



**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

DOTT. BABBONI MARIANO	Cancelliere
SPINELLI SIG.RA MARILENA - Fonica	Ausiliario tecnico

VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE

PAGINE VERBALE: n. 202

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 17/11/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 22/11/2016 ORE 09:00

Caratteri: 302683

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO F. SGUBBI.....	3
CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO A. GIOVENE.....	36

**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 17/11/2016**

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

DOTT. BABBONI MARIANO Cancelliere
SPINELLI SIG.RA MARILENA - Fonica Ausiliario tecnico

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI

PRESIDENTE - Buongiorno. Allora apriamo l'udienza. *(Il Presidente fa l'appello)*. Allora, ci siamo. Avvocato Giovene, com'era... qual era il programma? Chi comincia?

AVV. GIOVENE - *(voce fuori microfono)*

PRESIDENTE - Allora, quindi la parola all'Avvocato Sgubbi.
Buongiorno. Prego.

CONCLUSIONI DELLA DIFESA - AVVOCATO F. SGUBBI

AVV. SGUBBI - Grazie, Presidente. Avvocato Sgubbi per le posizioni Rossi e Farneti.

(E' saltata la corrente)

PRESIDENTE - Sono partiti tutti? Ah, ora il mio è ripartito...
(voce fuori microfono)... Allora... allora un minuto.
Prego, Avvocato, solo un minuto.

AVV. SGUBBI - Sì, sì.

PRESIDENTE - Devono resettare di nuovo le macchine.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Si può cominciare.

AVV. SGUBBI - Bene.

PRESIDENTE - Ci scusi per l'inconveniente.

AVV. SGUBBI - Bene. Presidente e Signori del Tribunale, Avvocato Sgubbi per le posizioni Rossi e Farneti. Rossi e Farneti sono accusati dei reati di cui ai capi 85, 86 e 87 del decreto che dispone il giudizio. Come si ricorderà, il Pubblico Ministero ha chiesto per Rossi l'assoluzione per non aver commesso il fatto, per Farneti ha chiesto una condanna ad una pena anche importante, sei anni. La struttura dell'accusa che nel corso della requisitoria, che io ho cercato di leggere con la massima attenzione, requisitoria e anche memorie che l'Ufficio del Pubblico Ministero ha via via depositato, ma soprattutto la requisitoria svolta qui in udienza, l'accusa rivolta a Farneti è basata su due dati di fatto fondamentali, e cioè Farneti era responsabile della Struttura Operativa Armamento, come si legge nell'epigrafe del capo 85, che poi viene richiamato anche negli altri capi, dal 2003 al 2007, per la precisione dal 23 giugno 2003 al 30 dicembre 2007. Secondo l'impostazione dell'accusa, che parte ovviamente dal presupposto che lo squarcio sulla cisterna sia avvenuto

per effetto del picchetto, per effetto del picchetto numero 24, è il presupposto di tutta l'impostazione accusatoria, secondo appunto l'impostazione che i Pubblici Ministeri hanno dato, che sta a fondamento, secondo l'accusa, della responsabilità di Farneti, sta nel fatto che Farneti era responsabile della Struttura Operativa Armamento in un periodo in cui sono stati effettuati alcuni lavori nella Stazione di Viareggio. Le considerazioni che il Pubblico Ministero ha svolto sono molto nette al riguardo. Dice il Pubblico Ministero: "L'accusa rivolta a Farneti sta nel fatto di avere ignorato la specifica tecnica RFI TCAR STAR 01002 del 2001, che viene richiamata esplicitamente nell'ambito della requisitoria del Pubblico Ministero sia nella parte - diciamo così - motiva, sia anche nella parte dispositiva, quando alle pagine 79 e seguenti della trascrizione dell'udienza fa riferimento proprio, cito testualmente la trascrizione: "*Ratione temporis*, Farneti non ha ritenuto di dover applicare la specifica tecnica di RFI TCAR del 2001", che è quella a cui sto facendo riferimento. Ma a giudizio di questo difensore, fermo restando il tema ipercausale, ipereziologico, di questa vicenda, responsabilità o non responsabilità del picchetto, io ragiono come se il picchetto fosse stata la causa, perché la mia... il mio discorso, la mia difesa si basa innanzitutto sul tavolo processuale su cui il

Pubblico Ministero si è impostato. Allora, se guardiamo la specifica tecnica, di cui in atti ci sono numerosissime copie, e comunque questo difensore nell'ambito di una nota scritta che verrà depositata prima della fine delle discussioni, si permetterà di allegarlo ulteriormente per comodità di lettura del Collegio, dicevo, non è possibile rimproverare a parte tutta una serie di discorsi sulla prevedibilità ed evitabilità, e sulla posizione di garanzia in capo a Farneti, che contestiamo radicalmente, però guardando questo addebito, sembrerebbe di colpa specifica, di avere inosservato la specifica tecnica - chiedo scusa del bisticcio - di R.F.I. del 2001, noi se la leggiamo, nelle prime due pagine, non importa leggerla tutta, io ho provato a leggerla tutta ma il discorso centrale è nelle prime due pagine, perché da un lato si dice, in questa specifica tecnica, che fa riferimento alla sostituzione, inteso come miglioramento della qualità del sistema treno-infrastruttura, dicevo che si occupa della manutenzione. E' così intestato: "Linee guida per la realizzazione e manutenzione dei binari su base assoluta". Cioè sono linee guida del 2001 che danno una prospettazione e come tutte le linee guida sono di tipo programmatico, più che precettivo, anche se non è questo il discorso centrale, però è un discorso di contesto che non può essere ignorato. La linea guida è un programma,

la linea guida è una prospettiva di concretizzazione di quelle che saranno poi le scelte. Ma quello che interessa - a giudizio di questa difesa, ma sono dati di tipo documentale - sono due profili fondamentali, e mi riferisco al punto 1.2 di queste linee guida chiamate "Specifica tecnica" e anche poi - lo dirò tra un momento - al punto 1.1. Perché questa specifica tecnica, oltre ad essere una linea guida, e quindi programmatica, nel senso che ricordavo un attimo fa, dice una cosa estremamente semplice, coerente col concetto di linea guida programmatica, cioè: "Le presenti linee guida si applicano ai binari esistenti secondo una pianificazione a livello centrale". Cioè è una esigenza non tanto precettiva nei confronti di una singola specifica linea o di uno specifico contesto fattuale e della circolazione, ma è una pianificazione, sono linee guida di pianificazione, e di pianificazione a livello centrale, non a livello "subordinato", quale è il Farneti rispetto alla sua struttura operativa, che se guardiamo l'organigramma, che è in atti ripetutamente, vediamo che si colloca in una posizione - diciamo così - subordinata, secondo una linea applicativa. Comunque lo citerò tra un momento, ma è in atti anche quello in numerose copie. Perché pianificazione a livello centrale? Ovvio che è pianificazione a livello centrale, perché è a livello centrale che ci saranno le risorse, perché per effettuare

il singolo concreto intervento ci vogliono le risorse e soltanto a livello centrale è possibile l'attuazione di queste linee guida, perché bisognerà stabilire dove, come, quando e con quali risorse attuare questa pianificazione. Quindi a livello centrale. Ma non solo. Si fa riferimento ad una preferenzialità, cioè tutto il discorso è svolto con riferimento, essendo una linea guida ed essendo una prospettazione del futuro, a quello che saranno le decisioni che a livello centrale verranno prese. Leggo ancora e poi... cioè, questo punto è un dato documentale: "Secondo una pianificazione a livello centrale preferibilmente in occasione di rinnovamento", dove il concetto di "preferibilmente" è un concetto, una nozione, lo sappiamo tutti, di tipo programmatico e non precettivo; il "preferibilmente" attribuito alle decisioni a livello centrale è una indicazione, è un avverbio che richiama la discrezionalità applicativa nelle scelte operative. Quindi pianificazione a livello centrale, preferibilmente in occasione di rinnovamento. E' una linea guida e quindi come tale questo è il dato coerente. Ma significativo - e poi finisco su questo punto; vorrei andare proprio per singoli argomenti per ragioni anche possibilmente di chiarezza da parte mia e di sintesi - dicevo, significativo è anche il punto 1.1, cioè lo scopo, perché quando parla di manutenzione, è l'epigrafe della specifica tecnica "Linee guida per la

realizzazione e manutenzione di binari su base assoluta", l'obiettivo della metodologia, dice il punto 1.1, è tutta spiegata - si rivolge agli operatori, evidentemente, e si rivolge soprattutto, essendo una linea guida, alle attività, ai punti e ai centri decisionali - l'obiettivo di tale metodologia è quello di migliorare la marcia dei treni, ridurre il degrado della geometria del binario, tenere sotto controllo le tolleranze di posizione. Ma non sto a leggere tutto, rinviando ovviamente ad una lettura analitica di questo. C'è un dato però di fondo che contrassegna tutto il tema e il capitolo "scopo" di queste linee guida: non ha mai nulla a che vedere con l'ipotetico rischio legato alla presenza di picchetti. Non c'è mai. E siamo nel 2001. Siccome i Pubblici Ministeri nella loro requisitoria fanno riferimento al... risalgono al '59 e alla circolare del 1959, risalgono al convegno di Cagliari del 1999, risalgono cioè ad epoca in cui si cominciava a parlare - lo apprendo dagli atti - di questa tematica del tracciamento mediante base assoluta anziché mediante picchettazione. Qui però siamo nel 2001 e queste linee programmatiche, nel senso che dicevo prima, non fanno mai riferimento alla necessità di sostituire la tradizionale picchettazione. Lo dice... usa l'espressione "picchettazione di tipo tradizionale". Non fanno mai riferimento all'eventuale rischio che possa essere insito nella picchettazione tradizionale. E' tutto

legato - e questo a giudizio di questo difensore è coerente con il sistema su cui mi intratterrò rapidamente tra un po' - è coerente con quella visione che si è sempre avuta prima del dramma del 2009, del giugno del 2009, di essere attenti alla sicurezza della circolazione, sicurezza e miglioramento, comfort della circolazione ferroviaria. Tutto è impostato nel senso di superare preferibilmente, in una prospettiva futura, la picchettazione di tipo tradizionale. Il tutto per migliorare la marcia, quindi circolazione, esercizio, e lo vedremo nelle varie leggi che sono coeve a questo o ne sono precedenti, tutte impostate nel senso della circolazione, dell'esercizio, della sicurezza nell'esercizio e nella circolazione ferroviaria. Quando si parla di miglioramento della qualità del sistema, si fa riferimento a questa esigenza, cioè l'esigenza di un miglioramento nell'ambito della geometria del binario, nell'ambito del tracciamento e nell'ambito della valutazione delle tolleranze di posizione del binario. In sostanza e detto in sintesi, richiamando anche una giurisprudenza non ricchissima che c'è sulle tematiche dell'innovazione tecnologica, tutte le innovazioni tecnologiche richiedono tempi di attuazione, richiedono - citerò tra un momento un paio di sentenze su questo punto, anche recentissime - richiedono valutazioni di opportunità e di risorse economiche. Questo per dire che

nel 2001 del tema pericolosità del picchetto non se ne parlava minimamente; se ne parla solo dopo il 2009, e non a caso, evidentemente, ma non se ne è mai parlato prima. E queste sono le linee guida a cui il Pubblico Ministero fa riferimento per rimproverare un addebito di colpa al Farneti.

Ci sarebbe - ma uso il condizionale, Presidente e Signori del Tribunale - ci sarebbe una questione di tipo tecnico-processuale, che cito soltanto senza trasformarla in una questione di ordine formale. Cioè, questo addebito di colpa che viene rivolto a Farneti, cioè di non aver ritenuto di dovere applicare la specifica tecnica di cui ho parlato fino ad ora, è un addebito completamente nuovo. Nei capi di imputazione 85, 86 e 87, ma soprattutto 85, perché l'86 e l'87 richiamano l'85, vi era un'elencazione molto ricca, molto variegata di addebiti colposi, da forme di colpa generica a forme di colpa specifica, ma il tema della inosservanza di questa specifica tecnica del 2001 non esisteva rispetto alla posizione di Farneti. Non esisteva neanche alla posizione di Rossi, ma Rossi lo tengo ovviamente soltanto nello sfondo, dal momento che la Procura ha chiesto la sua assoluzione. Ora, è un addebito nuovo, non esistente nel capo di imputazione. Ripeto, non lo voglio trasformare in una questione di diritto processuale penale, perché io so che... conosciamo tutti la giurisprudenza in materia di

colpa e generalmente la giurisprudenza in materia di colpa è nel senso di una fungibilità degli addebiti colposi, addirittura una fungibilità che consente di variare nell'ambito della colpa generica, della colpa specifica e nell'ambito della colpa specifica ulteriormente ravvisare a seguito dell'istruttoria dibattimentale eventuali diversi elementi di addebito. Anche se non dimentico - e poi chiudo su questo punto, proprio perché non voglio trasformarlo e non voglio perdere tempo e far perdere tempo a chi mi ascolta su un tema che considero tutto sommato marginale - ricordiamo però tutti che la giurisprudenza della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, Sentenza Drassich, addirittura preclude, o vorrebbe precludere al Giudice, la diversa qualificazione giuridica del fatto, quindi non solo il divieto per il Giudice di trasformare il fatto storico senza contestazione preventiva del Pubblico Ministero, ma addirittura sarebbe precluso al Giudice cambiare la qualificazione giuridica del fatto, qualificazione giuridica di un fatto storico che rimane fermo, come nell'imputazione. Io, ripeto, non volendo fare questioni mi limito soltanto a sottolineare che questo addebito è un addebito nuovo, che non figura nell'elenco, pure ricchissimo, del capo di imputazione. Allora, io credo che al di là di ogni altra considerazione la questione concernente la pretesa

inosservanza di quella specifica tecnica potrebbe essere francamente subito accantonata e subito risolta, proprio perché non è una norma cautelare precettiva, perché - e su questo, anche su questo mi soffermerò tra un momento, ma sempre con la massima sintesi - le norme cautelari che possono avere rilievo in materia di colpa sono le norme cautelari, non le norme programmatiche, sono le norme che mirano ad evitare determinati rischi, che lì, anzi che in questo caso sono quelle norme che hanno come oggetto, come contenuto, proprio il rischio specifico che in questa vicenda si sarebbe dovuto... si sarebbe manifestato, rischio specifico che dirò tra un momento, ma qui i colleghi hanno già ampiamente trattato il tema e quindi farò un'operazione di sintesi nella misura del possibile e nella misura in cui mi riesca al meglio. Non c'era nessuna prevedibilità sul punto e nessuna evitabilità. Però non voglio anticipare questo discorso. Dico soltanto che di nuovo quella specifica tecnica di cui i P.M. hanno parlato e che addebitano al mio assistito è una misura programmatica e non una norma cautelare, dove per norma cautelare si intende un precetto - e non un programma - un precetto specifico che abbia un contenuto appunto cautelare, cioè che miri ad evitare un determinato rischio, e nella specie mira ad evitare quel rischio che si è poi, secondo l'accusa, concretizzato nell'incidente di cui stiamo parlando.

Questo come discorso di fondo.

