quali erano gli spifferi che venivano, per fare una relazione in cui ti pigli tre anni; però fa prima una bozza a dicembre del 2009. Allora, o sia bozza, o sia relazione, voi trovate nel contesto quello che io in maniera provvisoria e, devo dire, molto elementare vi ho proposto: la normativa

europea, che è quello che vi ho detto. D'altra parte, lo stesso Laurino, e quando parla Laurino noi lo citiamo senza aggiungere nulla, 11 giugno 2014, pagina 127, 18 giugno 2014 pagina 138 ripete le stesse cose. Quando parla l'Ispettore Laurino, pagina 135, ripete le stesse cose. Quando parla il professor Toni, 12 novembre e 19 novembre, dice le stesse cose. Quando si parla di libera circolazione, vedete, questo è interessante: il Pubblico Ministero nella sua, devo dire, esposizione leale e senza maschere del suo pensiero, nel quadro normativo che ha depositato in una udienza di giugno di quest'anno, a pagina 12 dice le stesse cose che sto dicendo io, dice che c'è la libera circolazione, dice che... mica smentisce le norme che sto riferendo io. Se voi andate a rilegervi il quadro normativo dice le stesse cose, perché queste sono le norme. E non sono obiettabili, perché le norme sono queste, c'è la libera circolazione, c'è l'obbligo del manutentore e del proprietario. Lo dicono gli accordi privati e gli accordi pubblici. Il Ministero partecipa a questi organismi, che cosa mi vorrai dire, che il Ministero quel giorno lì era assonnato, che ha firmato un provvedimento in cui non credeva? Ma non è possibile. D'altra parte... non è possibile, vi ho detto la bozza in cui si riconferma questo ordito normativo regolamentare; poi abbiamo acquisito anche dell'UIC, che è un altro organismo,

questa volta il padre nobile di tutta questa normativa, l'unione di tutte le imprese che hanno a che fare con la circolazione europea, che ha emesso un suo provvedimento, scritto in inglese, quindi non aspettatevi che vi legga, del 2006 che ripete le stesse cose. tutto questo per dire che cosa? Tutto questo per dire che è assolutamente granitico questo principio, è granitico questo principio che si connette poi a organi di controllo; dicevo prima della nostra agenzia che è entrata in vigore nel 2007 e si è resa operativa al giugno del 2008, con tutte le difficoltà che questo comporta, trasferimento di uomini, competenze, assetti, però voglio dire quando c'era da scrivere sul noleggio, nel febbraio 2009, scrivevano e ha scritto su tanti temi.

Poi c'era l'ERA, che era il grande capo, quello che sta in cima a un monte e riceve informazioni, divulga note di comportamento. Però intanto, se è vero quello che si dice, cioè che la legislazione europea stabiliva questi capisaldi indiscussi anche per l'Italia, perché il Ministero dei trasporti era lì, seduto, perché il RIV era accettato, perché i contratti di utilizzazione uniforme erano sottoscritti anche da noi. Poi si potrà dire che non abbiamo ratificato il COTIF del '99, ma abbiamo scritto dicendo che ci stava bene e il RIV sulla manutenzione che cosa dice? Si avvale di questi... noi di Torino siamo vicini alla Francia, a noi piacciono questi

termini non anglosassoni, ma più charmantes, francesi, le Fiche. La Fiche 433, le condizioni standard per la messa in servizio e il funzionamento, all'articolo 2131323331362332 cosa dicono? Dicono sempre che deve essere il manutentore... che la sicurezza è importante, come si fa a non dire che la sicurezza è importante? Che il vagone va mantenuto in stato conforme ai regolamenti in vigore che bisogna usare le officine autorizzate, le manutenzioni periodiche, le riparazioni per danni, ma poi 3322, la manutenzione al proprietario o al detentore; interessante è il 362: i danni competono al proprietario del carro e l'impresa ferroviaria non risponde per il difetto... ecco, questo secondo me è il cuore: non risponde per il difetto non palese, ma risponde invece se il danno è evidente. Qui, se uno volesse fare il civilista, dovrebbe parlare di vizio occulto, perché è un vizio. È occulto, accipicchia se è occulto! Perché le visite visive non lo hanno rivelato, quindi è occulto ciò che non si vede. Se io non lo vedo, è occulto. Le visite visive sono state fatte correttamente, quindi vuol dire che è occulto, che non è palese e in questo caso il 3.6.2 dice che per i difetti non palesi è responsabile il proprietario del carro e l'impresa ferroviaria risponde solo se il danno è evidente. Ma c'è una logica, c'è una logica in questo ed è la logica che vede dissenso nostro dal Pubblico Ministero. La logica sta nel fatto che, se

io ricevo il carro, quando il Pubblico Ministero ha analizzato le condizioni del contratto uniforme, le condizioni generali del contratto, quando io ricevo un carro, io vado a vedere il carro come fa, visivamente, guardo i documenti, come una... come prendessi una macchina. Se vedo che è bollato, ha le gomme sgonfie, dico: "Scusa, guarda che qui non va mica bene, il difetto è palese". Ma se c'è qualche cosa che io non riscontro all'unica visita che posso fare, che è quella visiva o documentale, rispondi tu che mi hai dato il mezzo. È una coerenza direi da uomo della strada, da colui che ha una capacità relazionale ordinaria. Il vizio occulto compete a colui che non me l'ha detto, che io non potevo vedere, che era mascherato. Certo che se lo vedo e incamero ugualmente il mezzo, sono poi affari miei, mi scusi il termine. Ma qui arriviamo al cuore, il problema come sempre giunge al punto nevralgico. Esiste la legislazione europea? Esiste. Esiste la legislazione italiana? Esiste. I Pubblici Ministeri dicono: "A dispetto dell'esistenza della legislazione europea, la legislazione italiana per ragioni varie, rischio, sicurezza e quant'altro doveva avere il sopravvento". È per questo che dicevo tesi autarchica, cioè la prevalenza della legislazione italiana, perché è molto ben fatta, sulla legislazione europea. Non mi importa che tu fossi lì seduto, come Ministero abbia firmato degli atti, ti sei impegnato