Tra parentesi, questo addebito nuovo, inedito rispetto al capo di imputazione, nulla avrebbe a che vedere con la tematica dell'infortunistica del lavoro. Lo dico incidentalmente. Lo dico incidentalmente perché poi sul tema avrò modo, al termine di questa mia discussione, di ritornare. Cioè, se l'inosservanza addebitata al mio assistito è quella dell'inosservanza della linea guida che mi permetto di contestare in radice, ad ogni buon conto non solo la specifica tecnica in argomento non è una norma cautelare, ma solo programmatica, ma nulla avrebbe a che vedere con l'infortunistica del lavoro, di cui si parla nell'articolo 589 e 590, come circostanza aggravante, e tale viene contestata nel capo di imputazione. Con la tematica antinfortunistica non ha assolutamente nulla a che vedere, come la nozione di scopo indicata nella linea guida evidenzia sulla base di quanto ho già detto.

Ora, tutto ciò premesso, credo che l'attenzione debba essere portata sulla posizione specifica del mio assistito, cioè sulla posizione specifica di Farneti. Io, come dicevo prima, ragiono sulla base del piano processuale che il Pubblico Ministero ha impostato. Io credo, sulla base delle carte, e non devo essere io a dirlo perché l'hanno già riportato tanti colleghi, credo che la dinamica eziologica di questa vicenda col

picchetto non abbia nulla a che fare. Ma io voglio ragionare in questa sede, anche per ragioni di brevità, nel senso di dire: ragiono come se il picchetto fosse stata la causa, o la concausa, o l'elemento scatenante, o quella causa antecedente, perché essendo lì è una causa antecedente, che ha determinato o contribuito a determinare la vicenda, l'incidente, il dramma di cui parliamo. Tenendo sempre presente che tra l'altro - e lo dirò tra un momento - qui siamo di fronte ad un deragliamento, cioè siamo di fronte - e mi consentirà il Tribunale di richiamarlo tra un po' questo tema, parlando della prevedibilità e della rischiosità - siamo di fronte ad una fenomenologia molto particolare, cioè siamo di fronte a un caso in cui si discute del deragliamento, cioè di una fenomenologia patologica rispetto all'esercizio ferroviario, cioè rispetto alla normalità dell'esercizio, patologica, anormale. I treni non devono deragliare, i treni devono stare sui binari. E quindi la tematica anche della sicurezza - di cui parlerò - deve tener conto di questo profilo, e soprattutto bisogna tener conto di questo profilo nel valutare la prevedibilità ed evitabilità dell'evento rispetto al mio assistito e rispetto a entrambi i miei assistiti. Ripeto, su Rossi non voglio insistere in modo particolare, considerata la richiesta di assoluzione. Ma dico "patologico", o per usare l'espressione della Corte di

Cassazione, più volte pronunciatasi su temi analoghi, non certo su temi puntuali come... in termini per noi, eccentrica, cioè attività, fenomenologia eccentrica rispetto alla normalità dell'attività, profilo che a mio giudizio assume un notevole rilievo rispetto alle tematiche della rischiosità, della pericolosità e, a monte, della sussistenza di una posizione di garanzia nei confronti dei miei assistiti e di Farneti in particolare.

Allora, procedendo anche qui per punti, tratto questi argomenti, che espongo come indice: assenza di una posizione di garanzia, primo punto; secondo punto, assenza di una rischiosità e pericolosità del picchetto di cui si parla e della rappresentazione della rischiosità e della pericolosità, ma in realtà la rappresentazione di qualcosa che non esiste non può essere nemmeno messa sul tavolo processuale, e vedremo tra un momento. Allora, dopodiché cerco di fare una rapida sintesi della tematica della pericolosità e rischiosità prima del 2009, prima del dramma oggetto di questo processo, e dopo il 2009, perché le cose parzialmente cambiano dopo il 2009, ed è anche comprensibile che possano cambiare, perché, come si usa dire in dottrina e in giurisprudenza, quando c'è una nuova evenienza empirica, in questo caso l'incidente che ci occupa, cambiano i parametri della prevedibilità, cioè

si devono mettere a punto parametri diversi, o comunque ci si deve occupare di una fenomenologia mai accaduta prima, che però nel momento in cui capita porta ad una diversa valutazione delle possibilità e delle probabilità. E questa è una constatazione ovvia, il dato empirico, la realtà empirica, porta a valutare in modo diverso le tematiche. Ma questo è il dopo, non il prima. E quando si parla di prevedibilità e di stabilità, posizione di garanzia, ci si pone prima, ci si pone ex ante, questo è un discorso talmente ovvio che non ne vale la pena, non vale la pena soffermarsi a lungo.

Allora, dicevo, Farneti e Rossi dal loro punto di vista e dalla loro posizione - e mi riferisco specificamente a Farneti - della Struttura Operativa Armamento non possono avere una posizione di garanzia, rispetto tra l'altro ad un rischio del tutto insussistente. La posizione di garanzia, anche questo è inutile che lo dica in questa sede, c'è una valanga di giurisprudenza e di dottrina anche su questo punto, la posizione di garanzia presuppone l'essere garanti, cioè presuppone l'esistenza di un rischio che io garante devo cercare di evitare, devo cercare di proteggere i garantiti dalla concretizzazione di quel determinato rischio. Allora, fermo restando un dato che io ho rilevato dalla memoria e dai documenti che Angelo Pezzati ha depositato alle Signorie Loro, il discorso è sempre stato riferito, ma

anche questo non lo considero un dato centrale, però lo cito solo per completezza, tutta la documentazione e le note dispositive sono tutte della Direzione manutenzione e non della Direzione tecnica di cui faceva parte il Farneti. La manutenzione è un settore particolare delle Ferrovie, dell'organigramma di R.F.I., che ha anche all'interno la dimensione Armamento. Comunque sia, al di là di questo aspetto, perché poi il tutto viene assorbito dal fatto che non c'è nessuna sussistenza e nessuna consapevolezza del rischio, dicevo, come si può configurare a carico di una persona come Farneti, o, se si vuole aggiungere, anche di Rossi, l'idea di alzarsi una mattina e dire "via tutti i picchetti"? Uno, non avrebbe avuto la legittimazione per farlo. Due, non avrebbe avuto le risorse per farlo. Tre, non aveva l'obbligo, l'obbligo giuridico; non sussistevano i presupposti per la concretizzazione di un obbligo giuridico in questo senso, e la specifica tecnica del 2001 ne è l'ulteriore conferma. Ma non è la conferma dell'impostazione del Pubblico Ministero, è la conferma del fatto che un membro di un'organizzazione complessa e un membro di un'area non centrale, non può assumersi compiti che sono, come è scritto nella specifica tecnica, di competenza della sede centrale e di area centrale, per il semplice motivo che lì si gestiscono le risorse, sempre fermo restando che nessuna ipotesi di rischio si

era mai configurata. Quindi, siccome la posizione di garanzia costituisce un obbligo, ma al tempo stesso presuppone i poteri di intervento, perché non ci può essere dovere se non c'è il correlativo potere, anche questo è un dato, e chiedo scusa al Tribunale per soffermarmi su un dato di tale ovvietà, ma è ovvio, io posso avere un dovere se ed in quanto io abbia il potere di dar corso a quel dovere o a quell'oggetto dei miei doveri. Se non ho il potere non posso farlo. E quindi una posizione di garanzia, a parte il fatto che la posizione di garanzia presuppone, secondo una giurisprudenza ricchissima, la consapevolezza dell'esistenza di un rischio, e qui è una consapevolezza che non c'è, in ogni caso molto semplicemente e molto schematicamente, se io non ho il potere di fare non posso avere il dovere, e viceversa. Sono due elementi che ovviamente sono coerenti e intrecciati fra di loro.

Ciò detto, vengo al punto centrale. Cerco di rispettare i termini che avevo tramite la collega Giovane prospettato al Tribunale l'altro giorno. Qui tocchiamo un argomento che i colleghi, da quanto ho visto, hanno ampiamente trattato, partendo sempre dal presupposto della ricostruzione fattuale che i Pubblici Ministeri hanno adottato in questa sede e che a giudizio di questa difesa non trova fondamento negli atti, ma anzi trova fondamento l'ipotesi contraria, cioè la zampa di lepre, ma comunque

non è questo il problema, io voglio soffermarmi, come hanno fatto anche altri colleghi, sul problema della rischiosità e pericolosità del picchetto, o meglio, sulla insussistenza fino al 2009 di qualunque ipotesi di rischiosità o pericolosità del picchetto. C'è in atti una nota della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie che enuncia - e a mio giudizio è molto utile, poi nella nota scritta che produrrò non oggi ma entro la fine della discussione principale, la riprodurrò per comodità di lettura - c'è un elenco, la nota è successiva rispetto al 2009, tant'è vero che fa riferimento proprio alla relazione tecnica predisposta dalla Commissione Ministeriale di Indagine sull'incidente di Viareggio 29 giugno 2009. Quindi è successiva. Fa riferimento, in modo a mio giudizio molto utile - ad un elenco delle normative in materia di picchetti di regolazione, da A ad H, anzi da A ad I vi è una elencazione di tutto il complesso di norme che sia a livello di leggi, sia a livello di circolari, sia a livello di normativa interna nelle Ferrovie dello Stato, parlano di picchetti, a partire dalla circolare famosissima del 1932, richiamando la 29 del 1959, fino ad arrivare alla regolamentazione dei famosi ostacoli lungo la linea, che devono essere verniciati di bianco, sui quali, per carità, non mi soffermo perché è uno dei temi già affrontati da tanti colleghi, questa elencazione a mio giudizio è di estrema

utilità, e forse c'è qualche legge in più che meriterebbe di essere trattata, cosa che farò tra un momento. Lo dico perché questo complesso di disposizioni, che vanno da circolari a disciplina interna, quindi normativa interna, fino a leggi, ha un connotato comune, cioè si parla sempre - lo accennavo prima e non voglio ripetermi e mi scuso - di sicurezza della circolazione, o eventualmente pedonale anche, perché la questione della vernice bianca dei picchetti è una questione che attiene alla circolazione pedonale, di chi è addetto ovviamente alla manutenzione. Si parla sempre di sicurezza della circolazione e non... e non sarebbe nemmeno plausibile, non sarebbe... sarebbe un di più, evidentemente parlare di ipotesi eccentriche, come dicevo prima, connesse ad un deragliamenti. Qui si parla sempre di sicurezza della circolazione. Io mi permetto, come dire, con umiltà, di ricordare anche due leggi che non ho visto citate, se non ho letto male, che sono la legge 753 del 1980 e, invece questa abbondantemente citata, la 162 del 2007. Queste due leggi, unitamente a tutto questo apparato normativo a cui fa riferimento la stessa Direzione investigativa, la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie, sono tutte impostate sulla sicurezza dell'esercizio. Mi riferisco in particolare - e specifico - l'articolo 36, gli articoli 36 e seguenti della legge 753 del 1980, che poi alleggerirò, anche se è diritto e quindi come tale noto

per definizione. Perché è la sicurezza dell'esercizio. Questo lo dico perché mi permetto di dissentire da quelle considerazioni che i Pubblici Ministeri hanno fatto, nell'ampia trattazione della loro requisitoria, sul richiamo alla sicurezza che contrassegna le normative, le disposizioni, le disposizioni interne, le circolari, alla sicurezza come concetto astratto. La sicurezza non è un concetto astratto. Lo dice la giurisprudenza, arrivando fino alle sentenze più recenti. Cito la 40036 del 2016. Ma non è solo questione di giurisprudenza della Corte di Cassazione. Questa sentenza si occupa della cosiddetta massima sicurezza tecnologica. E tra l'altro devo dire, chiedo scusa se faccio una nota in calce al mio discorso, perché questa sentenza è interessante sotto vari punti di vista, richiamando anche la sentenza 3616 del 2016, sempre sulla massima sicurezza tecnologica, dove si fa riferimento alla necessità - ma ripeto, lo sto dicendo in nota o tra parentesi - alla necessità che l'adeguamento imposto od opportuno della massima sicurezza tecnologica, cioè l'adeguamento alle novità tecnologiche, debba avvenire in tempi, modalità e costi dell'innovazione che sono valutazioni di opportunità che colui che ha il potere/dovere di farlo, non certo i miei assistiti, può valutare in termini di opportunità e di risorse, tempi, modalità e costi. Sentenza 3616 in particolare, del 27 gennaio del 2016. Ma, dicevo, i Pubblici Ministeri,

chiusa la nota in calce, i Pubblici Ministeri fanno riferimento, in ampi passaggi della loro requisitoria, al tema della sicurezza, quasi a dire, anzi dicendo che non era ignoto il tema del rischio picchetto prima del 2009. Del resto i Pubblici Ministeri nel formulare il capo di imputazione che è oggetto della vostra attenzione lo dicono più volte, "nonostante" - leggo il capo di imputazione - "che tali picchetti fossero noti come ostacoli e la loro conformazione fosse reputata un pericolo, impatto prevedibile, fondato pericolo di grave intossicazione" - questo per altri profili - "più che notorio in termini statistici". Cioè il capo di imputazione è contrassegnato ripetutamente da questi richiami ad una ipotetica pericolosità sussistente anteriormente e da valutarsi anteriormente. Nella requisitoria queste locuzioni che figurano nell'enunciato del capo di imputazione sono locuzioni che sono spiegate e supportate, secondo l'impostazione del Pubblico Ministero, dai richiami alla sicurezza quali esistevano... sono sempre esistiti, ma è ovvio che nell'ambito della discussione dell'Ufficio di Procura questo richiamo alla sicurezza ante 2009 dovrebbe supportare questi passaggi che figurano nel capo di imputazione. Ora, il problema della sicurezza non è un concetto astratto. O meglio, potrà esserlo, ma non è astratto, non può essere un concetto astratto rispetto

alla tematica della colpa. Non può esserlo perché la colpa è strutturata da sempre come - il fatto colposo, nel suo complesso - come concretizzazione di un rischio, lo dicevo prima, che la norma cautelare mira ad evitare. Allora la sicurezza non è un concetto astratto. Ogni norma cautelare, di qualsiasi settore si parli, ogni norma cautelare ha un suo contenuto di prevenzione, se si vuole ha un suo contenuto di sicurezza, ma è un contenuto specifico, cioè la norma cautelare mira ad evitare un determinato rischio, mira ad evitare che un rischio si concretizzi e il concetto di sicurezza è diverso volta a volta, a seconda del tipo di norma e a seconda del tipo di collocazione in un determinato settore della vita che la norma può avere. Tutta quella giurisprudenza, abbondantissima, che si occupa della funzione della norma cautelare, ma è un tema tradizionale anche nella manualistica perfino, però quando si legge nella giurisprudenza della Sezione Quarta soprattutto, che tutti sappiamo essere dedicata, anche per la presenza di alcuni Magistrati di altissima competenza, dicevo la Sezione Quarta che si occupa dei reati colposi, l'impostazione è sempre nel senso che il fatto colposo, che sia connotato dall'evento ovviamente, dall'evento dannoso, deve essere la concretizzazione del rischio specifico che la norma mirava ad evitare. Dato di assoluta fondatezza e soprattutto un dato assolutamente

consolidato in tutta la giurisprudenza.

Allora non si può parlare di sicurezza in generale. Certo che la sicurezza della circolazione ferroviaria è un tema che occupa gli studiosi, che occupa la giurisprudenza, che occupa gli operatori, da quando le ferrovie sono entrate in circolazione. Se ricordo bene addirittura nei primi casi ci voleva un tizio che con una bandiera rossa precedeva il treno. Cioè, il tema della sicurezza della circolazione è un tema che è ovvio, contrassegna la vita, ma la vita di tutti noi, circolazione stradale e circolazione ferroviaria. Ma il problema è di individuare, e qui non c'è, anteriormente al 2009, al giugno del 2009, di individuare una norma cautelare che riguardasse una fenomenologia del tutto particolare, cioè che riguardasse la fenomenologia del deragliamento, cioè che riguardasse la fenomenologia di un'attività eccentrica, anomala, atipica, o patologica, rispetto alla circolazione ferroviaria. E allora non vi sono norme al riguardo. La norma che può riguardare, lo citavo prima con quelle due leggi. Ma non solo, tutto l'elenco che ha riportato la Direzione generale delle investigazioni ferroviarie, sono tutte dettate per la sicurezza della circolazione, o se si vuole, quella storia della vernice bianca sui picchetti, alla circolazione di chi deve, per ragioni di lavoro, per ragioni di manutenzione, per qualsiasi tipo di ragione, camminare lungo una via

ferroviaria. Quindi non ritengo corretto, ovvio, dal punto di vista difensivo, e lo dico ovviamente con il massimo rispetto per un lavoro imponente che la Procura ha fatto, però tutte quelle considerazioni - e lo ripeto e poi cesso su questo punto - della pericolosità, della prevedibilità, che contrassegnano... locuzioni che contrassegnano il capo di imputazione, non possono essere, non solo non sussistono nella realtà fattuale, perché nulla era prevedibile, nessuno reputava un pericolo, né allora e nemmeno oggi, tra parentesi, come dirò tra un secondo, ma il parlare di sicurezza non può suffragare questi enunciati del capo di imputazione. Questo per quanto riguarda il prima, il prima del drammatico fatto del giugno del 2009, dove, ripeto, non ci poteva essere valutazione di rischiosità, non ci poteva essere valutazione di pericolosità, dove le norme non riguardavano le tematiche attinenti alla sicurezza nel deragliamento. Come del resto non ci si occupa - e chiedo scusa anche qui se faccio una nota in calce - della sicurezza delle auto che vanno fuori strada. Quando un'auto va fuori strada può impattare contro qualunque tipo di ostacolo, rimovibile o non rimovibile, ma è andata fuori strada. E allora la tematica assume un connotato diverso, è sempre quel tipo di attività eccentrica, patologia, anomala, a cui la giurisprudenza fa riferimento.

La Procura nella requisitoria ha fatto riferimento anche al dopo 2009. Ora, per quanto riguarda il dopo 2009, e come dicevo prima, la realtà, gli accadimenti della realtà, e anche questo è un fenomeno costante di vita, gli accadimenti della realtà fanno modificare le valutazioni di... qualcuno dice le cosiddette credenze, cioè le valutazioni di probabilità, le valutazioni di possibilità. Perché qui addirittura il prima a mio giudizio evidenzia un caso non di scarsa probabilità ma addirittura di impossibilità nell'ambito di quella distinzione che si usa... che si usa svolgere. Ora, io vedo nella requisitoria della Procura dei riferimenti al dopo. Il carteggio tra R.F.I. e A.N.S.F., del 2013. Si è molto basata la requisitoria dei Pubblici Ministeri su questo... su questo carteggio e la reazione di R.F.I. del 31 ottobre 2013 ha suscitato, mi pare di interpretare dalla lettura, quasi anche una indignazione nel tipo di risposta. Ora, il dopo, intanto, il post-factum è una realtà tutta diversa, per le ragioni che ricordavo prima. Quando un certo accadimento si è verificato, si discute sul cosa fare nel dopo. Ma questo non significa nulla che fosse prevedibile prima. Allora è chiaro che dopo va valutata un'eventuale ripetibilità di quell'accadimento, di cui nessuno aveva avuto fino a quel momento non solo la cognizione, ma nemmeno l'ipotesi di lavoro. Dopo un dramma di questo tipo è chiaro che c'è la tendenza, molto

umana, sia a livello personale, sia a livello istituzionale, di difendersi, di stornare da sé ogni pericolo e ogni senso di responsabilità, ma c'è anche l'onesta valutazione, l'onesta volontà di valutare l'accaduto e di stabilire empiricamente che cosa fare dopo un accadimento così tragico e drammatico, soprattutto nell'ottica di - a questo punto, una volta verificatosi - valutare un'eventuale ripetibilità dell'accadimento e che cosa fare per impedirlo. Allora, questo carteggio, di cui i Pubblici Ministeri hanno abbondantemente parlato, del 2013 - è, ripeto, il carteggio che intercorre tra R.F.I. e la A.N.S.F. - è significativo, a mio giudizio, nell'ottica difensionale mia, per varie ragioni. Primo, perché nasce dopo, nasce dopo e quindi nascendo dopo tiene conto di un accadimento, tiene conto di un dato empirico, tiene conto di un fatto che è accaduto. Ma soprattutto, a mio giudizio, questo incartamento, questo carteggio, mostra un dato che conferma il discorso che ho fatto mezz'ora fa circa la posizione di Farneti - e anche di Rossi, se vogliamo parlare anche di lui - cioè si parla sempre a livello di vertice, cioè è un carteggio che riguarda l'amministratore delegato, riguarda il direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, riguarda il Ministero delle Infrastrutture, riguarda una tematica che gli stessi Pubblici Ministeri hanno definito

- e su questo si può concordare - è stata definita istituzionale, cioè attiene a rapporti di livello istituzionale. Ma attiene al dopo però, attiene al dopo e non al prima, per le ragioni che ho già ripetutamente detto. Ma se si vuole guardare al dopo, Presidente e Signori del Tribunale, il discorso della pericolosità del picchetto, anche dopo quello che è drammaticamente accaduto, vediamo che questa pericolosità è tutt'oggi reputata insussistente. E' tutt'oggi reputata insussistente perché risulta in atti - e anche in questo caso a più riprese, cioè in più documenti - che nel 2012, tanto per fare un esempio, poi ce ne saranno degli altri, nel 2012 la stessa Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie, quindi siamo abbondantemente dopo, rileva e svolge un monito ad effettuare la picchettazione. Nella Stazione di Albano Laziale, leggo qui, dice l'Agenzia, manca la picchettazione, provvedete. Perché nel quadro di quel programma, di quelle linee guida, di ammodernamento, di innovazione tecnologica, di adeguamento all'innovazione tecnologica, fatta a livello centrale sulla base delle risorse a disposizione e sulla base di una pianificazione che deve essere fatta, stabilita nel 2001 e che a quanto pare continua ancora oggi, il picchetto svolge una funzione ancora di sicurezza della circolazione per la tracciabilità. E allora, se non c'è, se non c'è la stessa Agenzia per la Sicurezza invita a

metterceli. Poi dopo nel quadro dell'adeguamento futuro, a mano a mano che si effettuano gli interventi e così via, secondo quella linea guida di cui ho parlato fin dall'inizio, si provvederà a sostituirli su base assoluta. Ma se non c'è bisogno mettercelo. E lo dice la stessa Agenzia. Allora queste tematiche del dopo che, ripeto, hanno sempre il connotato del manifestarsi dopo, quindi a fatto accaduto, evidenziano, sintetizzando tutto questo discorso, da un lato la natura istituzionale di quel carteggio, dall'altro lato il fatto che nessuno continua... tutti continuano a considerare il picchetto una questione attinente alla circolazione, alla sicurezza e regolarità della circolazione, ma intesa nel senso che ho già ripetuto, cioè di sicurezza dell'esercizio con attività tipica e come attività normale e non patologica. Ho un ultimo punto e credo di rispettare approssimativamente i tempi. Ho un ultimo punto che forse secondo le regole auree dell'esposizione in sede di discussione avrei dovuto forse trattare in un altro momento, perché di per sé non è un argomento centrale rispetto alla posizione dei miei assistiti; però in dieci minuti e forse anche meno ritengo opportuno trattarlo. Dunque, fermo restando, sempre per ragioni di brevità, che tutte le ipotesi di colpa diverse da quella nuova che la Procura ha portato qui in sede di requisitoria, meritano, meriterebbero e meritano una trattazione,

perché dopotutto, siccome non esiste nel nostro ordinamento l'abbandono dell'azione penale, per quanto la Procura abbia ipotizzato questa visione nuova di un addebito di colpa, questi altri sono rimasti. Però per ragioni di brevità e semplicità tratterò nella nota scritta questi addebiti di colpa, perché a questo punto ritengo che anche se la Procura non ha ritrattato l'azione penale rispetto a queste ipotesi, tuttavia assumano una dimensione di contorno, una dimensione addirittura svalutata nell'ambito della mia... della ricostruzione fattuale che è portata alla vostra attenzione, e quindi rimetterò a questa nota scritta la trattazione di questi addebiti di colpa generica e di colpa specifica che sono riportati nel capo 85.

Quello che invece voglio dire in questa sede - e voglio soffermarmi in questa sede, seppure molto rapidamente - è una tematica, che so che anche altri colleghi hanno trattato e che quindi posso essere molto sintetico. Nel capo di imputazione si fa riferimento a più riprese al Decreto Legislativo 81 del 2008 - il tema è noto al Tribunale - si fa riferimento all'operatività del Decreto Legislativo 81 del 2008, di cui sono indicati anche alcuni articoli che costituirebbero forme di colpa specifica e che sono poi ripresi anche nella requisitoria. Io ritengo che l'incidente che si è verificato nulla abbia a che vedere con la tematica

antifortunistica e con l'aggravante del 589 e 590. E' una questione giuridica, evidentemente. Ma, primo, non è un luogo di lavoro. Lo scenario, il teatro dell'incidente non è un luogo di lavoro. E questo lo stesso articolo 62 di quel... del Decreto 81 del 2008, al di là del problema della sua operatività, lo dice in modo molto specifico, è l'articolo 62. Nel dare definizione dei luoghi di lavoro, esclude l'operatività di questo titolo ai mezzi di trasporto. Ma tutto il Decreto 81 non trova applicazione nell'ambito della circolazione ferroviaria. Al di là del problema definitorio dettato dai singoli articoli, è il Decreto 81 che non opera. Ma non opera per dato di tipo normativo, non perché lo dice l'Avvocato Sgubbi e lo dice qualcun altro. A parte il fatto che c'è una sentenza di La Spezia che lo dice, ma anche prescindendo da La Spezia è il dato normativo che dovrebbe contare in modo estremamente significativo. Allora, è il Decreto 81 che autolimita la propria operatività rispetto alla circolazione ferroviaria; l'articolo 3, circa il campo di applicazione, così è rubricato, l'articolo 62 a cui facevo riferimento prima, l'articolo 45, che proprio fa riferimento all'ambito ferroviario e alla esclusione dell'operatività in ambito ferroviario. Il sistema, come spesso capita nel... stavo per dire nel nostro Paese, in realtà capita anche altrove; il sistema è... questa norma, cioè o meglio questo Decreto Legislativo non si

applica ai trasporti, data la peculiarità del tipo di attività non si applica ai trasporti. Rinvia, l'articolo 3 rinvia a decreti di attuazione. Succede tanto spesso. Noi abbiamo sempre a che fare con questa tematica. Rinvia a provvedimenti attuativi che devono avere la caratteristica di adeguare, non solo di attuare, di adeguare la normativa dettata in generale dal Decreto 81 alla specificità del settore dei trasporti, anche ferroviari, che presenta una peculiarità, una serie di peculiarità fattuali che impone - il legislatore ogni tanto è anche razionale - impone di attuare il Decreto 81 del 2008 alla circolazione. Ora, anche questo accade spesso, l'articolo 3 del Decreto 81 diceva che i Decreti attuativi devono intervenire entro dodici mesi, poi dopo ovviamente dodici mesi non s'è fatto nulla, i mesi sono diventati cinquantacinque, fino a che un Decreto Legge, il 57 del 2012, dedicato proprio al tema del settore ferroviario, marittimo e portuale, nell'epigrafe, ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di emanare disposizioni tese ad evitare il vuoto normativo scaturente dall'abrogazione della normativa speciale in materia di sicurezza del lavoro nell'ambito dei settori ferroviario, marittimo e portuale, con riferimento - guarda caso - proprio ai luoghi di lavoro di cui all'articolo 62, che citavo prima. Cioè, questo Decreto Legislativo si occupa di questa tematica e se ne occupa

in un modo un po' singolare perché aumenta il numero di mesi entro i quali bisogna attuare il Decreto di cui all'articolo 3, cioè bisogna dar corso al decreto attuativo. Allora, anche questo Decreto Legge, convertito nella Legge 101 del 2012, mostra che il luogo di lavoro non è nell'ambito ferroviario, perché lo stesso Decreto Legge si occupa e dispone in ordine a questa tematica, che rimane scoperta rispetto al Decreto 81.

Ho visto - e lo dico conclusivamente - ho visto che vi è uno schema di Decreto del Presidente della Repubblica di attuazione dell'articolo 3 in ambito trasporto ferroviario. L'ho ricavato da Internet, poi non lo so che fine abbia fatto, mi pare abbastanza recente, era collocato nell'ambito di un sito che era datato al febbraio 2016, non so se sia stato approvato, francamente non ho trovato nulla al riguardo. Però questo schema di Decreto del Presidente della Repubblica non fa altro che confermare - che sarebbe attuativo dell'articolo 3 in materia di trasporto ferroviario - non fa altro che confermare la inoperatività del Decreto 81 nella nostra materia, perché da un lato costituisce l'attuazione di quello che il Decreto Legge che citavo prima statuisce, statuisce allungando i termini. Ma anche questo Decreto, anche questo Decreto, questo schema di Decreto del Presidente della Repubblica, quando riporta le definizioni all'articolo 1 comma 1, parla di sicurezza

della circolazione ferroviaria. Cioè c'è una forma di continuità tra il prima, risalendo nel tempo, e l'oggi, sul tema della sicurezza della circolazione, cioè di nuovo quella tipologia di attività che interessa il legislatore, cioè la sicurezza della circolazione, dell'attività tipica, dell'attività normale, dell'attività fisiologica, non dell'attività patologica.

Quindi il decreto a mio giudizio non opera nel nostro caso, così come non opera la tematica del luogo di lavoro, per le ragioni che ricordavo. Fermo restando che per Farneti, dove si addebita la violazione di una linea programmatica, di una linea guida, la tematica, come dicevo all'inizio, in materia di infortunistica del lavoro nulla ha a che vedere.

Io Presidente e Signori del Tribunale ho concluso e chiedo ovviamente l'assoluzione sia di Rossi sia di Farneti con formula di merito, per non aver commesso il fatto o perché il fatto non costituisce reato. Mi sia consentito, a me non piace mai la frase ad effetto, però io credo - e sono sicuro che i Giudici hanno piena sensibilità sul punto - che la giustizia nei confronti delle vittime non debba tradursi in un'ingiustizia nei confronti degli imputati. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato. Avvocato Giovene, facciamo cinque minuti e poi parte lei?

AVV. GIOVENE - Sì.

PRESIDENTE - Va bene? Cinque minuti.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 11:11.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 11:29.*

PRESIDENTE - Allora...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Molto bene. Buon rientro. Allora, Avvocato Giovene.