perché la manutenzione è del carro, non mi importa niente, ti sarai forse sbagliato anni prima, ma adesso quando entra il carro qua segui le tue regole, i tuoi standard manutentivi. Questo, in una narrazione scomposta, è quello che i Pubblici Ministeri hanno detto in una esposizione composta. Ma è proprio vero? È proprio vero che c'è la parità? C'è una scelta come a un bivio, io posso andare con la strada europea o con la strada italiana. Ho scelto quella europea, ho sbagliato. Sempre che con quella italiana fossi stato in grado di scoprire la cricca, certamente era più sicura quella italiana. Ma è poi vero che sia così? Perché questo è l'altro tema, sempre quello zoom che dicevo prima, che voi dovete sciogliere. È vero o non è vero? c'è una prevalenza o no della normativa europea su quella italiana? Perché vedete, Signori del Tribunale, se ci fosse la prevalenza della normativa europea su quella italiana, se le direttive trasferite in decreti legislativi avessero una sostanza più pesante della normativa interna emessa dalla azienda italiana, le cose cambierebbero, non sarebbe più così rocciosa la congettura del Pubblico Ministero, sarebbe più sofferente rispetto a questa confutazione. Voi, per dare ragione al Pubblico Ministero, al di là dei numeri, dei documenti, tutto bene, ma per dar ragione al Pubblico Ministero voi dovrete scrivere che nella scelta paritaria, sullo stesso piano, tra legislazione europea e

legislazione italiana, bisognava scegliere quella italiana perché era più sicura, questa è la base sintetica della sentenza di condanna. Io penso che voi non possiate scriverlo, non possiate scriverlo perché questa impostazione, se non fossimo nella giornata avanzata, non avessimo alle spalle il dramma di persone sofferenti e non avessimo l'impegno di portare a conclusione questo, direi che tentano una sorta di brexit ferroviaria i Giudice, vogliono uscire dall'Europa. Sarà forse giusto, sbagliato? Vogliono uscire dall'Europa. Ma possono? Secondo me non possono. Ma intanto non possono perché non possono scegliere loro, ma perché ci sono delle norme che stabiliscono la prevalenza di quelle europee. Leggo la direttiva 49 del '96, tramutata in decreto legislativo 41 del '99: "Ha la prevalenza la normativa europea. 5.3 le modifiche interne possono avvenire solo a seguito di incidente con l'autorizzazione della commissione della CE". La direttiva 16 del 2001 - che ho già letto prima - che deve avvenire il traffico senza soluzione di continuità.

La 861 del 2006, punto 76: l'autorizzazione alla messa in servizio, se data da uno Stato membro è riconosciuta per reciprocità da tutti, per evitare duplicazioni. Questo è un concetto della Commissione europea, qui non è che si parlando di noccioline. La Commissione europea nel 2006 cosa scrive? "Per reciprocità tu devi ammettere i carri

che ti vengono da uno Stato membro, per evitare duplicazioni". Ma voi pensate un istante se valesse la tesi del Pubblico Ministero che guazzabuglio ci sarebbe? Sui carri esteri, fare degli interventi manutentivi secondo gli standard italiani, non conoscendo, o forse non avendo neanche le macchine, per poter fare un intervento sul mezzo estero. Tanto è vero, tanto è vero che a seguito dell'intervento dell'agenzia, dopo l'incidente, il 3 luglio 2009, quando si chiedeva l'intervento sugli assili, vi fu una risposta di Trenitalia, in una lettera che vi avete agli atti, firmata da un certo dirigente Natali, il quale disse che noi non possiamo farlo su certi assili, perché non siamo attrezzati per poterlo fare. Perché? Perché gli standard manutentivi te li applichi tu con i tuoi mezzi, e non puoi chiedere a me, su una macchina che non conosco, di fare un qualche cosa... cioè adesso lo so che i paragoni automobilistici sono sempre un po' gravi, però è come se io avessi una macchina di una certa marca e vado a farmi fare degli interventi molto sofisticati, dalla concessionaria o dall'officina autorizzata di un'altra marca. Quella dice: "Scusa, vai da quella che te l'ha costruita, perché devi venire da me? Non so neanche dove mettere le mani", è un carro che non ho fatto io, è polacco, omologato in Germania, viene in Italia e vuoi far fare degli standard manutentivi? Infatti questa

lettera è molto preziosa sotto questo aspetto, perché rivela la impossibilità di dare esecuzione all'ipotesi congettura del Pubblico Ministero, sotto questo aspetto e questo è sul piano della prevalenza della normativa europea su quella italiana. Volevo citare, perché ha fatto tanta strada ed è venuto con questo suo charme parigino l'ingegner Toubol, il quale in maniera del tutto disinteressata, perché non fa parte se non di un organismo europeo, che è la UIC, il quale ci ha detto le stesse cose. Voi ve lo ricordate, parigino, tranquillo, pacioso, era seduto lì e gli abbiamo chiesto che cosa fa e dice: "Ho lavorato tanti anni in UIC". "Ah, sì? E i carri come girano?", "la manutenzione la fa il proprietario (inc.)", "ah, sì? Ma lei ha avuto delle percezioni di altri...?", "no, fanno tutti così", questo ha detto Toubol. E allora, sì, e questa è la regola della prevalenza europea rispetto alla situazione italiana, la circolazione e la manutenzione del carro è avvenuta nel pieno rispetto delle regole. Il carro fu omologato e immatricolato nel 2005, seguendo le regole EBA, uscendo nel 2005 da dove doveva uscire c'è stata la denuncia di spedizione e il documento di uscita del carro, che tra l'altro il professor Toni ci ha detto che era tutto a posto, la denuncia di spedizione del carro e la certificazione di uscita, tra l'altro qua ci avviciniamo a uno degli argomenti che sono stati i fondanti di questa

causa e cioè questi documenti del 2005, di spedizione e di uscita del carro, formano la base di ciò che è nella disponibilità dell'utilizzatore del carro, cioè il famoso cartiglio. Cos'è il cartiglio? Cartiglio è quell'oggetto che c'è nella fiancata del carro, che ha le indicazioni essenziali per regola europea di che cos'è questo carro, è il documento di circolazione, quando ci ferma la Stradale noi diamo questo documento, non è che ci chiede chi ha gonfiato le gomme, noi diamo i documenti ufficiali e il cartiglio ha i documenti ufficiali; nella fiancata del carro ha l'informazione sulla spedizione, il mittente e il destinatario, le caratteristiche della ferro cisterna, i prodotti trasportati, sono tutti documenti che sono stati prodotti. E Chiovelli, quando fu sentito, a pagina 119 la trascrizione dice: "I controlli sui cicli manutentivi", e dice forse facendo un dispetto alla Procura, "non è necessario il piano di manutenzione", il piano di manutenzione è là, "ma per avere i cicli manutentivi è tutto sul cartiglio", cartiglio che nella RIV 2000 è presente alla tavola 19 ed è quello che compariva nella fiancata del carro ed è quello che hanno visto coloro che facevano la visita ed è quello che faceva vedere quando scadeva la revisione ed è quello che, sulla base delle normative relative alla circolazione, era tra i documenti da vedere. Quindi, in effetti, quando viene fatta la verifica nel 2009, perché