CONCLUSIONI DELLA DIFESA – AVVOCATO A. GIOVENE

AVV. GIOVENE - Ci siamo. Grazie, Presidente. Ringrazio il Presidente e il Collegio per la disponibilità mostratami, anche i Pubblici Ministeri ovviamente e i colleghi che mi hanno sostenuto. Allora, il programma di oggi è quello di esaurire le altre due posizioni che assisto, cioè quella dell'ingegner Mario Testa e dell'ingegner Giorgio Di Marco, due posizioni tra loro molto diverse anche nell'ambito proprio della collocazione nell'organigramma e delle loro competenze, quindi sono difficilmente sovrapponibili quanto a contenuti. Chiaramente farò un richiamo anche agli interventi che mi hanno preceduto per cercare di alleggerire il Tribunale da una serie di ripetizioni, però alcune cose purtroppo mi incombono, in ragione proprio della particolarità dei ruoli delle persone che assisto.

Allora, muovo i primi passi cercando di individuare chi sia l'ingegner Mario Testa. Perché dico "cercando di

individuare"? Perché è un percorso un po' accidentato per chi non è addentro ai temi tecnici dell'Armamento. L'ingegner Mario Testa... non voglio entrare in quello che ha suscitato, e mi dispiace molto, le polemiche delle Parti Civili rispetto al curriculum. Quello che a me interessa evidenziare in questo momento è che la particolarità delle competenze dell'ingegner Testa, che emergono ovviamente anche dal curriculum, danno subito un inquadramento di quelle che sono le sue capacità. Allora, quello che ritengo di particolare rilievo è il fatto che l'ingegner Testa - ripeto, con queste specifiche competenze in campo Armamento - nel corso di circa quattordici anni ha partecipato, in una realtà internazionale anche molto estesa, anche al di fuori dell'Europa, a tutta una serie di progetti, di gruppi di lavoro, di attività di coordinamento, di attività di altri omologhi ingegneri competenti in Armamento, su un piano di progetti multinazionali. Perché dico questo? Perché... non per magnificare le lodi dell'ingegner Testa, che conosce tre lingue e ha queste capacità di interazione nel campo internazionale rispetto al contributo e anche alla realizzazione di specifiche tecniche, ma perché questo già individua secondo me in nuce quelle che sono poi le competenze, che vedremo anche in maniera specifica, forse anche un po' pedissequa, dell'Armamento. L'ingegner Testa entra a far parte della

titolarità, diciamo, assume la titolarità, per meglio dire, della Struttura Organizzativa Armamento, con sede a Roma, e solo con sede a Roma, voglio dire non ci sono delle sedi territoriali di Armamento, Armamento della direzione tecnica. Ricordiamoci che l'espressione Armamento può anche appartenere ad altre strutture. Noi siamo verticalmente al di sotto di Direzione norme standard sviluppo e omologazione - l'ingegner Marzilli lo avete personalmente conosciuto - al di sotto, come vedete, c'è la Struttura Armamento. Ed entra a far parte della Struttura Organizzativa Armamento come responsabile titolare, con un ordine di servizio, il 47 del 2008, a far data dal 2008 fino alla pensione al 31 dicembre del 2015. E' in atti, perché nel solito fascicolo personale il Pubblico Ministero si è premurato ovviamente di inserirla, la procura a favore dell'ingegner Testa, che individua subito, colloca subito anche quelli che sono i margini di spesa da parte dell'ingegner Testa per contratti non superiori a due milioni. Quindi questo dato, che non è di poco momento, deve essere sottolineato. Questo anzitutto per - come dire - allontanare la figura dell'ingegner Testa, come purtroppo invece a volte è stato coinvolto ad essere, dall'esecuzione dei lavori. Ha contratti appunto... può stipulare contratti appunto per un valore non superiore a due milioni, perché si tratta di contratti di progetto,

non di esecuzione lavori, tant'è che il responsabile della Struttura Organizzativa Armamento non è datore di lavoro, non è mai stato nominato referente di progetto, non ha mai ricevuto uno specifico budget di spesa volto alla realizzazione di uno specifico, perché i budget di spesa annuali che vengono conferiti all'ingegner Testa nella qualità di responsabile di Armamento di direzione tecnica, sono esattamente per svolgere i compiti di istituto.

Ecco, vediamo di capire cosa fa l'Armamento e che cosa è l'Armamento, perché non credo che l'organigramma sia di per sé esaustivo e per tutti noi, perché evidentemente bisogna entrare un po' nelle maglie di quella che è la struttura organizzativa di Rete Ferroviaria Italiana. Però è bene, oltre alla collocazione, capire esattamente quali siano i compiti. Come vi dicevo, è verticalmente al di sotto della Direzione tecnica; nell'intermezzo, diciamo così, c'è l'ingegner Marzilli. E ho cercato di farmi spiegare dallo stesso ingegner Testa con l'aiuto della Direzione legale di Rete Ferroviaria Italiana quali sono questi compiti. E' un excursus un po' noioso, Presidente, perché dobbiamo ovviamente enunciare specificità tecniche da noi abbastanza lontane, nel nostro giuridichese, diciamo così, però sono delle competenze che ci aiuteranno poi meglio a capire esattamente sia le contestazioni del Pubblico Ministero

sia il confronto tra queste contestazioni e quelle che sono poi evidentemente le condotte che l'ingegner Testa ha posto in essere, nel suo ruolo di titolare della Struttura Operativa Armamento, e in tale ruolo ovviamente è contestato... sono contestati i capi di imputazione, dobbiamo necessariamente comprendere evidentemente di che cosa si occupa.

Allora, l'Armamento è preposto al presidio della tecnica dell'Armamento ferroviario. Già il presidio della tecnica dell'Armamento ferroviario dovrebbe subito individuare che intendiamo la sovrastruttura, cioè essenzialmente binari e scambi, sovrastruttura che evidentemente assicura supporto e guida dei treni. Con chi si interfaccia l'Armamento? Con chi si interfacciano queste strutture? Evidentemente con le opere civili, cioè ponti, gallerie, corpo stradale in genere e con i rotabili. Che cosa comprendiamo all'interno di questo ruolo di presidio della tecnica dell'Armamento ferroviario? Ad esempio comprendiamo le problematiche relative ai materiali, rotaie, traverse, attacchi, scambi, livelli di usura, caratteristiche resistenziali, tecnologie di lavorazione e di manutenzione. Il Pubblico Ministero poi scivolerà verso questa espressione, manutenzione, un po' inducendo a mio giudizio in errore il lettore rispetto alle specifiche competenze dell'ingegnere. Rimangono sempre con diciamo questo paradigma di riferimento, che è il

presidio della tecnica dell'Armamento ferroviario. Se rinveniamo in rete quelle che sono le norme europee che accomunano evidentemente gli omologhi delle altre Strutture Armamento, delle altre ferrovie europee, individuiamo delle norme tecniche, che vengono definite con EN, perché sono evidentemente delle norme europee, che sono tutti documenti, ad esempio relativi alle traverse, alle rotaie, agli attacchi delle rotaie, che stabiliscono criteri di progettazione. Perché insisto tanto sotto questo aspetto? Perché l'espressione "criteri di progettazione", che sono quelle norme tecniche cui anche l'ingegner Testa contribuisce alla realizzazione e alla costruzione appunto dell'aspetto progettuale delle stesse norme tecniche, non solo perché le norme tecniche stabiliscono dei progetti, ma perché si individua nella competenza dell'ingegner Testa anche un contributo, - come dicevo anche poc'anzi - alla realizzazione di specifiche tecniche, e quindi anche di norme europee. Diciamo, come dire, nel contesto di carattere generale il professor Sgubbi ce ne ha parlato in maniera molto chiara di quello che ovviamente è la sicurezza dell'esercizio ferroviario, quindi la tutela rispetto alle vibrazioni, la corretta cinematica dei treni, la definizione delle caratteristiche del tracciato. Quindi anche l'individuazione delle irregolarità geometriche, anche l'individuazione di quelli che possono essere i limiti di

velocità - ma non... come dire, non cadiamo nell'errore di pensare che sia l'ingegner Testa a stabilire la velocità delle ferrocisterne - l'individuazione dei limiti di velocità in relazione evidentemente a quelle che sono caratteristiche di irregolarità del tracciato, e sotto questo profilo l'individuazione di una norma tecnica che consenta all'esercizio ferroviario di ovviamente svolgersi nella maniera più sicura possibile. Vi do anche dei numeri, perché le specifiche tecniche di fornitura dei componenti dell'Armamento sono circa 60 specifiche e i disegni che si riferiscono a queste componenti tecniche sono circa diecimila. Questo per farvi capire anche qual è diciamo l'ambito, il contesto, il tavolo sul quale l'ingegner Testa deve lavorare. Si occupa evidentemente di omologazioni di materiali e processi tecnologici ed emette istruzioni per la tenuta sotto controllo e la costituzione e la manutenzione dell'Armamento, ad esempio per la costituzione e controllo del binario, il controllo delle qualità geometriche, l'usura degli aghi degli scambi, la corretta cinematica dei treni, tutti questi elementi sono racchiusi all'interno di istruzioni, l'istruzione deve proprio dare espresso significato a quella che è la specificità tecnica di quello che è la competenza dell'ingegnere.

Vediamo di che cosa non è responsabile l'Armamento,

perché anche su questo purtroppo io mi rendo conto che può apparire noiosa fino allo sfinimento questa insistenza rispetto a certe specificità tecniche, ma se non si individuano le specificità tecniche di una struttura organizzativa non possono essere addebitate condotte al titolare di quella struttura, perché evidentemente siamo al di fuori di quelle che sono le sue competenze. Cosa non fa l'Armamento di direzione tecnica? Ovviamente non si occupa dell'effettiva sorveglianza delle linee, non si occupa della diagnostica, il famoso trenino Archimede non è certamente di competenza di Armamento. Non si occupa delle emanazioni di procedure operative di manutenzione, perché siamo sempre in quell'ambito più alto, diciamo così, di competenza tecnica nell'emanazione di istruzioni, ma non nell'emanazione di procedure operative di manutenzione. La tariffa di Armamento non è di Armamento, anche questo è un equivoco fatale, in cui io stessa sono caduta i primi tempi, quando cercavo di districarmi tra la complessità ovviamente di queste articolazioni ferroviarie. Ma la tariffa Armamento non è di Armamento. Non si occupa del reperimento e della gestione di fondi necessari per spendere tutti i lavori che sono utili per rispettare gli standard. Non si occupa di pianificare interventi ordinari e straordinari sull'infrastruttura. Non si occupa di quelle azioni necessarie per rendere

compatibili i lavori con la disponibilità delle linee. Non si occupa, Presidente, della esecuzione dei lavori. Non si occupa della esecuzione dei lavori. Ecco, non si occupa della esecuzione dei lavori, si allaccia a quello che poc'anzi vi stavo dicendo rispetto - come dire - al budget, al budget di spesa che si riferisce alla... che è inserito all'interno della procura. Non si occupa di pianificazione di investimenti infrastrutturali, se ne occupa di questo la Direzione produzione. Non si occupa del controllo dell'azione che poi svolge la Direzione tecnica e lo stesso argomento di Direzione tecnica, perché sia alla Direzione tecnica che alla Direzione produzione evidentemente fanno capo, quanto al controllo, all'audit aziendale di Rete Ferroviaria Italiana. Insomma, dice giustamente l'ingegner Testa per cercare di semplificare l'affanno con cui gli chiedevo, dico "ma poi effettivamente di che cosa si occupa"? Mi dice: "Se la regola tecnica è sbagliata, o inefficace, o obsoleta, la responsabilità fa capo alla struttura organizzativa competente di Direzione tecnica e alla Direzione tecnica. Se la regola non viene applicata, o se viene applicata male, la responsabilità fa capo alla struttura competente di Direzione produzione e alla Direzione produzione. Il controllo non fa capo alla tecnica. Allora, questo per inquadrare proprio, devo dire, per sommi capi, ma spero di aver dato un pochino la

sensazione, ecco, di quel contesto all'interno del quale svolge e ha svolto il suo ruolo l'ingegner Testa per molti anni.

C'è un tema in più, che si ricollega un po' a quella competenza che l'ingegner Testa manifesta rispetto alla partecipazione di quei gruppi di lavoro internazionali, perché diciamo il confronto sistematico e la ricerca e lo sviluppo sono il nucleo essenziale della competenza dell'Armamento di direzione tecnica. Questo confronto sistematico, che in gergo aziendalistico viene chiamato *bench marking*, è - come dire - il *core business*, se mi permette Presidente, proprio della funzione che il responsabile della Struttura Armamento deve osservare, deve porre in essere per dare corso effettivamente alle proprie competenze. Quindi la partecipazione a gruppi di lavoro internazionali in ambito europeo ha fini... anche questo non è che è uno scambio, un'interazione che è soltanto un'interfaccia per capire dove sono le altre ferrovie europee o per dare evidenza di dove siamo noi all'interno delle nostre ferrovie; questo confronto serve, proprio perché c'è quella... diciamo è la pregiudizialità che attiene alla composizione delle istruzioni tecniche, che evidentemente impone ai responsabili competenti delle varie reti ferroviarie di mettersi a reciproco confronto per l'emanazione delle norme europee. Cioè, sono loro che poi si occupano di

questi aspetti e che evidentemente stanno sempre nell'ambito di questo confronto di carattere internazionale, un lavoro che è finalizzato ovviamente a gruppi... come dire, a dare corso a gruppi di lavoro in ERA, in EURONORM, una serie di gruppi di lavoro che riguardano ovviamente anche UIC, e che servono - ripeto fino all'ossessione, ma è bene che individuiamo questo aspetto - a una progettualità tecnica che rimane e si colloca nell'ambito delle istruzioni.

Allora, è ovvio che a queste attività partecipano in maniera molto attiva, anche ai gruppi di lavoro internazionali intendo, anche università italiane ed estere. Questo per darvi un po' la sensazione di quale sia la verticalità, diciamo così, della competenza dell'ingegner Testa e degli omologhi ovviamente delle altre strutture Armamento.

Come vi dicevo prima, insisto su questo aspetto perché il richiamo poi lo vediamo tra un attimo, il capo di imputazione mi impone di sottolineare che Testa non è datore di lavoro, che il responsabile della Struttura Organizzativa Armamento, proprio perché non si occupa neanche lontanamente dell'esecuzione lavori non è datore di lavoro e che appunto la sua capacità di spesa è finalizzata all'implementazione di questi gruppi di lavoro, a lavori... ad attività di laboratorio, a partecipazione ad attività di ricerca. Non sono

finalizzati questi budget di spesa all'implementazione in campo su scala intera rete di determinate regole e istruzioni. Questo non è il compito della tecnica.

Allora, io, così, per la mia ossessiva... il mio ossessivo desiderio, di cui vi faccio partecipi soltanto in minima parte, di cercare di capire bene che cosa facciano questi signori, sono anche andata un po' in rete a vedere ovviamente il sito di Rete Ferroviaria Italiana che individua quella che è ad esempio la documentazione tecnica di Armamento. Ve ne faccio grazia, però è esplicativo proprio di quella che sia l'analisi specifica di cui si occupa Armamento: rotaie, barre per aghi, controrotaie, paraurti ad azione frenante, un elenco infinito di quelli che sono enti ferroviari molto dettagliato, non stiamo parlando di situazioni evidenti anche sotto il profilo visivo, ma che evidentemente consentono di svolgere in sicurezza l'esercizio ferroviario.