qui siamo allo zoom decisivo, da Scopelliti e Pizzutolo, le verifiche hanno oggetto la lettera di vettura, il modulo di comunicazione composizione treni, la prescrizione del treno M40 consegnata ai macchinisti e la verifica treno e la verifica sempre del treno. E come in questa verifica ci si deve comportare? Ci sono delle regole, regole interne, rete ferroviaria gestore, con la disposizione 80 del 2005, norma di verifica tecnica dei veicoli, ha parlato di visita completa ad origine, che è esterna, sugli organi di sicurezza, il carico, deve controllare a treno fermo entrambi i lati i seguenti organi: rodiggio, telaio, integrità dei collegamenti a terra, parte interessante il freno, i dispositivi vari. Io vado rapidamente su questo profilo, perché? Perché poi ci sono delle Fiche da osservare, ma tutto ciò detto, se volessi indugiare vi leggerei gli articoli, pezzo su pezzo cosa devo guardare, quello che devo rispettare, ma ciò detto, il professor Toni e l'Ispettore Laurino dicono che questa visita di Scopelliti e Pizzutoli è stata compiuta correttamente. E se è stata compiuta correttamente, non ho bisogno di leggere le norme, perché le hanno rispettate. Questo è il tema. Poi c'erano anche le piastrine, poi c'è tutta una serie di elementi che ci portano ad affermare che la visita per poter immettere il carro nel 2009 nella strada ferrata italiana è stata compiuta correttamente.

E d'altra parte, non si poteva far diversamente perché c'erano le regole europee e, in coerenza con le regole europee, Trenitalia, non l'ingegner Soprano, ma il suo predecessore, in alcune comunicazioni per il certificato di sicurezza, acronimo CCS ed in particolare il 7 del 2002, quando parla di procedura per l'ammissione tecnica dei rotabili sulla rete ferroviaria italiana... questo è stato un poderoso cavallo di battaglia della Procura, dicendo: "Ma scusa, questo documento perché non lo applichi? Vuoi mettere i carri sulla nostra rete? C'hai la CCS 7/02, applicala". Sì, io è vero, la applico, ma scrivo l'amministratore dell'epoca, Renon, o amministratore o direttore, non so chi fosse: "La procedura definisce l'attività che dovranno svolgere le divisioni per ottenere l'ammissione tecnica dei propri rotabili" e quindi sui propri rotabili fa quello che vogliono, ma non c'è scritto dei rotabili in generale. La Procura, i Procuratori sono stati molto abili perché in questa palude di documenti, in questo gigantismo cartaceo che ha afflitto questa causa, loro hanno avuto l'accortezza di delineare ciò che questi documenti avrebbero potuto significare, cioè il sistema ferrovie. Il sistema ferrovie è qualcosa di grande, è qualcosa che copre tutto, che copre la rete ferrata italiana, quindi del sistema ferroviaria fanno parte questi documenti. Sì, peccato che questo scrive "propri rotabili", propri sono

i nostri. E poi la 14 del 2003, sempre CCS: "Processi organizzativi legati alla manutenzione del materiale impiegato" e qui devo dire il Pubblico Ministero ha una buona freccia, perché c'è scritto "impiegato", allora impiegato vuol dire che lo impiego, lo uso sulla strada ferrata. Sì, peccato però che se leggiamo poi tutto parla delle proprie officine. E allora io non posso, secondo le regole europee, portare i rotabili esteri nelle mie officine, mi è vietato dal contratto perché il contratto, come voi ricorderete, stabilisce che quando devo fare manutenzione per qualsiasi ragione, salvo diverso accordo, io devo portare nelle loro officine e poi non è neanche secondario che l'officina Cima fosse certificata, con tanto di numero. La Jungental anche, ma noi con la Jungental non avevamo rapporti. Poi c'è un altro cavallo di battaglia della Procura, che è il manuale di direzione del SGS, Sistema Gestione e Sicurezza, 3 marzo 2004 e qui, nel parlare di questo manuale, non sto neanche più a sfogliarlo tutto, a pagina 31 e 32 si parla di come si regolano i rapporti europei; parla del RID, certamente la normativa non è che sia proprio sempre un esempio di chiarezza cristallina, perché è una tale valanga cartacea che è difficile districarsi, ma i segni caratterizzanti e sottolineati del fatto che la circolazione in Italia deve avvenire secondo queste regole, per i carri propri immatricolati in Italia, di proprietà italiana, è un

fatto indiscutibile. Quindi la manutenzione è un percorso simile a quello del controllo iniziale sulla circolazione, io vi ho detto a proposito di questo tema che si abbina poi, della circolazione della manutenzione, del livello cioè delle regole che sarebbero state violate, non solo quelle contrattuali, ma quelle attinenti a circolazione e si manutenzione, che alla domanda che cosa conosce l'impresa ferroviaria, la risposta è che conosce piastrine, data di revisione, quello che appare sul cartiglio. Che cosa deve conoscere? Deve conoscere quello che gli viene offerto da questo materiale. E che cosa non può conoscere? Non può conoscere quanto è nel patrimonio conoscitivo interno del suo interlocutore e cioè i rapporti con la Jungental, e cioè i rapporti tra Cima e Jungental, cioè ciò che è sufficiente; ma ha anche una sua coerenza logica, adesso con quella brutta espressione, anche antipatica, che viene spesso usata in maniera ermeneutica su fatti di questo genere, "col senno di poi", certo che col senno di poi dovevi avere tutto in mano, avevi un dossier gigantesco, dovevi forse essere andato dalla Jungental a vedere il manuale cosa diceva, la strumento IS2, andare ad interpellare la General Electric, tutto che è niente, perché cosa non posso conoscere è quello che sta all'interno dei rapporti che non mi competono; io posso conoscere e debbo soltanto ciò che Cima mi dà per far

uscire dalla sua sede il mezzo e quel documento mi viene dato, quel documento è il frutto di un'indagine compiuta, secondo le regole europee, io la rifaccio pochi mesi dopo a Trecate e, se anche il cabotaggio avesse dovuto essere compiuto per quanto concerne la parte seconda, punto 4, allegato 6, modello C, non avrebbe aggiunto informazione alcuna inerente a ciò che ci interessa, cioè che cosa è avvenuto in quella cricca, che cosa è stato fatto in quella cricca e soprattutto che quello che c'era in quel modello C allegato 6 io sarei stato in grado di scoprirlo.

PRESIDENTE - Avvocato, volevamo capire... non per interromperla...

AVV. MITTONE - Sto finendo.

PRESIDENTE - Ah, sta finendo, prego.

AVV. MITTONE - Non deve mai chiedere agli Avvocati quando finiscono.

PRESIDENTE - No, no, per fare una pausa, per fare una pausa.

AVV. MITTONE - No, no, io preferisco... salvo che non lo voglia il Tribunale. Preferisce il Tribunale fare una pausa?

PRESIDENTE - Non le devo dire quanto deve parlare, perché non si chiede agli Avvocati...

AVV. MITTONE - Ma sì, mezz'ora.

PRESIDENTE - Allora facciamo dieci minuti di pausa.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 17:08.
- Viene ripreso il procedimento alle ore 17:17.

PRESIDENTE - Accomodatevi. Prego, Avvocato Mittone.

Difesa Castaldo e Soprano - Avvocato Mittone

AVV. MITTONE - Allora, l'argomento che portavo era quello relativo alle confutazioni. Come ripeto, congetture e confutazioni non lo dico in senso denigratorio, ma perché vi sono volumi di filosofia della scienza che parlano proprio del modo con cui una congettura, cioè una ipotesi, può essere confutata. E uno di questi sistemi è quello di confutarlo sia guardando, come nel caso nostro, qual erano le regole che prima del fatto dovevano essere osservate, di cui mi sono intrattenuto fino ad adesso; l'altro modo invece è vedere come si sono comportati gli organi di controllo dopo il fatto. Mentre il primo è un sistema ermeneutico, le regole europee prevalgono su quelle italiane, sono su pari livello, preferiamo quelle italiane, criterio ermeneutico il prima; il dopo è un criterio cronologico, ci sono delle persone che... degli enti, delle strutture che dopo il fatto sono intervenuti. Perché dico che è importante? Perché nel momento nel quale queste strutture, questi enti, questi soggetti che hanno il compito istituzionale di governare la sicurezza

della circolazione ferroviaria, esaminano il nostro caso e si esprimono, noi abbiamo il peso della congettura o della confutazione. Certo, devono essere soggetti qualificati, certo non devono essere discussioni secondarie, certo devono essere osservazioni riflessive, ma se vi è la convergenza tra riflessione, carica di chi esprime questa opinione, funzione, controllo, noi abbiamo una convergenza di dati che ci portano a dire se quanto viene osservato fino ad ora è fondato, oppure è fondata l'ipotesi del Pubblico Ministero, e cioè la risposta alla domanda, il dopo. La risposta a questa domanda si articola su una disamina, anche se sommaria, ma invece... nominativa, degli enti che sono intervenuti e che ci possono dire qualcosa. Ci possono dire cioè qualcosa sul punto se il comportamento delle Ferrovie italiane è stato un comportamento scellerato, che non ha applicato le normative sue interne e che queste normative, se applicate, avrebbero evitato l'incidente, oppure se attraverso interventi correttivi più o meno importanti il comportamento delle Ferrovie è stato appropriato. Intanto qual è il primo soggetto che interpelliamo? Il primo soggetto che interpelliamo come nostro interlocutore, per importanza è forse il meno rilevante, facciamo quindi la scala ascendente, è l'UIC, che è intervenuto al 30 giugno 2009 ad analizzare quanto era capitato e, con grande sosta sul dramma che ha comportato quest'incidente, nella

sostanza conclude dicendo che la normativa, pur con qualche correttivo, va mantenuta e che non vi è nessun tipo di intervento suppletivo o correttivo regolamentare, da dover attuare. Ma ciò che... sempre per rimanere a livello extra Italia, ciò che desta particolare attenzione è l'ERA. L'ERA noi sappiamo è l'organismo... il grande capo, l'organismo europeo di controllo, l'organismo che è nato per decisione degli Stati membri, quindi non è che stiamo parlando, come dico, di una conventicola di amici del Bar Sport, l'ERA è il grande capo. Il Governo italiano ha istituito l'ERA; la norma generale è che queste istituzioni sovranazionali abbiano un peso anche per l'istituzioni nazionali. E che cosa dice l'ERA? È intervenuta innanzitutto? Certo che è intervenuta di fronte a un fatto così grave. E che cosa dice? Dice forse che vi è stata una slargatura in quest'ordito regolamentare legislativo? Noi abbiamo a disposizione gli esiti della task force del 5 ottobre 2010 che sono poi stati anche riportati in una relazione ANSF davanti al Parlamento.

Se noi leggiamo, è tutta in inglese anche questa, ma se noi leggiamo questa relazione della task force ERA 5 ottobre 2010, vediamo che non prescrive nulla di aggiuntivo alle regole esistenti, cioè non è che dice che dobbiamo fare qualcosa di diverso, qualcosa di più, qualcosa di meno, va cambiato un articolo, ci siamo resi

conto che c'è una falla nel sistema, le famose falle del sistema che vengono rinvenute dopo gli eventi per essere ricucite. Dice soltanto che bisogna fare un'osservazione attenta e fa un rinvio ai prossimi tre anni. Uno può dire: "Sì, va beh, Avvocato, lei mi cita anche, dopo il disastro che è capitato, l'ERA, sarà un organismo europeo, ma dice di non far niente e dice che ci rivedremo tra tre anni, mi sembra davvero un po' poco, forse è parte interessata", ecco, questo è un buon argomento, "perché se lei mi dice che la legislazione europea ha la prevalenza su quella italiana e se lei mi cita gli organismi europei è sicuro che diranno che non hanno sbagliato ad osservare la legislazione europea, l'ERA fa parte della legislazione europea, dirà che va bene così, salvo piccoli correttivi da studiare nel corso del tempo, ma non potrà mai dire che bisogna uscire da una normativa che lei stessa sovrintende a controllare per privilegiare quella italiana". Ottimo argomento, e allora io guardo i provvedimenti italiani, perché questo argomento è buono, ma se io controbatto questo argomento, cioè che dicono gli organismi italiani, nella contrapposizione di idee ho successo io, perché è l'organismo italiano che dovrebbe affermare la prevalenza della normativa italiana su quella europea, per dire: "No, ERA, tu sei europeo e a me non mi piaci; qui siamo in Italia che abbiamo delle norme buone e prevalgono le