E per concludere questo primo aspetto credo che sia stato citato, mi pare dall'Avvocato Mittone, l'aspetto del mutuo riconoscimento. Questo... adesso non voglio entrare nel dettaglio normativo di questo aspetto. Mi interessa soltanto evidenziare questo, proprio in questo contesto di reciprocità e di interazione internazionale, quanto sia importante da parte dei Paesi membri dare un mutuo riconoscimento alle specifiche tecniche che ciascun Paese

mette a disposizione dell'altro Paese, in modo tale che le prove di laboratorio e le certificazioni effettuate dagli organismi internazionali possano essere messi a fattor comune. Allora, questo, capisco, come dire, l'eccesso mio di scrupolo, però è un eccesso di scrupolo dettato anche dalla mia difficoltà di collocare bene l'ingegner Testa in questo drammatico capo di imputazione. Io vi leggo soltanto queste pochissime righe, che sono state dedicate all'ingegner Testa nelle conclusioni della requisitoria - faccio riferimento al 20 settembre del 2016 - dove il Pubblico Ministero dice che "è stato responsabile dell'elaborazione e aggiornamento standard tecnici, normativi, economici, in materia di manutenzione, elaborazione di procedure per la variazione della velocità". Capite che se noi paragoniamo la complessità, ma, come dire, anche la semplicità, per certi aspetti, di quelle che sono le elaborazioni di quelle progettualità, con questa un po' troppo sintetica espressione, che estrapola dalle competenze di Armamento soltanto alcune singole frasi, si può essere facilmente tratti in inganno sul fatto che si occupa anche di standard tecnici, normativi, economici in materia di manutenzione e quindi si occupi di manutenzione, di variazione della velocità e quindi si occupi di velocità. Nulla di più lontano dall'ingegner Testa. Peccato che sono queste le premesse che poi fanno concludere il

Pubblico Ministero per una richiesta di condanna a cinque anni.

Come vediamo da questa slide, tanto per - come dire - chiudere un attimo il cerchio anche su quello che poi vedremo tra un attimo è la descrizione nel capo di imputazione delle specifiche competenze dell'ingegner Testa, per - come dire - acquisire evidentemente quelle che sono ritenute le condotte di riferimento, che evidentemente sarebbero state omesse colposamente dall'ingegner Testa, si fa riferimento a quello che chiamo il solito mansionario, che è questa articolata produzione di Rete Ferroviaria Italiana, che è una produzione del Pubblico Ministero, la numero 448, all'interno della quale, visto che si richiamano proprio gli ordini di servizio, che sono stati considerati al fine di indicare esattamente queste competenze, si descrivono i compiti. Allora, questi compiti non voglio leggerveli tutti, ma voglio dare soltanto evidenza di come sinteticamente all'interno di questo documento si possa definire quello che in maniera un po' più specifica ho tentato di portare alla vostra attenzione: elaborare ed aggiornare le specifiche e gli standard tecnici, normativi, economici e contrattuali per la progettazione, costruzione, uso, manutenzione e controllo dell'Armamento; sono quell'elaborazione e aggiornamento di specifiche per anche la manutenzione che devono essere

considerati; contribuire all'elaborazione di modelli organizzativi per la manutenzione dell'Armamento; non si occupa di manutenzione dell'Armamento; elaborare le procedure per la variazione di velocità di fiancate e riclassificazione delle linee, nei termini che già vi ho descritto e non sto assolutamente a ripetermi; definire i parametri di sistema dell'Armamento e le tolleranze (parola incomprensibile); ricercare... scusate... ricercare e comparare i metodi e valori con le altre ferrovie europee. Ed ecco che si insiste, e su questo io non mi stancherò mai di ripetermi per quanto sia importante per la individuazione delle responsabilità, ma delle responsabilità intese come competenze fisiologiche della Struttura Armamento e dell'ingegner Testa in quegli anni, rapporti con gli organismi tecnici qualificati, nazionali ed internazionali; redazione di norme, eccetera. Ci riferiamo all'ordine di servizio organizzativo 41 del 20 dicembre 2001, che è allegato alla solita posizione soggettiva e che è in atti. Qui non assistiamo a un errore di impostazione, come c'è stato e ho cercato di spiegarvi alla scorsa udienza, per l'ingegner Di Venuta. Qui non si attribuiscono all'ingegner Testa erroneamente dei compiti e delle competenze tratte da altre strutture organizzative. E' assolutamente corretto, perché se confrontate l'ordine di servizio organizzativo con l'indicazione di queste

competenze, c'è un'esatta sovrapposizione. Diciamo che mancano alcune di quelle competenze all'interno di questa descrizione, ma mancano evidentemente alcune competenze per una scelta del Pubblico Ministero che ha ritenuto di non farvi riferimento.

Allora, se vi ho un po' disorientato con questa premessa, una cosa va detta con assoluta certezza e con assoluta chiarezza: l'ingegner Testa è, all'interno di una struttura, che è la Direzione tecnica, per meglio dire l'Armamento di direzione tecnica, e dovete considerare dal punto di vista dei numeri che Direzione tecnica è di sede centrale e ha 280 dipendenti. Quanti sono di questi 280 dipendenti i dipendenti che in tutta Italia si occupano di Armamento, perché la sede è soltanto a Roma? Nove o dieci al massimo. Di questi nove o dieci, come responsabile della Struttura organizzativa, c'è stato anche l'ingegner Testa. Per darvi dei numeri di confronto, perché credo che certe cose sfuggano necessariamente a chi non maneggia quelle che sono, come dire, le articolazioni organizzative e per noi tutti è piuttosto difficile poterlo fare, ma per fortuna ci hanno aiutato all'interno di Rete Ferroviaria Italiana, ma quanti sono i dipendenti di Direzione manutenzione? Quanti sono? 23.000. Allora, provate a fare il confronto tra queste diverse strutture. Ovviamente una direzione manutenzione, ve ne ho parlato chiaramente a proposito

anche della Divisione compartimentale infrastruttura dell'ingegner Di Venuta, che hanno delle collocazioni anche territoriali, necessariamente, perché chi fa i lavori dev'essere anche sul territorio. Quindici sedi territoriali, per quello che riguarda appunto il compartimentale infrastruttura. Ebbene, già da questo confronto, la dimostrazione del numero dipendenti, nell'ambito di una struttura gigantesca, che è quella di Ferrovie dello Stato Italiane, che ha circa 70.000 dipendenti, vedete come si colloca, in maniera molto particolare, molto specifica, molto competente rispetto a certi temi tecnici, esattamente all'interno della Struttura Armamento il nostro ingegner Testa, una Struttura Armamento che proprio per l'elaborazione di quelle che sono le norme tecniche nel confronto internazionale, quindi nell'elaborazione di standard internazionali, ha la fisiologica responsabilità, come hanno tutti all'interno delle strutture organizzative di Ferrovie, ma con specifico riferimento all'Armamento, dell'elaborazione di standard omologhi, ovviamente omologhi e condivisi con enti di competenza internazionale e che fanno del loro diciamo *core business* evidentemente la realizzazione della sicurezza ferroviaria. Un passaggio ulteriore rispetto a quello che vi sto dicendo e che però non deve sfuggire perché costituisce un po' il leitmotiv a mio giudizio di quello

che è il ruolo della posizione che assisto, è un concetto di standardizzazione. Quando parliamo di standardizzazione, è un termine abbastanza brutto, che però è evocato all'interno di un documento, che è prodotto dal Pubblico Ministero, "Standardizzazione dei materiali di Armamento". Questo documento è del '91. Allora, già si individua in nuce - stiamo parlando del '91 - la necessità, l'esigenza di disporre sui binari di tutte le linee della rete di impianti di Armamento coi requisiti prestazionali adeguati agli stessi(?) sviluppi del traffico. Siamo nel '91. Nonché la necessità di compattare le soluzioni adottabili al minor numero di tipi, che impongono una coerente e spinta standardizzazione, in modo tale da consolidare le scelte sul piano internazionale.

Allora, facciamo un piccolo salto in avanti. Qui siamo nel '91. Stiamo cercando, come dire... stanno cercando, per meglio dire, a volte personifico ovviamente il mio ruolo all'interno di Ferrovie dello Stato, però si sta cercando di indirizzare un comportamento da parte dei responsabili della Tecnologie e sviluppo di sistema per opere civili, allora i nomi di queste Strutture organizzative erano un po' diversi, si sta cercando di orientare, di indirizzare verso quello che sarà ovviamente quel confronto internazionale, ma anche all'interno, nel senso di individuare quelle

standardizzazioni appunto dei materiali di Armamento, in modo tale che sia poi indifferente la finalità dell'uso di quel materiale di Armamento per un trasporto di merci piuttosto che un trasporto passeggeri. Dico questo perché quando l'ingegner Testa assume il suo ruolo all'interno di Armamento la specifica tecnica, la famosa specifica tecnica su cui il professor Sgubbi ci ha così diffusamente intrattenuto già esisteva. Ma anche qui, anche qui per segnare un po' certi passaggi che potrebbero sfuggire, chi è che ha redatto la specifica tecnica? Certamente non è Armamento, ma è gallerie, tutt'altra Struttura organizzativa, su cui adesso sicuramente non mi sposto. Però questo dovrebbe essere - come dire - indicativo del fatto che era necessaria una competenza specialistica in fatto di sagoma dell'infrastruttura e del materiale rotabile. Su questo tema torneremo poi più tardi, perché è piuttosto importante capire - come dire - la finalità della specifica tecnica. Non mi azzardo a toccare minimamente quello che così bene il professor Sgubbi ha già espresso. Qual è stato l'apporto di Armamento all'elaborazione di questa specifica tecnica? Un apporto sicuramente importante, ma ridotto a una mezza paginetta, nel senso che la specifica competenza, scusate la ripetizione, da parte dell'ingegner Testa è, di allora di Armamento, non c'era evidentemente Testa nell'elaborazione della

specifica tecnica del 2001, già orientava in maniera chiara la necessità di poter acquisire degli elementi di competenza da una struttura diversa dell'Armamento. Quindi la definizione del piano di applicazione del nuovo standard non era nella responsabilità di Armamento, ma di Direzione produzione. Un documento tranchant a mio giudizio sul tema datore di lavoro, anche questa è una produzione del Pubblico Ministero, è una comunicazione organizzativa, la 207AD del 13 maggio del 2009, dove c'è un elenco specifico, ed è un aggiornamento questo, relativo alle unità produttive di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., un lungo elenco di queste unità produttive di sede centrale e di sede territoriale, non comprende Armamento. Qui si individuano chi siano i datori di lavoro. Negli ordini di servizio organizzativi che sono stati acquisiti al fascicolo del Pubblico Ministero, oltre alla nomina che vi ho già indicato del 24 luglio 2008, anche qui collochiamo bene temporalmente qual è la presenza - diciamo così - dell'ingegner Testa in relazione ovviamente alla data del tragico incidente. Siamo al luglio 2008. Sono circa undici mesi all'interno dei quali svolge queste mansioni. Dicevo, gli ordini di servizio organizzativi, che semplicemente richiamo orientativamente per darvi le indicazioni che proprio le aree di responsabilità dell'armamento, l'articolazione strutturale delle competenze della Direzione tecnica e la

Struttura Armamento collocata alle dirette dipendenze del responsabile della neo costituita Direzione Norme, Standard, Sviluppo e Omologazione, che è proprio l'ingegner Marzilli, ebbene, sono contenuti in questi quattro ordini di servizi organizzativi, che esauriscono in maniera molto più concisa di quanto sto cercando di dirvi io i compiti e le competenze.

Un elemento in più da considerare, che vi ho accennato nel mio dire di poco fa, è che Armamento, la tecnica dell'Armamento non considera il cosiddetto "carico pagante". Questa espressione a noi abbastanza distante, diciamo, spiega bene il fatto che c'è una totale indifferenza dal punto di vista della realizzazione delle tecniche di Armamento rispetto a quello che viaggia sopra i binari. Il cosiddetto "carico pagante" viene chiamato in gergo ferroviario, non ci interessa che siano i passeggeri, le merci, le merci pericolose a viaggiare sull'Armamento. Perché? Perché evidentemente quella standardizzazione che vi dicevo poc'anzi, quella europeizzazione di norme condivise ha avuto proprio come scopo quello di essere indifferente rispetto a tutto ciò che viaggiasse sopra, perché ci doveva essere il massimo della sicurezza per qualsiasi tipo di traffico ferroviario si dovesse considerare. Tra l'altro, ecco, per ben comprendere proprio un'attività alla quale l'ingegner Testa ha dedicato - come dire - la propria

competenza e la propria sperimentazione, è proprio una norma diventata definitiva da poco che fino a due anni fa era soltanto in via di esperimento, e cioè un'analisi del rischio, delle caratteristiche geometriche degli scambi e una scalettatura a secondo delle caratteristiche di degrado. Perché vi dico questo? Perché questo è quello che fa l'ingegner Testa. Capisco quanto possa essere distante da certe suggestioni, ma bisogna anche - come dire - avere l'onestà intellettuale di potersi confrontare sul campo con quello che l'ingegnere svolge e ha svolto quotidianamente in Armamento. Chiudo questo aspetto per dirvi: nessuna competenza su merci pericolose. Nessuna. Nel senso che Armamento, leggerete gli ordini di servizio organizzativi, vi prego di credermi sulla parola, perché gli ordini di servizio sono piuttosto articolati, ma è la stessa - come vediamo adesso nella slide - elencazione delle competenze di Armamento, niente può richiamare, neanche lontanamente, una competenza in materia di merci pericolose. Quindi non è richiesto nessun presidio rispetto a questi (voce fuori microfono).

Allora, veniamo al capo di imputazione, che come vedete non a caso stavolta prendo un pochino, come dire, in avanti rispetto all'inizio della mia discussione, perché era a mio giudizio assolutamente necessario inquadrare prima e cercare di definire meglio certi confini. Allora,

nel capo di imputazione 85, 86 e 87, si sovrappongono le competenze di Rossi e Farneti, di cui abbiamo già sentito parlare; 85, 86 e 87 sono i capi di imputazione che riguardano anche l'ingegner Testa relativamente a questo suo ruolo dal 24 luglio 2008 al 20 giugno del 2009. Come ben diceva l'Avvocato Sgubbi, inutile trattare l'86 e l'87, perché tutto si esaurisce - e non è sempre così - però nell'elaborazione del capo di imputazione - tutto si esaurisce nell'elencazione delle condotte appunto indicate nel capo 85.