nostre". Il Ministero delle infrastrutture dei trasporti, dipartimento per trasporto, direzione per il trasporto ferroviario, segreteria, manda in giro un atto di indirizzo del Ministro. Questo atto di indirizzo del Ministro il 30 luglio 2009... il Ministro - l'ho ripensato sentendo l'Avvocato Piazza che li ha elencati - è il Matteoli e il 30 giugno 2009 siamo proprio in un momento prossimo, siamo proprio lì vicino a quello che è capitato ed è, secondo una regola malsana, ma diffusa, il momento nel quale si emettono i provvedimenti più emotivi, più impulsivi, perché c'è bisogno di dare una risposta; vediamo anche che capita anche nelle tragedie italiane del centro Italia, bisogna dare subito una risposta, perché la collettività e l'opinione pubblica ha bisogno di una risposta e qui il Ministro dei trasporti dice: "L'Agenzia deve ancora acquisire dei dati; in ogni modo bisogna attuare dei...", dice all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza, che deve attuare degli accorgimenti e delle misure per mitigare i rischi e garantire la sicurezza. È vero che Matteoli è un politico, fa il Ministro, non so da quanto tempo facesse il Ministro, non è che potesse dire tanto di più e lì cerca di stare... come color che stanno sospesi in mezzo al guado, cerca di dire: "Garantiamo la sicurezza, azioni mitigative", sta per ricevere dei documenti, siamo troppo vicini ai fatti, troppo vicini per poter avere una indicazione sicura. Ed

è questa l'osservazione che mi può venire fatta, che io accolto. Ma allora vediamo l'ANSF cosa dice. L'Agenzia per la Sicurezza, con questo ingegner Chiovelli che è venuto davanti a noi, con l'esitazione e l'imbarazzo comprensibile di essere a capo di un organismo di controllo già attivo quando si è verificato l'incidente, di aver diffuso note prima dell'incidente, di aver diffuso anche note dopo l'incidente, in ogni modo non ha avuto esitazioni a impegnarsi, attraverso corrispondenze, per capire che cosa era avvenuto, che misure immediate dovevano essere emesse e qual era l'ordito normativo che doveva essere mantenuto o modificato. Allora, nell'immediatezza noi sappiamo che ha emesso delle misure con questo termine che non è proprio bello, mitigative; io preferirei di annullamento dei rischi, perché mitigativo del rischio non è proprio che sia elegante. Sono delle misure che vogliono fronteggiare un rischio, non mitigative, vogliono capire se ci sono ancora dei rischi permanenti, che sono... alla vostra pazienza ve le leggo, le note 3556 e 4738 del 2009, sono quelle misure che noi sappiamo sono state emesse proprio a luglio del 2009, in cui si dice: "Controlliamo tutti questi assili, cerchiamo di capire se quelli che vengono da quella colata se hanno dei rischi", ed è quello che doverosamente deve fare. Se un assile si è rotto, se questo assile viene da una colata, se questo assile ha

dei problemi, cerchiamo di capire altri assili che girano, se debbano essere protetti o ritirati. Ma non è questo che ci interessa, perché nella... in altre note l'ANSF si... l'Agenzia si esprime sul tema che dicevo prima, che è quello centrale, cioè sulla prevalenza o soccombenza della legislazione europea rispetto a quella italiana. E allora io rassegnò alla vostra attenzione, poi nel corso del tempo anche qui l'ANSF, Chiovelli, hanno cercato di sistemare la propria posizione in una maniera forse più comoda, però ciò che conta è il momento: questo ingegner Chiovelli è nominato un anno prima, per mestiere fa sicurezza ferroviaria, è uomo del Ministero, non viene nominato perché è un appassionato della materia, è un... non è solo un cultore, è un professionista della materia, non può non sapere come si muovono queste situazioni. E allora? E allora, con nota 27/2009, del 15 luglio 2009 si esprime. Le targhe non leggo tutto, non sono capace a proiettarvi le slide, ma il senso è: "La figura del keeper è stata introdotta dalla direttiva 57 del 2008 che ha inserito i keeper detentori nel corpo normativo della direttiva 49/2004 in termini formali; i tratti essenziali descritti sono questi: l'assunzione di un proprio ruolo in sede di immatricolazione e di essere designato come responsabile della manutenzione". Uno può dire: "Sì, ma questo non è contestato neanche dalla Procura". È vero. Ma dice

qualcosa sul fatto che in ogni caso, voi signori delle Ferrovie, pur avendo attenzione al keeper dovevate applicare i vostri criteri? Ci sono sei pagine, non c'è un accenno, nulla, parla soltanto della legislazione europea, parla soltanto della descrizione di quello che ho chiamato tante volte l'ordito normativo. Era l'occasione per poter parlare in maniera più approfondita del fatto che c'era una normativa europea, però c'è anche quella italiana e in questo caso il guaio grosso è stato che non è stata applicata quella italiana? Poteva essere il momento. È stato sfruttato? Non è stato sfruttato. Perché non è stato sfruttato? Perché ha ritenuto che non fosse un argomento e non ha ritenuto che fosse un argomento perché, con nota 35 del 2009, del 2 ottobre 2009, ritorna sul tema ed è quella che vi ho citato prima sul cabotaggio, quando dice che in ogni caso doveva soltanto essere, se applicabile senza l'appendice del decreto del 1930, al primo ingresso in Italia. Voi pensate che è stato titolare, oltre essere dirigente del Ministero dei trasporti, è stato titolare dell'ANSF e ci dice che il cabotaggio, a tutto concedere, nel 2005 doveva essere applicato. Ne saprà qualcosa più di noi? Beh, io penso di sì, eh. Anche della Procura? Non vorrei essere offensivo, ma penso di sì, eppure dice questo. Poi venuto qua, in questa posizione di pericolosa ovatta in cui si trovava alle domande... perché voi capite che

non è una situazione anche semplice, ha detto: "Sì, è obsoleto, obsoleto forse, può darsi, però il decreto del 1930...", ma il tema di fondo è questo: non dicono nulla sul fatto che dovevano essere osservate le prerogative italiane rispetto a quelle europee. Poi c'è un momento magico, come quando capita sempre nella vita delle persone, c'è un momento topico. Qual è il momento topico per l'Agenzia? Non è tanto fare una nota, richiesto, sollecitato dall'urgenza dei fatti, dalla Polizia, dalla Procura che cerca di capire come stanno le cose, non è quello il momento perché quello è un momento di occasione triste, ma di occasione. Il momento è quando scrivi pensando alle cose, quando sei riflessivo sulle cose, quando sei giudicato coralmemente dalle cose che scrivi, non solamente giudicato dal tuo interlocutore diretto. L'interlocutore diretto... io scrivo a uno, lui mi giudica per quello che gli ho scritto. Può essere autorevolissimo, ma quando io parlo ad una collettività, io so di essere giudicato da una collettività e il giudizio è tanto più temibile sulle mie parole, quanto io devo soppesare queste mie parole ed è la relazione sulle attività svolte dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria nell'anno 2010 e primi elementi sulle attività svolte del 2011. Si parla lungamente di situazioni di circolazione, perché deve parlare di questo, di che parla? Di circolazione ferroviaria, di