Allora, qui entriamo un po' in temi a noi un pochino più vicini, più cari e anche più sensibili. Allora, la premessa, nella individuazione di una responsabilità colposa dell'ingegner Testa, viene tratta ovviamente da quell'elenco che vi dicevo poc'anzi, che si conclude dicendo "avendo pertanto" - pertanto significa che è proprio a seguito di quelle competenze che vengono indicate negli ordini servizio organizzativi che si individuano quelli che sono i suoi paradigmi di garanzia - "avendo l'obbligo di garantire l'elaborazione e l'aggiornamento delle specifiche e degli standard tecnici, quindi" - quindi - "anche relativamente alla picchettazione, per negligenza ed in violazione dell'articolo 8 del 'solito' Decreto Legislativo 162 del 2007, dei 'soliti' articoli del codice civile e dell'articolo 18 dell'81/2008" - e qui non spendo neanche

una parola perché mi pare che già l'inquadramento formale di quello che sia l'Armamento possa escludere l'applicazione dell'articolo 18 dell'81/2008 e non tornerò minimamente su quello che molto meglio di me il professor Stile ha detto riguardo all'81/2008, oggi corroborato dall'Avvocato Sgubbi - "ometteva di definire e di attivarsi, e nello specifico in relazione al sistema di picchettazione di tipo tradizionale con spezzone di rotaia, nonostante" - guardate che il nucleo centrale dell'imputazione a carico dell'ingegner Testa sta in queste due righe - "tali picchetti fossero noti come ostacoli e la cui composizione e conformazione è reputata un pericolo". Allora, io so che mi troverete, come dire, ripetitiva, perché è evidente che ripeto degli argomenti che in parte sono stati anche trattati da chi mi ha preceduto, però - come dire - la particolare articolazione di certe condotte all'interno dei capi di imputazione non deve sfuggire, perché non è che sia sufficiente descrivere i parametri di riferimento delle competenze organizzative di una struttura per dire che violando queste competenze io pongo in essere un'attività che è colposamente responsabile. E' evidentemente necessario qualcosa di più, cioè individuare una condotta. La condotta è individuata in relazione all'articolo 8 del 162/2007 e all'articolo 18 dell'81/2008, quantomeno in questa prima parte. Allora,

io capisco che conosciamo tutti a memoria questi articoli, però non ci deve sfuggire che questo solito articolo 8 del Decreto Legislativo 162 del 2007 è l'attuazione della direttiva solita 49 del 2004 e 51 del 2004 in materia di sicurezza e sviluppo delle ferrovie comunitarie. Qual è l'aggancio che può in qualche maniera consentire al Pubblico Ministero di dire anche "l'ingegner Testa per negligenza e in violazione di questo articolo ha posto in essere una condotta penalmente rilevante"? Ma, io mi sforzo di rileggere l'articolo 8, di cui vi faccio grazia, però basta il titolo. Si riferisce allo sviluppo e gestione della sicurezza ed è indirizzato ai gestori delle infrastrutture, imprese ferroviarie, fabbricanti ed enti appaltanti, e c'è il solito incipit di cui tanto abbiamo sentito parlare in questo processo, "ciascuno è responsabile della propria parte di sistema". Allora, noi possiamo individuare una norma cautelare in questo articolo 8 del Decreto Legislativo 162/2007 applicabile alle competenze di Testa? Ma io credo applicabile alle competenze di nessuno. Cioè, qui abbiamo un parametro di riferimento che attiene in generale al gestore dell'infrastruttura ed è nell'ambito dell'attuazione di due direttive europee, che sono direttive generalissime e dirette ovviamente - come dire - agli enti di riferimento che sono le strutture ferroviarie, per meglio dire, le

società ferroviarie che si muovono sul territorio europeo. Ora, calare all'interno delle competenze dell'ingegner Testa anche il 162 del 2007, fatico. Fatico anche perché, essendo questo un Decreto Legislativo che attua le competenze della direttiva, e quindi è quello che darà poi luogo alla nascita dell'Agenzia, non dovrebbe sfuggire che proprio questo articolo 8 al comma 4 fa riferimento a prescrizioni e disposizioni di esercizio in capo al gestore dell'infrastruttura ai fini delle lettere a e b del comma 2 dell'articolo 6. E l'articolo 6 sono i compiti dell'Agenzia. Cioè, stiamo ragionando su una interazione tra il gestore dell'infrastruttura e l'Agenzia, interazione dovuta in applicazione della direttiva 49 del 2004, ma che mi pare sfugga totalmente al fatto che possa essere stato violato dall'ingegner Testa questo articolo.

Ma c'è di più. C'è di più perché oltre al Decreto Legislativo 81 del 2008, sul quale non ritorno, diciamo abbiamo un passaggio ulteriore nella seconda parte di questa contestazione, dove si dice... non vi leggo tutto: "Circondata da zone residenziali non adeguatamente distanziate" - tema che abbiamo abbondantemente trattato - "essendo più che notorio in termini statistici a livello internazionale l'elevato pericolo rappresentato da detta attività - Direttiva 9649 CEE del 23 luglio '96". Ci fermiamo un attimo qui e poi andiamo alla frase

successiva. Notate diciamo l'omogeneità di impostazione con la prima parte che vi ho letto. Prima si diceva che era ben noto, nonostante tali picchetti fossero noti come ostacoli e la cui composizione e configurazione costituissero un pericolo. Qui si dice "essendo più che notorio in termini statistici l'elevato pericolo rappresentato dal trasporto di merci pericolose su ferrovia". Allora, ciò che diciamo ancora la responsabilità in questo unico capo di imputazione che riguarda l'ingegner Testa, non avremo nient'altro in riferimento alla sua posizione, è la notorietà di qualcosa. Da un lato la notorietà della pericolosità del picchetto. Non che il picchetto sia un ostacolo, perché su questo ci fermeremo un secondo, non adesso, nel prosieguo, però - come dire - non lasciamoci coinvolgere, ecco, da questo incalzare, e quindi, e quindi, e pertanto, perché la notorietà attiene non al fatto che il picchetto sia un ostacolo, ma attiene al fatto che essendo un ostacolo evidentemente rappresenta un pericolo. E ciò che è notorio nella seconda parte del capo di imputazione, è il fatto che in termini statistici a livello internazionale è recepito il dato obiettivo rappresentato dalla pericolosità dell'attività di circolazione ferroviaria di merci pericolose. C'è un piccolo dettaglio in più, sul quale rapidamente andiamo, che è quello del dopo l'indicazione della direttiva 49

del '96, studi di settore - ecco, che la direttiva rappresenti uno studio di settore non penso, forse è tutta contenuta all'interno del trattino, però forse vogliamo dire ciò che è noto a livello internazionale costituisce uno studio di settore, voglio interpretarlo così perché altrimenti non avrebbe senso - studi di settore non a caso recepiti dall'EBA con circolare del 2007. Il doppio passaggio è molto indicativo, a mio giudizio, perché da una parte appunto, come dire, si manifesta in maniera esplicita la notorietà della pericolosità del trasporto di merci pericolose, però nell'inciso si dà evidenza di quello che è l'esemplificazione di questa notorietà e si dà evidenza anche delle esemplificazioni di questa esemplificazione, e cioè da un lato la 96/49 e dall'altro un'applicazione concreta di questa notorietà, e cioè la circolare dell'EBA. Allora, vogliamo molto, molto rapidamente soffermarci su questa 96 del '49? Che non è uno studio di settore ma è appunto una direttiva comunitaria, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di trasporto di merci pericolose per ferrovie, recepita in Italia dal Decreto Legislativo 41 del '99. Anche perché non basta indicare una direttiva, ma forse la legge interna vale come fonte normativa. 41 del '99, attuazione della direttiva, eccetera, eccetera. A cosa serve questo Decreto Legislativo e a cosa serve questa

direttiva? Perché anche qui lanciare questi strali nei confronti dell'ingegner Testa trascura di considerare forse quello che è il riferimento normativo contenuto all'interno di questa direttiva. Ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri, indica proprio quello che ho cercato di dirvi all'inizio del mio intervento. La necessità, all'interno della standardizzazione, all'esterno di un ravvicinamento, in vista di quel mutuo riconoscimento di norme europee che - chiamola in questo momento all'interno delle norme tecniche di armamento - consentono una facile interoperabilità. Siamo sempre nell'ambito di questo grande schema che non deve mai sfuggire. Mi è piaciuta molto la battuta dell'Avvocato Mittone, dove ha parlato di "Brexit ferroviario", perché ogni tentativo che stiamo cercando di fare è quello poi - come dire - da un lato richiamare le direttive europee, ovviamente queste grandi guide, queste grandi linee guida, e dall'altro però stiamo cercando sempre di dire "ma noi avremmo dovuto fare altro, avremmo dovuto fare di più, avremmo dovuto fare quello che non abbiamo fatto e per questo siamo responsabili", isolando evidentemente iniziative di carattere nazionale, senza considerare minimamente questo che è un quadro di interoperabilità a livello europeo che deve sempre guidarci nella lettura delle norme. Allora, questo Decreto Legislativo che recepisce, appunto, come vi dicevo poc'anzi, questa

direttiva 9649, è il 41 del '99, ha anche un articolato allegato che riproduce evidentemente il regolamento di trasporto ferroviario di merci pericolose. Si recepisce il 07 novembre del 2006 le direttive 2004/89 e altre direttive che adesso vi risparmio, che adattano rispettivamente per la quinta e sesta volta al progresso tecnico la direttiva 9649, per ravvicinamento della legislazione degli Stati membri. Perché insisto tanto sotto questo aspetto? Perché questo ci dovrebbe anche insegnare qualcosa rispetto, come dire, a questo work in progress delle normative interne internazionali. Ogni volta che c'è una direttiva di carattere internazionale, lo si è visto con la 9649 ma lo si vedrà anche con tutte le direttive successive, ovviamente inerenti alle materie che stiamo trattando, c'è la necessità, proprio perché l'adeguamento di carattere tecnico è l'adeguamento primario per la sicurezza della circolazione dei mezzi sulle reti ferroviarie, c'è la necessità di volta in volta di un recepimento di queste direttive, in modo tale da poter consentire - qui per la quinta e sesta volta prende in esame questo decreto del Ministero dei Trasporti perché era quello vigente al momento delle competenze dell'ingegner Testa - per la quinta e sesta volta il progresso tecnico. Lo scopo di queste direttive e del conseguente recepimento è proprio quello di consentire questa omologazione, il mutuo riconoscimento

di cui vi parlavo poc'anzi.

Bene. Veniamo a quest'ultimo inciso. Allora, l'ultimo inciso è quello che più mi disorienta, nel senso che al fine di esemplificare ciò che è stato fatto da altri e che noi non abbiamo fatto, o per meglio dire in questo caso, perché la generalizzazione, come dire, oltre a contraddire il 27 della Costituzione può generare falsi equivoci, ebbene, quello che mi sconcerta è il richiamo alla circolare dell'EBA del 10 luglio del 2007. Loro sì sono stati bravi e hanno recepito gli studi di settore a livello internazionale. Mi chiedo, e lo chiedo anche al Tribunale, oltre che ai Pubblici Ministeri, quale attinenza abbia la circolare EBA del 2007 rispetto a ciò che ci occupa, non tanto che occupa l'ingegner Testa, che ha avuto la sventura di vedersi richiamare questa circolare, ma qual è - come dire - la congruità del richiamo di questa circolare rispetto alle competenze dell'ingegner Testa, circolare che rappresenta esemplificativamente ciò che è stato fatto bene? Quando questa circolare si occupa - e il Tribunale lo sa bene di che cosa si occupa - evidentemente ed esclusivamente degli assili, e cioè delle sale montate sui carri merci. Mi chiedo: serve soltanto al Pubblico Ministero per dire "vedete, quando ci sono delle direttive qualcuno le applica e si fanno delle cose buone"? Ma mi fa piacere, ma è un discorso da salotto, questo sì che è un discorso

da salotto. Io mi rifiuto di pensare che il Pubblico Ministero sia convinto della validità di questo richiamo. Non sto ovviamente a richiamare il contenuto di questa circolare perché - la conosciamo tutti - sulla rottura delle sale montate e quello che ne è conseguito. Allora, cosa cerco di estrapolare? No, lasciami il capo di imputazione. Cosa cerco di estrapolare da questo capo di imputazione? Diciamo, il meglio possibile dal punto di vista giuridico che ci consenta di avviare un argomento difensivo che sia plausibile, perché io vi dico in cuor mio che se ci limitiamo a contestare la violazione dell'8 del Decreto Legislativo del 2007 e a contestare il mancato... come dire, la mancata sensibilità sulla pericolosità della circolazione delle merci pericolose, e cioè 9649 del '96, la direttiva, diciamo che dovrei qui concludere e rassegnare le conclusioni per l'ingegner Testa. Non trovo nessuna omogeneità tra una responsabilità colposa per negligenza a suo carico, come responsabile della Struttura Organizzativa Armamento e questo richiamo normativo. Allora, dico io, proviamo ad andare oltre, devo dire, tra virgolette, contro i miei stessi interessi, cioè... però la difesa deve essere evidentemente il più possibile omogenea e articolata, e cercare di non trascurare nulla. A Testa non è contestata la specifica tecnica. Anche questo mi ha sempre dato un po' da pensare, nel senso è una svista, non viene

volutamente richiamata, non è la specifica tecnica il corretto... diciamo il corretto presupposto normativo che si possa applicare all'Armamento. In ragione di quello che ho detto poc'anzi forse è anche vero, cioè forse la specifica tecnica, proprio perché la partecipazione di Armamento alla costituzione di specifica tecnica è nei limiti ridotti che vi ho detto prima e proprio perché la specifica tecnica fatico a interpretarla come norma precettiva, come ben diceva il professor Sgubbi, teniamo comunque presente che questa specifica tecnica non è contestata.

Il tema centrale che si attribuisce all'ingegner Testa è la notorietà della pericolosità del picchetto e la notorietà della pericolosità della circolazione delle merci pericolose. Vogliamo un po' sgombrare il campo dal secondo argomento? Sarebbe anche facile farlo definitivamente e lapidariamente, ma sappiamo tutti che la circolazione su ferrovia delle merci pericolose ha un'intrinseca pericolosità. Fior di direttive ce l'hanno raccontato. Vogliamo ricordare che Armamento non ha nessuna competenza su merci pericolose? Vogliamo ricordare... forse, avrebbe dovuto ricordare, per meglio dire, il Pubblico Ministero all'interno di questa condotta qual è la condotta che avrebbe dovuto porre in essere quella condotta di garanzia, quella norma cautelare violata, di competenza dell'ingegner Testa, che

evidentemente segna un suo sospetto di responsabilità in ambito penale. Io continuo a ribadire che siamo nell'ambito della notorietà. E allora ci allontaniamo un attimo dalla notorietà del transito delle merci pericolose per individuare quelli che sono i richiami che in questo caso il dottor Amodeo ha fatto all'udienza del 19 settembre 2016 in requisitoria. Un virgolettato: "Grosso modo sono circa 84 anni che le Ferrovie prima, le Ferrovie dello Stato, poi R.F.I. e i successori nel tempo dell'azienda autonoma, si sono posti il problema della loro sostituzione. Il picchetto è un ostacolo, è giuridicamente un ostacolo, come tale è considerato nella circolare del '32, circolare che si intitola "Distanza degli ostacoli fissi dai binari". Queste disposizioni" - dice il Pubblico Ministero - "qualificano il picchetto come ostacolo, ne prescrivono" - si fa riferimento sia alla circolare del '32 sia a quelle successive già richiamate anche prima, ci arriviamo tra un attimo - "ne prescrivono una particolare evidenziazione con la vernice, ma è evidente" - è evidente - "che in questa disposizione non è la verniciatura l'oggetto del contendere, come la posizione di chi col dito indica la luna e chi gli sta vicino invece di guardare la luna guarda il dito. Quello che conta" - dice il Pubblico Ministero - "è la considerazione del picchetto come ostacolo". Entriamo in quel breve inciso "fossero noti",