sicurezza ferroviaria, sennò di che cosa parla, di incidentalità e deve parlare pure di questo. Senza... paragone un po' avventato, ma l'ora me lo può consentire, è un po' come la relazione inaugurale del Procuratore Generale dell'anno giudiziario, cosa abbiamo fatto l'anno scorso, quanti reati ci sono stati, quante sentenze abbiamo scritto, cosa è uscito da questa sede e l'ANSF fa la stessa cosa, relazione sull'attività. Era il momento di dire qualche cosa su Viareggio di critico, per come si è comportato il comparto ferroviario italiano? Beh, io penso proprio di sì. Agenzia, che cosa stai a fare qua? Per fare il controllo, Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria, tu sei sopra le imprese, tanto è vero che dai il certificato di sicurezza, tanto è vero che se non ti sta bene la procedura per ottenere il certificato di sicurezza, intervieni; tanto è vero che puoi fare addirittura, se non ricordo male, delle ispezioni. È questo il momento? È questo il momento. Che cosa poteva dire? "Ci siamo trovati di fronte a un tragico evento che ha messo a nudo una grave lacuna dell'impresa ferroviaria italiana, che non ha applicato i suoi regolamenti, le sue normative, che doveva invece applicare perché non del keeper ci facciamo due baffi lunghi così, perché c'è la normativa italiana che si cura". Voi lo trovate scritto? Non lo trovate scritto. Avreste voluto trovarlo scritto per dar ragione al Pubblico Ministero? E sarebbe stato

meglio. Non trovandolo scritto, è probabile che diate ragione al mio ragionamento, perché era questo il momento. Certo, c'era un altro momento, l'altro momento è il certificato di sicurezza, cioè tutto questo discorso di affanno che è stato fatto, costruito in maniera anche molto architettonica del sistema gestione di sicurezza, il certificato di sicurezza, io non dico una parola, dico solo... faccio solo un'osservazione, se mi consentite, di buon senso contadino. Voi pensate che se per caso aveste trovato un comportamento non conforme alla sicurezza ferroviaria, l'Agenzia avrebbe dato l'estensione del certificato di sicurezza? Avrebbe detto qualcosa o non detto qualcosa sul sistema di sicurezza che è il trampolino di lancio per avere un certificato? Beh, io rispondo che era quello il momento. Ma come? Io sono l'Agenzia che controlla la sicurezza ferroviaria, capita un disastro monumentale di proporzioni immani, si sta discutendo se ho applicato bene i miei regolamenti, io dico che ho applicato quelli stranieri, ho fatto bene o ho fatto male? Se ho fatto male è una colpa enorme che mi costa la patente di essere certificato per la sicurezza, perché se mi arriva dopodomani un altro carro straniero e io continuo a preferire la legislazione europea a quella italiana, io sono di nuovo in difetto. Se mi capita tre giorni un carro belga e io non faccio gli S2, faccio tutto ciò che la mia normativa mi dice di fare, sono di

nuovo in difetto. E io, agenzia, che ci sto a fare in quel momento, se non dirti: "Guarda, fai attenzione eh, ti è andata malissimo questa volta, malissimo e io ti punisco, però sappi che devi cambiare", siamo come a scuola, "l'hai fatta grossa, io ti punisco perché tu non lo faccia più". Qui invece cosa capita? Che fanno l'estensione del certificato di sicurezza. Chiovelli è una persona imperita, superficiale? Non penso proprio, è uno che è stato messo lì e che è stato lì per tempo, in un momento complicatissimo, proveniente dal Ministero dei trasporti, non è una persona desiderosa di notorietà, tra l'altro non è una notorietà molto gradita, ma desiderosa di notorietà, che cercava un posto? No, assolutamente, è stato messo lì per meriti e c'è l'estensione del certificato di sicurezza. Questo per dire che cosa? questo per dire che è un po'... come dire semplicistico, senza voler essere offensivo, ecco, semplificatorio, semplificatorio è più educato. Semplificatorio voler ridurre tutto ad una costruzione architettonica ben congruente ed oliata che poi però... perché dico che è una congettura? Deve resistere alle confutazioni. Qual è la confutazione in questo caso? È quello che viene dopo. Quale sarebbe stata la confutazione? Di chi doveva controllare se questa costruzione era corretta o no. Era lì per far questo Chiovelli, non doveva far altro che far questo Chiovelli e fa questo, non censurando il

comportamento di Trenitalia. Sì, non mi vengano poi a dire la tracciabilità, perché sulla tracciabilità possiamo stare a discutere sino a domani, ma qua stiamo parlando di superiorità o no della legge italiana. Qualcosa doveva dire dopo un evento del genere, non è che poteva portare sugli allori la Ferrovia italiana, ma il tema che voi Procuratori avete sollevato, topico, cruciale, nevralgico che avete sollevato è la prevalenza della legislazione italiana su quella europea e su questo Chiovelli non vi ha dato ragione. Chiovelli ha detto che andava bene come si era comportato; certo, era meglio forse avere più dati, ma anche sulla tracciabilità, cioè sul flusso informativo, non è che Chiovelli dica che il flusso informativo deve essere composto in un certo modo analitico e questo flusso informativo della tracciabilità avrebbe consentito obiettivi sicuri; dice soltanto: "E' meglio che sulla manutenzione se ne sappia qualche cosa di più", di quello che si sapeva in questo caso. E poi, per finire su questo punto, vi è il documento sul... sempre della ANSF, anche questo è qui prodotto dalla Procura: il trasporto di merci pericolose su ferrovia, quadro normativo, 15 luglio 2009. Qui parla del RIV, parla eh, parla della legislazione europea. Non è che poi dica: "Sì, allora, c'è RIV, ci sono in transito i carri targati RIV, benissimo, però attenzione che dovete applicare...", no, non c'è scritto questo, eh! E allora

questo che cosa mi fa dire in termini ermeneutici, classico da (inc.)? A dire che se non lo scrive vuol dire che non mi impone una precauzione, il che vuol dire che accetta la normativa generale. E questo è l'ANSF. Poi, per concludere su questo punto cronologico del dopo, dopo aver parlato degli organismi europei che forse hanno un valore fragile perché tutelano sé stessi, è come chiedere all'Unione Europea qualcosa che la smentisca, è abbastanza difficile. Ho citato però l'ANSF, ho citato cioè l'organismo italiano deputato a questo. Ma ce n'è un altro, questo difficilmente superabile, Signori della Procura, è difficilmente superabile perché è un aspetto che è una sorta di monolite che sta lì, un macigno che va contro la vostra tesi, meglio ipotesi, meglio congettura. E cioè è la Direzione Generale delle Investigazioni Ferroviarie. Quale organo migliore, quale organo più deputato c'è? Investigazioni Ferroviarie. Chi le fa le investigazioni? Le fa la Direzione Generale. La Direzione Generale de che, come si dice a Roma? Del Ministero dei trasporti. Quale organo più deputato a dirci come si sono svolti i fatti, quali regole esistevano, che responsabilità ci sono, sennò che investiga a fare? È il Ministero, l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria dipende dal Ministero, il Ministero partecipa alla legislazione europea, come vi ho detto prima, dal 2005 in seno agli organismi europei.

E allora non sto a ripetervi tutto, anche se avrei il gusto di ripetervi tutto e quanto ha scritto la Direzione Generale della Investigazione Ferroviaria, ma incominciamo con rapidità, ma con spero esaurienza, il 20 giugno del 2011, un ingegnere del Ministero, Direzione Generale Investigazioni Ferroviarie, Lorenzo Loreto, scrive un sacco di carta e tra l'altro, quando parla di circolazione dei carri ferroviaria, a pagina 29, come dice il Consigliere Amodeo "di 55", punto 106, parla del RIV, parla del CUU punto 107, parla di CGU, ma soprattutto a pagina 30 do 105, punto 114, guardate è un punto... prendo fiato, consentitemi di sostare laddove la tesi mi si confà: "La manutenzione dei carri immatricolati in Italia è disciplinata dalle seguenti normative", che sono quelle che ha citato il Pubblico Ministero. Immatricolati in Italia, 116 di 55, 118 di 55, fa la distinzione cruciale, fondamentale, irresolubile, insuperabile, decisiva tra carri immatricolati in Italia e carri non immatricolati in Italia ed elenca le disposizioni manutentive per i carri immatricolati in Italia e dice: "E sarà il RIV a regolarsi sui carri non immatricolati in Italia". Questo ingegner Loreto, può darsi che sia un isolato cultore della materia che... bizzarro, un ingegnere poeta, un fantasista delle norme. Sì, però il 23 febbraio 2012, cioè tre anni dopo i fatti, cioè con larghissima possibilità di riflettere, ma non lo

dico con ironia perché qui l'ironia non ci vuole, ma con possibilità di riflettere, la Direzione Generale Investigazione Ferroviaria, presieduta dall'ingegner Branciamore, con all'interno questo ingegner Loreto che quindi tanto una persona di ripiego non doveva essere, ridice le stesse cose e, per l'attenzione di chi mi sta ascoltando, a pagina 34, 35, 36, 37, 38, 39 parla della legislazione, 40, 41 parla della circolazione dei carri ferroviari esteri, 42, 43, 44 dei carri esteri. A questo punto ne manca ancora un pezzo, perché si potrebbe dire, il mio interlocutore, chiamiamolo antagonista, mi potrebbe dire: "Sì, brillante considerazione, ma le manca un pezzo". Perché? "Ne manca un pezzo perché non ancora... non si è ancora espresso sul futuro, perché questa è l'indagine e va beh, l'indagine è questa, ma sul futuro?". Beh, intanto ha scritto che la legislazione europea è quella che va osservata, intanto ha scritto che alla circolazione dei carri immatricolati in Italia ne segue un'altra, e questo l'ha detto, ma poi è la conclusione, perché la conclusione è quella cruciale. Come si conclude un discorso? Con un ammonimento rivolto al futuro, non in modo ecumenico, ma in modo serio per evitare che si perpetuino fatti così drammatici, come quello che è avvenuto. E allora un altro ingegnere, Pittaluga, il 2 aprile 2012, cioè poco dopo il deposito del marzo 2012 della relazione, di cui ho citato per

carità di patria solo le pagine, ma ve le posso leggere, manda delle raccomandazioni. Beh, Pittaluga, che nessuno di noi conosce perché non l'abbiamo visto qua, ma abbiamo accettato di acquisire queste relazioni, manda delle raccomandazioni mica da ridere. Voglio dire il Governo italiano si fa sentire e manda 11 raccomandazioni. Dall'1 al 10 rivolte all'ERA, all'ANSF, al Dipartimento per i trasporti italiano e la undicesima all'ANSF, al Ministero dei trasporti e ai gestori delle infrastrutture. Questo signor, ingegner, professor, non so chi sia, Pittaluga, manda queste raccomandazioni, non alle imprese, all'ANSF ed altri. Se noi leggiamo queste raccomandazioni ci dice: "E' meglio costituire un registro unico del materiale rotabile, un sistema di sanzioni, interventi manutentivi a percorrenze prestabilite, la vita utile dei componenti, obbligo di distruzione", il recupero dei materiali di cui diceva il Consigliere, meglio distruggere che riusarli, "le componenti importanti... procedura per attività ispettive", tutte cose sacrosante, migliorative, non mitigative, migliorative e questo fa onore all'ingegner Pittaluga, perché dice che con il disastro che è capitato bisogna pensare a qualche cosa che lo eviti nel futuro. Cosa poteva scrivere se avesse inteso dare ragione alla Procura? Avrebbe detto: "Basta che voi seguiate le vostre regole". Questo era il momento nel quale la Procura avrebbe avuto un straordinario titolo superiore a quello

che offre la Difesa. Se le raccomandazioni fossero state: "Imponiamo all'Agenzia Nazionale della sicurezza ferroviaria, che venga rilasciato certificato di sicurezza all'impresa ferroviaria nel momento nel quale fanno osservare ai carri provenienti dall'estero tutti gli standard manutentivi che hanno loro", era chiusa la storia e la Procura avrebbe avuto l'annullamento di questa confutazione. Ma così non è, è una raccomandazione che rivolge al futuro per migliorare un sistema, ma non per annullare il precedente, per non criticare il comportamento precedente.