no? "Nonostante tali picchetti fossero noti come ostacoli". Allora, la notorietà del picchetto come ostacolo è tratta da una serie di disposizioni normative, che io trovo abbastanza ovvie, ma le richiamiamo così, per una memoria comune. La circolare del '32. Ne abbiamo straparlato. Questa circolare del '32 è intitolata "Distanza degli ostacoli fissi dal binario" ed enuncia i cosiddetti "franchi minimi", la circolare è del 28 dicembre del '32, e trattando dei franchi minimi indica ovviamente quali siano le distanze, quindi i franchi minimi, cioè la parte libera minima che è utile per l'esercizio ferroviario, e quindi la distanza degli ostacoli in generale dalla sagoma. Perché sottolineo questo aspetto? Perché non vi sfuggerà che poi sarà proprio questo il tema che sarà ripreso dalla specifica tecnica. Qui già abbiamo un'indicazione. Ma se volessimo andare... come dire, entrare nella circolare del '32, dovremmo trattare di altro. Ci piace, ci suggerisce molto questa espressione considerata nell'incipit, nel titolo di questa circolare, "Distanza degli ostacoli fissi dal binario"? Vogliamo trarre dalla "Distanza degli ostacoli fissi dal binario" qualcosa di fortemente suggestivo che ci aiuta meglio a spiegare quella notorietà che è indicata nel capo di imputazione? Stiamo parlando del picchetto come ostacolo, non stiamo parlando del picchetto come pericolo. Non è che, diversamente da come

diceva il dottor Amodeo, il richiamo normativo a quelle disposizioni, la circolare del '32 per prima, ci aiuta a corroborare quella notorietà che tanto ci serve per dare una responsabilità all'ingegner Testa. Stiamo parlando della distanza degli ostacoli fissi dal binario, i cosiddetti "franchi minimi". E allora c'è un richiamo, per il Pubblico Ministero, che viene considerato risolutivo, ed è il richiamo a quella "tariffa Armamento. Io ho un po' faticato a capire perché il richiamo alla tariffa Armamento possa essere considerato così decisivo, fermo restando - e lo dico per l'ennesima volta - che la tariffa Armamento, al di là, così, della espressione definitoria, nulla ha a che vedere con la Struttura Organizzativa Armamento, perché non se ne occupa la Struttura Organizzativa Armamento, però vogliamo evocare sicuramente anche noi questo richiamo. Se voi andate a vedere, questo stiamo parlando sempre del 19 settembre del 2016, requisitoria del Pubblico Ministero, se voi andate a vedere la tariffa dei prezzi per l'Armamento, si parla ad esempio, nella sottovoce a, voce 201, sempre parlando di picchettazione, sottovoce c, "Spostamento di picchettazione. Riduzione... per ogni piastra in acciaio inossidabile posta in opera per sostituzione di picchetti di rotaia". Quindi è un po' sintetica, se voi controllate e rileggete bene che cosa dice la tariffa Armamento non è... è un po' contratta, diciamo, questa sintesi, però

voglio andare avanti. Quindi già dal '92, quando si parlava di appalti per la sostituzione di picchetti, vi era, tra le altre alternative, la possibilità di mettere piastre in acciaio, che potevano essere fissate sul marciapiede, che potevano essere fissate sui pali. Ancora, "Picchettazione di riferimento curve". Anche in galleria? Anche in galleria. In galleria, dice il Pubblico Ministero, vengono usate in posizione perfettamente verticale delle piastrelle di terracotta, piastrelle di terracotta smaltata, piastrine di acciaio saldate sulle cassette dei cavi, piastrine di acciaio infisse sul marciapiede. E qui abbiamo, come dire, l'argomento conclusivo. Perché non l'hanno utilizzato, visto che dal '92 era possibile utilizzare anche sia le piastrine di acciaio che addirittura le piastre di terracotta anziché le sporgenze, le rotaie tagliate a sega, che sporgono dal binario? Allora, Presidente, non è che noi leggiamo disinvoltamente la tariffa dei prezzi Armamento AM, l'edizione del '92, produzione del 2013, un 430 da parte del Pubblico Ministero e ci innamoriamo di alcune argomentazioni tecniche che ci paiono suggerire delle cose utili per l'accusa. Non credo che sia sufficiente, perché mi pare che sia disorientante anche per chi ascolta. Forse bisognerebbe andare a rileggersi alcuni passi di questa noiosissima tariffa armamento, che però viene considerato un documento fondamentale. Allora,

in tariffa Armamento, prendo... guardi, prendo in esame, proprio per scrupolo mio, soltanto quello che l'accusa ha prodotto di questo tariffario, perché la tariffa Armamento è molto articolata e complessa e si potrebbe trarre da altre parti di questo documento delle cose sicuramente utili sotto il profilo argomentativo per capire di che cosa stiamo parlando. Non mi interessa. Prendo in evidenza soltanto le pagine che sono state prodotte dalla Procura in 430. "La predisposizione di picchetti di riferimento ricavandoli da rotaie fornite dalle Ferrovie mediante taglio a cannello... eccetera, eccetera... impone certi tipi di installazione". Spiega ovviamente la fondazione, il massello, cose che una tariffa Armamento ha il dovere di fare. "In corrispondenza dei marciapiedi di stazione o di opere d'arte, in sostituzione dei picchetti di rotaia potranno essere applicate, a richiesta delle Ferrovie, piastre di acciaio inossidabile 1810 dello spessore di... e sul piano di calpestio dei marciapiedi di dimensioni di... diverse, se poste in posizione verticale sul cordolo o su altre opere d'arte". Vi chiedete perché l'Avvocato Giovane sta così insistendo su questo tema? Adesso arrivo subito al passaggio successivo. Questo argomento, proprio quel richiamo che faceva il Pubblico Ministero, gruppo a, categoria pz, eccetera, insiste nello spiegare, in corrispondenza dei marciapiedi di stazione o di opere

d'arte la sostituzione dei picchetti, e questo lo fa anche nella tariffa Armamento, gruppo c, esattamente ciò che è stato richiamato dal Pubblico Ministero. Allora, come dire, con un'enfasi accusatoria, se leggo questo dico: "Ma perché a Viareggio non hanno messo le piastrelle? Perché non hanno messo le piastrelle di terracotta"? Vogliamo ricordare sempre quel discorso dei franchi minimi, delle gallerie e della ragione per cui quelle piastre di terracotta o di acciaio servono in galleria? Lo vogliamo richiamare alla nostra memoria? E' il discorso dei franchi minimi. O lo vogliamo lasciare un attimo in disparte per innamorarci di quello che è scritto all'interno di questa tariffa Armamento? Quello che dev'essere considerato - e che qui non è assolutamente considerato - è che le opere d'arte, perché a noi i marciapiedi non ci interessano, perché noi il marciapiede non ce l'avevamo, quindi dobbiamo, come dire, trasferire la possibile sostituzione della picchettazione tradizionale tramite piastre e piastrelle su opere d'arte. Questo dice la tariffa Armamento. Il Pubblico Ministero continua a insistere sui marciapiedi evocando la suggestione. Però guardiamo sul campo cosa si sarebbe dovuto o potuto fare, se questo rilievo è di tale importanza anche per la responsabilità dell'ingegner Testa. Si sarebbero dovute mettere piastre e piastrelle su opere d'arte? Io ho chiesto ai tecnici che cosa sono

le opere d'arte, perché per noi ovviamente la parola "opere d'arte" ha ben altro significato. Le opere d'arte sono delle strutture che stanno lungo linea e possono essere pali di trazione, ponti, possono essere le opere installate lungo linea sulle quali può essere utile fare un'installazione di piastre di terracotta o di acciaio, quelle che volete voi, che sostituiscono la picchettazione tradizionale, cioè opere d'arte lungo linea che sono meramente occasionali. E' l'utilizzo di un argomento, questo della tariffa Armamento, a cui a mio giudizio sfugge il fatto che bisogna sempre considerare ciò che è realizzabile su un percorso ferroviario. E' vero, si possono installare per esempio su un ponte, in quel tratto singolo ferroviario, perché la triangolazione che viene fatta con la corda, diciamo così, per la picchettazione tradizionale, può essere impossibile da realizzare in quel tratto. A Viareggio era possibile realizzarlo? Perché se noi ci innamoriamo di questa idea, dobbiamo stravolgere totalmente anche i capi di imputazione. Qui doveva essere scritto "perché l'ingegner Testa" - ammesso che se ne dovesse occupare - "non ha installato le piastre lungo la linea di Viareggio al chilometro X e al chilometro Y, perché erano presenti delle opere d'arte che consentivano questa installazione". Questo il Pubblico Ministero mi aspettavo avrebbe dovuto dire, non richiamare suggestivamente una

tariffa Armamento, dimenticandosi di trattare l'espressione "opere d'arte". C'è una galleria? C'è il parapetto di un ponte? Non stiamo parlando - ripeto - di marciapiedi, perché lì di marciapiedi non ce n'erano. Bisognava costruire un falso parapetto per installare una picchettazione non tradizionale? Bisognava costruire una falsa galleria? Un falso marciapiede? Io non penso.

Allora, cosa si sarebbe potuto fare? Guardi Presidente, cerco di andare veramente oltre quello che è l'immaginabile. Dei pali di trazione. Installiamo dei pali di trazione lungo la ferrovia, sempre nel rispetto di quei franchi minimi, ricordiamoci sempre che i franchi minimi ovviamente servono per stabilire una distanza tra gli ostacoli, non i picchetti, gli ostacoli lungo ferrovia e la sagoma della ferrocisterna. Bene. Li installiamo lungo la ferrovia? I pali di trazione si installano - lo so, queste sono nozioni tecniche, però di questo si occupa l'Armamento - i pali di trazione si installano ogni cinquanta-sessanta metri, i picchetti ogni dieci. Vogliamo mettere un palo di trazione ogni dieci metri, in modo tale da poter sviluppare quel sistema di picchettazione sostitutivo alla picchettazione tradizionale? Io non penso che dobbiamo arrivare a immaginare quello che si sarebbe dovuto fare dal punto di vista del Pubblico Ministero, che evidentemente cerca di leggere gli aspetti tecnici secondo una forma

persecutoria nei confronti di chi ritiene aprioristicamente responsabile. Non credo che sia questo il metodo corretto per un'accusa, per sostenere argomenti a sostegno evidentemente di quelle che sono delle pretese responsabilità penali. E allora, se ci allontaniamo dal tema della tariffa Armamento e torniamo un attimino su questa specifica tecnica e chiudiamo il tema su questi benedetti franchi minimi, perché, come vi dicevo poc'anzi e come giustamente mi diceva l'ingegner Testa, "guardi che la specifica tecnica, sulla specifica hanno lavorato la Struttura organizzativa gallerie". Perché? Perché se voi leggete - anche questo è un argomento trito e ritrito, però, mi spiace, purtroppo usato anche contro di noi e cerchiamo di disinnescarlo - "sperimentazioni condotte in campo internazionale" - è la specifica tecnica che sto leggendo, il solito 1.1 - "hanno dimostrato che le picchettazioni di tipo tradizionale, peraltro fatte solo in curva, causano dopo diverso tempo errori di posizionamento del binario con riduzione di comfort sui treni viaggiatori, degrado del tracciato di progetto, riduzione dei franchi tra le sagome e gli ostacoli". Fermiamoci un attimo. "Riduzione dei franchi tra le sagome e gli ostacoli". Eccoli gli ostacoli. Cosa vuole dire la specifica tecnica? Che questa picchettazione evidentemente ostacola il franco libero, il franco minimo, perché quando dice "riduzione dei

franchi tra le sagome e gli ostacoli", gli ostacoli sono i picchetti, senza pensare che forse, bisogna leggerla tutta la frase, "difficoltà nei controlli e nel riposizionare il binario sul tracciato di progetto". Gli ostacoli che sono fisicamente lungo linea, perché sono fisicamente lungo linea, dal traliccio al ponte, a quello che più o meno possiamo tutti immaginare circolando in treno, questi ostacoli rispetto alla sagoma possono evidentemente costituire un impedimento al controllo e al riposizionamento del binario sul tracciato di progetto. Questa è l'interpretazione corretta della specifica tecnica. Quindi diciamo che se vogliamo sintetizzare in maniera - come dire - molto sintetica l'argomento del Pubblico Ministero, dobbiamo partire proprio, come dire, dall'incipit. E' un sillogismo che ci perseguita dall'inizio di questa vicenda giudiziaria, e cioè l'incipit, cioè tesi, ipotesi, sintesi, la tesi è: il picchetto ha forato la cisterna, il picchetto quindi è pericoloso, il picchetto doveva essere rimosso. Questo più o meno può essere il sillogismo. Ma può essere anche peggio di così. Il picchetto è un ostacolo, tutti gli ostacoli sono pericolosi, il picchetto è pericoloso. Questo sta scritto nel capo di imputazione di Testa. Quella consequenzialità che "nonostante tali picchetti fossero noti come ostacoli e la cui composizione e conformazione è reputata un pericolo", quel "fossero

noti" è attribuibile anche a "composizione e conformazione è reputata un pericolo", fossero noti come pericolo. Che fossero degli ostacoli, Presidente, ha letto male la specifica tecnica, non c'entra nulla con quell'espressione "ostacoli" che ho richiamato poc'anzi, il paragone tra picchetto e ostacolo, non c'entra nulla, la specifica tecnica non parla di questo. Vogliamo richiamare quel distanziamento tra gli ostacoli del 1932? Anche lì effettivamente c'entra poco, perché lì non si sta parlando della picchettazione tradizionale, si sta parlando di altro con i famosi franchi minimi. E allora da che cosa si ricava che il picchetto sia un ostacolo e quindi sia pericoloso e quindi evidentemente il picchetto è il pericolo che deve essere rimosso? Beh, lo si ricava, per quello che ha detto il Pubblico Ministero in quello che vi leggevo prima, non ve l'ho letto tutto per risparmiare un po' di tempo, ma lo sapete molto bene, quando parla della circolare del '32 parla anche del D.P.R. 469 del '79. Perché? Perché il regolamento di attuazione della legge 191 del '74, che è il D.P.R. 469 del '79, dice che i picchetti di riferimento del binario devono essere tinteggiati con vernice bianca. Allora, guardate che io non sto entrando nel merito se è stato il picchetto o meno a forare la cisterna. Io in questo momento non sto trattando questo argomento. Sto trattando dell'argomento che è preteso logico dal Pubblico

Ministero, che individua la pericolosità nel fatto che sia un ostacolo. E' vero, devono essere tinteggiati con vernice bianca, lo sappiamo, perché i lavoratori non ci inciampino. Come è intitolato questo articolo 9? "Ostacoli lungo la linea". Ecco allora il richiamo che fa dire al Pubblico Ministero "guardate che il picchetto è un ostacolo e quindi è pericoloso". Sì, lo ripetiamo fino all'ossessione, è pericoloso per il soggetto che vi lavora intorno e che evidentemente vi può inciampare. Può non piacere questa argomentazione, è un argomento trito e ritrito, però è un argomento da ribadire proprio leggendo il D.P.R. a cui fa riferimento il Pubblico Ministero. Dice "ma, in fin dei conti noi possiamo richiamare anche altre norme". Non lo dice esattamente in questo passaggio della requisitoria, ma percorre anche una parte anche del... alcune domande fatte in dibattimento ai testimoni. La circolare numero 29 del 02 maggio del '59. Bene. Vediamola questa circolare. "La picchettazione fissa dovrà essere realizzata o mantenuta, a giudizio dei signori capi delle divisioni, nei piazzali delle stazioni, quando lo studio di correzione abbia dovuto risolvere particolari difficoltà di tracciato e nelle linee principali laddove speciali situazioni ed esigenze lo richiedono". Ma vi richiama alla memoria una circolare, badate, del '59, ciò che impone l'A.N.S.F. con gli audit che abbiamo depositato e che sono stati

richiamati anche dall'Avvocato Sgubbi? Il riposizionamento non è solo nel '59 che viene imposto il riposizionamento della picchettazione tradizionale, ma lo imporrà perfino la stessa Agenzia nazionale. Voglio fare un passo ulteriore, perché anche su questo forse, ricordando sempre che la tariffa per l'Armamento non è di competenza di Armamento, la solita tariffa del 2008, però c'è un passaggio della tariffa Armamento che spiega bene bene bene quello che sto dicendo: "Qualora nel corso dei lavori l'appaltatore dovesse accidentalmente rimuovere i picchetti di riferimento delle curve" - vi risparmio il resto - "ha l'obbligo di ripristinare immediatamente i picchetti rimossi. Il ripristino di detti picchetti di riferimento dev'essere effettuato in modo tale da ricostituire la picchettazione con le stesse caratteristiche, eccetera". Perché la tariffa Armamento si rivolge evidentemente a tutto quel mondo di appalti che ovviamente diciamo è consequenziale alla necessità di manutenzione della linea ferroviaria, e all'interno della tariffa Armamento ci si premura di dire: guardate, se per qualsiasi motivo lo abbattete questo picchetto, beh, ce lo dovete rimettere immediatamente. Ci viene anche un pochino il dubbio che forse, se la tariffa Armamento dice questo, è anche perché c'è una limitata stabilità del picchetto? Non voglio tornare, per carità, su questo tema. Però se all'interno proprio della tariffa

Armamento, che è ciò che le imprese devono conoscere dettagliatamente nell'esecuzione dei lavori lungo la linea ferroviaria, si dice "badate bene che se viene per qualche motivo rimosso dev'essere esattamente messo nella posizione in cui stava prima", diciamo che un tema simile non si riferisce certamente alla zampa di lepre, ma si riferisce a tutto ciò che è rimovibile, amovibile, sostituibile con una discreta facilità.