E allora, anche rispetto a questa confutazione del dopo, noi pensiamo che la congettura, cioè l'ipotesi della Procura sia da non seguire e tutto questo ci porta a concludere sul perché, cioè la terza confutazione è: ma la violazione di queste regole è stata influente su quanto si è verificato? Perché si è verificato quel che si è verificato? La prima confutazione era l'osservanza di certe regole europee rispetto a quelle italiane; la seconda confutazione è quello che hanno detto gli organi di controllo ed ispettivi su come si è comportate le Ferrovie, fossero organi europei o fossero organi italiani, al massimo livello. Ma il tema cruciale, finale, è quello relativo al perché si è verificato questo evento e quale influenza la violazione di quelle regole avrebbe portato alla eliminazione, o quanto meno

all'evitabilità di questo evento. Allora, due parole sole e ho terminato. Noi sappiamo che questa cricca aveva una dimensione... c'è chi dice 5, c'è chi dice 10 millimetri di profondità, c'è chi dice 15, chi 20 millimetri di larghezza, quindi una dimensione infinitesimale che pone la natura... cioè più che la natura, la dimensione della cricca, il problema della accertabilità; intanto è rilevante la dimensione, in quanto impone una valutazione di accertabilità. Come accerto io una cricca di queste dimensioni? E anche qui non voglio parlare più a lungo perché il Tribunale ha già sentito molto. Zallocco... e se lo dice Zallocco non contrastiamolo, 9 luglio 2014: "Solo con gli ultrasuoni". Lo dice anche la Direzione Generale dell'Investigazione Ferrovia il 29 marzo 2012, a pagina 105 e poi lo dice anche il professor Toni. E allora questo che cosa vuol dire? Questo vuol dire che se la cricca ha queste dimensioni la violazione delle regole deve essere funzionale ad accertare la cricca, che è stata causa dell'evento. Qui ci introduciamo ad un tema che forse meriterebbe altri approfondimenti, ma soprattutto da altri Difensori, come ha già iniziato a fare il professor Stortoni e come continueranno altri docenti, e cioè i problemi sono principalmente due: il primo è quello che riguarda, l'ho già detto tante volte, ma la causalità della colpa. E allora, visto che è un processo... io sono di Torino, che nasce da Torino, le

Sezioni Unite nel processo Thyssen, è stato un processo di alta drammaticità, come questo, è stato un processo che è giunto alle Sezioni Unite, è stato un processo che ha visto alle Sezioni Unite partecipare un Presidente che adesso è andato in pensione, Santa Croce, e un relatore che è una, una delle punte di diamante della Cassazione, il Consigliere Blaiotta. E cosa dice queste Sezioni Unite? "La responsabilità colposa non si estende a tutti gli eventi che siano derivati dalla violazione della norma, ma è limitata ai risultati che la norma mirava a prevenire. Si tratta di identificare una norma specifica posta a presidio della verifica di un altrettanto specifico evento", e questo è quanto, il primo punto. Il secondo punto che attiene al tema classico della colpa, è quello relativo... su cui hanno insistito tanto i Pubblici Ministeri e anche tanto, devo dire, nella loro ottica a ragione, che è il tema della prevedibilità, perché la prevedibilità cosa significa? Significa che la prevedibilità si estende a tutto ciò che posso prevedere? No, non si estende a tutto ciò. Si estende a quello che noi, nel gergo, anche in altre cause di altra natura, chiamiamo i campanelli d'allarme, i sensori, le spie luminose che si accendono come su un cruscotto di una macchina, per segnalarti che c'è qualcosa che non va e che è meglio che ti fermi; se la spia non si accende, io non mi fermo, se la spia si accende, mi fermo. Il

segnalatore e quello che dice... nelle cause dei terremoti, io vi cito solo quella del terremoto Sarno, 1676 del 2001; Porto Marghera, altro genere, 4675/2006, ma una sentenza molto recente e anche qui per un terremoto drammatico, quello dell'Aquila, 12478 del 2016, Presidente Izzo, estensore Dovere, che cosa dicono? Dicono quello che vi sto per leggere, dicono cioè che non tutti i segnali sono dei segnali che devono determinare un intervento, ma i segnalatori che sono sensibili e il Consigliere Brusco, che noi sappiamo essere Presidente della quarta sezione della Cassazione, in un convegno brevi considerazioni sulla prevedibilità dell'evento nel reato colposo, del 2010, così dice: "Le regole sono cautelari a natura preventiva. È chiaro che il Giudice non deve tener conto delle mere, astratte possibilità che un evento si verifichi in quelle situazioni in cui il rischio è ipotetico. E non si può ritenere colposa la condotta di chi non eviti quelle condotte, se poi subentreranno le conferme, rendendo concreto il pericolo". Questo sulla prevedibilità, però quello che ho detto prima, sulla causalità della colpa mi porta ancora a dire una parola sulla evitabilità e cioè se un comportamento diverso avrebbe... come diceva un mio professore tanti anni fa, la prevedibilità, la evitabilità. Era evitabile seguendo quelle regole? E allora, sentenza che ho citato dell'alluvione di Sarno,

la gente aveva sicuramente violato una regola cautelare, però è necessario che venga individuato il comportamento alternativo diligente che, se posto in essere, avrebbe evitato il verificarsi dell'evento. L'evento dunque non solo deve essere prevedibile, ma anche evitabile. Ed è quello che manca in questa causa, causa complicata, di cui non invidio assolutamente il peso della vostra decisione. Vi sono tanti modi per affrontare questa causa e per fare delle richieste a un Tribunale attento, come siete stati voi in tutti questi anni. Concludo soltanto con un richiamo ad una affermazione fatta da uno scrittore che io amo molto, che ebbe ad occuparsi di processi e di indizi, che è Leonardo Sciascia.

Leonardo Sciascia in un suo libro "Porte aperte", che non mi stanco mai di regalare alle persone più giovani, tratta di un processo, un processo nel quale un Giudice... che poi nel film era interpretato ormai da uno spento e macerato Gian Maria Volontè, sente una pressione della folla che vuole una risposta che lui non si sente di dare; questa folla ha le sue attese, ma lui cerca ancora di approfondire i termini e, quando viene interpellato del perché si comporta in questo modo, ed il libro ha questa parte finale, conclude dicendo: "E' perché io nel processo cerco una verità sensata". Noi riteniamo che quella che vi offriamo noi sia sensata, abbia il senso, dice quello che è capitato ed in questi

termini instiamo. Per il cancelliere, chiedo
l'assolutoria di Vincenzo Soprano e Mario Castello.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato Mittone. Avvocato Valignani, che
si fa?

<Voce fuori microfono>.

PRESIDENTE - Va bene, Avvocato, ci vediamo giovedì mattina.
L'udienza è tolta.

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: 283880

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

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

Il redattore: GRASSONE SIG.RA FRANCESCA - Trascrittrice

GRASSONE SIG.RA FRANCESCA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 75132

ID Procedimento n° 241512