Quindi credo che, se vogliamo prendere in evidenza degli enti che lungo la linea siano di tale massa e di tale stabilità diversi dalla picchettazione tradizionale così tanto incriminata, credo che possiamo fare un elenco infinito dei pali della trazione elettrica, ai ponti a travata metallica, alle controrotaie, alle zampe di lepre dei deviatori, alle pile di sostegno delle pensiline, eccetera. Ora, senza strafare, perché non voglio poi importunarvi più di tanto, però se tutto questo voi lo trasferite su una... sempre, come dire, meno disinvolti dal punto di vista dell'interpretazione delle norme, lo trasferite nella conoscenza di quello che è la rete ferroviaria internazionale, io ho sottomano Belgio e Austria, sono foto che si trovano in rete, non sto neanche a proiettarvele, ve le racconto soltanto, potrete notare in maniera immediata, da incompetenti, come tutti siamo, quali siano quegli elementi stabili lungo la linea che possono veramente essere considerati pericolosi e che

in altre reti ferroviarie vivono tranquillamente lungo percorsi dove transitano anche merci pericolose.

Allora, io non voglio - e su questo veramente richiamo in toto quello che ha detto in maniera eccellente da par suo il professor Stortoni - non voglio scivolare sul dato notorio a livello internazionale rispetto alla pericolosità dei picchetti perché su questo ci sono degli equivoci - come dire - improponibili nuovamente al Collegio, perché... cioè, non voglio scivolare ancora nell'indicazione di quelle che sono le fotografie della picchettazione lungo linea sulla rete internazionale, ma ricordiamocelo però, ricordiamolo che questo è anche un dato importante, perché il "fossero noti come pericolo", fossero noti, come dire, da parte di chi è competente sul piano dell'elaborazione di norme anche di carattere europeo, non deve sfuggire che l'ingegner Testa ha questa dimensione di confronto con una realtà internazionale dove i picchetti esistono. E allora mi piace ricordare invece, come dire, di lasciarmi ancora una volta trascinare da quelle famose fotografie sulla picchettazione lungo delle linee internazionali, mi piace ricordare, insomma, diciamo, andare a casa di chi ci controlla e cioè l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, che il 13 ottobre del 2009 - certo non c'entra nulla con Testa, ricordiamoci sempre questo, perché stiamo parlando del dopo, però forse è un

argomento che può essere utile per sviluppare qualche pensiero - proprio rispondendo al Compartimento di Polizia Ferroviaria per la Toscana, e abbiamo qui in aula l'ispettore Laurino che sicuramente è il principale destinatario di queste comunicazioni, beh, risponde a dei quesiti e dice quali sono le possibili soluzioni alternative adottabili, in ordine alla funzione e alla necessità dei cosiddetti spezzoni di livello nell'infrastruttura ferroviaria. Non ve li leggo, però vi ricordo un passaggio, perché cosa fa A.N.S.F.? Un po' a distanza, perché evidentemente sta riferendo alla Polizia di Stato, sta riferendo su cosa fa Rete Ferroviaria Italiana, su cosa che A.N.S.F. controlla aver fatto R.F.I., in questo report dice cosa documenta, lo dice A.N.S.F., la produzione di R.F.I.? Documenta la necessità di controllare eventuali spostamenti delle rotaie dovuti a sbalzi termici, l'individuazione di un sistema di triangolazione costituito da quello che sappiamo, l'installazione al suolo di una coppia di picchetti, la costituzione dei picchetti in forma di spezzone di rotaia, la posa in opera degli spezzoni, la misura della triangolazione fatta in modo manuale. Questo è il resoconto di una storia. Però poi aggiunge: "La documentazione tecnica trasmessa da codesto Comando in tema di picchettazione dev'essere integrata dalla circolare del '32", dove si fa riferimento a ciò che già

ampiamente abbiamo detto. Quindi, diciamo, suggerisce all'interlocutore: tenete presente tutto ciò che abbiamo detto fino adesso, tenete presente anche quella circolare del '32 e che cosa spiega quella circolare del '32 sui franchi minimi, ne abbiamo già parlato, e chiude questa relazione con le soluzioni tecniche alternative. Allora, mi sarei aspettata che in queste soluzioni tecniche alternative, che nel 2010, quindi, voglio dire, siamo già in una situazione in cui è decantato il sospetto che il picchetto potesse essere l'elemento, l'ente che avesse forato la cisterna. Più che decantato, diciamo ormai divulgato. Cosa fa A.N.S.F.? Dice: "Si premette che l'esigenza di controllare nel tempo eventuali spostamenti delle rotaie debba essere salvaguardata e come lo stesso gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria peraltro si è già preoccupato di prospettare soluzioni alternative alla picchettazione tradizionale effettuata con l'ispezione di rotaia". E cioè? E cioè la specifica tecnica del 2001, dove spiega la possibilità di spostamenti di picchetti nel tempo, che quindi richiede ciò che sappiamo, la riduzione dei franchi spazi liberi tra le sagome e gli ostacoli, non i picchetti. E dice: "Attraverso la stessa specifica tecnica, R.F.I. e in particolare il gestore dell'infrastruttura ha descritto la soluzione tecnica alternativa. Tre tipi di soluzioni tecniche: sostituzione dei riferimenti sui picchetti coi

riferimenti sui punti salienti di opere edili o di infrastruttura; sostituzione dei riferimenti tradizionali con prismi ottici riflettenti; sostituzione dei rilievi di misura tradizionali con lettura ottica, peraltro automatizzabile". Sempre secondo la specifica tecnica, non è un'osservazione dell'Agenzia che dice "guardate, avreste dovuto fare questo, vi racconto cosa ha fatto Rete Ferroviaria Italiana, come l'ha fatto e quali soluzioni alternative ha posto. Non sta dicendo che i picchetti sono pericolosi, signori del Collegio. Non sta dicendo questo. Non traiamo facili utili argomentazioni a quello che dice l'Agenzia. Si dice: "Questo è quello che ha fatto Rete Ferroviaria e ha fatto anche qualcosa di più, ha indicato con la specifica tecnica delle possibilità diverse alla picchettazione tradizionale". Il nuovo sistema di triangolazione, secondo la specifica tecnica, dice A.N.S.F. che eliminerebbe fisicamente i picchetti dal suolo ed è usata(?) nell'attrezzaggio delle nuove linee ferroviarie, ad Alta Velocità e varianti di tracciato, ed è anche sulle linee preesistenti in fase di rinnovo. Queste ultime secondo una data pianificazione. Il professor Sgubbi credo che ci abbia già chiarito molto bene che cosa si intenda per pianificazione. Allora, questa comunicazione, che si colloca al 13... la comunicazione è del 13 ottobre del 2009, scusate, non siamo al 2010, siamo al 13 ottobre del 2009, è firmata

dall'ingegner Chiovelli.

Allora, così, non ci sorge il sospetto... non voglio arrivare agli audit di A.N.S.F. e all'obbligo di riposizionare i picchetti, ma non vi sorge il sospetto che forse tutti questi temi, anche dopo la tragedia di Viareggio, anche dopo, a detta di A.N.S.F., raccontano la necessità di uno sviluppo di carattere tecnico sulle linee di Alta Velocità e su variante di tracciato, rispetto alla picchettazione tradizionale e nei termini che abbiamo detto. Sta forse dicendo: guardate, Rete Ferroviaria Italiana forse non si è accorta che costituisce un pericolo, bene ha fatto a individuare sistemi alternativi di picchettazione? Non sta dicendo questo. E allora forse, se l'ingegner Testa che assisto in questo momento, ma il tema è evidente che non riguarda soltanto l'ingegner Testa, ma riguarda un po' tutti, forse questa notorietà di pericolosità, la notorietà di questa pericolosità collegata alla notorietà del trasporto ferroviario di merci pericolose, forse non è questo il tema che può ancorare una qualsivoglia responsabilità, se l'espressione "pericolo" associata al picchetto non era dato rinvenire in alcun documento che lo stesso Pubblico Ministero ha prodotto. Ma c'è di più, in alcuna comunicazione, anche successiva all'incidente di Viareggio. Noi non ci stancheremo mai di dire questo, Presidente, perché non è pensabile interpretare la

specifica tecnica secondo l'utilità del momento. Se la stessa Agenzia Nazionale, che è quella che controlla, è quella che controlla, in materia di sicurezza quello che fa anche il gestore dell'infrastruttura, non si è mai sognata di dire che i picchetti sono pericolosi. Allora, è un tema, guardate, che poi svilupperò quando mi sarà data la parola sull'ingegner Di Marco, perché questo sull'ingegner Di Marco, come direttore della Tecnica, è un elemento cruciale, ed è stato risolto nell'imputazione con una aporia clamorosa, che adesso non vi voglio anticipare perché non voglio - come dire - tradire la vostra attenzione, che dev'essere incentrata evidentemente sulla posizione Armamento dell'ingegner Testa. Ma vi assicuro che questa... questo che ho detto fino adesso è - come dire - la premessa di una certa conclusione contenuta nel capo di imputazione dell'ingegner Di Marco, che vi prego di tenere presente soltanto a memoria in questo momento.

Allora, che cosa avrebbe dovuto indurre l'ingegner Testa - come dire - a dare conto di questa pretesa notorietà, se in settant'anni non c'è mai stato un incidente ferroviario che avesse come causa specifica... di un evento che potesse essere considerato appunto un incidente ferroviario, in settant'anni non c'è evidenza di questo? Nel senso che... perché l'ingegner Testa si sarebbe dovuto preoccupare di qualche cosa che neanche

successivamente all'incidente è stato preso in esame? Per la notorietà? E' questa la massima di esperienza che voi dovete condividere? E non dimentichiamo mai - e su questo anche non mi stanco di dire, non perché ci siano responsabilità a carico di altri, per carità, perché questo riguarda tutti - questa pretesa notorietà è la via di fuga per consentire al Pubblico Ministero di incriminare anche l'Armamento. Questa notorietà evidentemente passa attraverso una perfino distorta concezione dell'Armamento, in cui si ritiene che perfino l'Armamento si occupi di esecuzione dei lavori.

E allora, di più, e qui chiudo un po' il cerchio su quello che vi dicevo all'inizio, sulle competenze dell'ingegner Testa, sulle famose norme europee, le istruzioni, la partecipazione ai gruppi di lavoro, l'elaborazione di specifiche tecniche. Ma se il quadro normativo europeo non contiene una sola norma, una sola norma che riguardi i picchetti, e riguardi la pretesa necessità di sostituire i picchetti in quanto pericolosi, se in settant'anni di esercizio ferroviario questo non è stato dato rinvenire, ma se soprattutto anche in quel confronto, in quel mutuo riconoscimento, in quella collaborazione sul piano internazionale, dagli altri non c'è mai venuta un'indicazione in questo senso, ma forse viene, deve venire il sospetto che forse questa pretesa criticità della picchettazione lungo linea non sia da

considerare come tale? Allora, io porto alla vostra attenzione dei documenti, che sono abbastanza noti e poi ci facciamo carico di una corposa produzione, che speriamo vi possa essere utile, perché tutto quello che richiamo all'interno della mia discussione sarà oggetto di una produzione cartacea, che vi darò, anche con una nota ragionata, perché trasferirvi tutti questi documenti è stato faticosissimo da sopportare, però non è una minaccia, diciamo che è veramente una promessa, cioè in modo tale da poter cercare, al di là di una memoria scritta, guidarvi un po', questa almeno è la pretesa, se volete, un po' l'orgoglio anche di questa difesa, cercare di guidarvi un po' in questo percorso molto complesso delle articolazioni ferroviarie e dei documenti di riferimento. Vi richiamo soltanto questi ultimi temi. Una decisione della commissione del 20 dicembre 2007, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi infrastruttura e del sistema ferroviario trans europeo ad Alta Velocità. Perfino qui, dico perfino qui, una decisione che si applica a decorrere dal 1° luglio 2008, perfino qui, che stiamo parlando di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad Alta Velocità, ed è quella famosa direttiva 9649, 9648, che è contenuta anche nel richiamo del capo di imputazione, perfino qui in questa decisione della commissione, non sto a leggervi tutto il testo, diciamo

l'elenco dei temi che vengono analizzati, trattati e sviluppati all'interno di questa decisione, anche qui non c'è un solo, un solo sfumato richiamo al tema del picchetto. Anzi, vi direi che forse sarebbe interessante, ma insomma, ve lo do semplicemente come cenno, un richiamo alla tutela dell'ambiente, perché quello c'è, il richiamo alla tutela dell'ambiente c'è. E io per curiosità, perché sono abbastanza fastidiosa e voglio cercare di capire, dico "ah, vedi, però qui si parla di ambiente, vuoi vedere che nella decisione della Commissione Europea si parla di qualche cosa che in qualche maniera possa evocare certe valutazioni della Procura"? No, perché si parla di ambiente, inquinamento sonoro, e se ne parla a proposito della salute, vibrazioni dannose per le attività e l'ambiente attraversato. E questa è la tutela dell'ambiente esterno.

Allora, il passaggio successivo, che è un po' - come dire - un passaggio a mio giudizio cardine e risolutivo di tutti questi argomenti, o almeno ritengo che in un comune sentire possa avere la pretesa di esserlo, una pretesa oggettiva, o quantomeno oggettivata da quello che sto per dirvi, è un tema, questo sì un tema tecnico, questo sì un tema un po' fastidioso per noi giuristi, che io ho cercato di introdurre all'interno di questo processo grazie al professor Giglio. E' un tema che in parte è

stato trattato anche dal professor Bruni e conclusivamente dal professor Resta. Dico, forse, se c'è una ragione per la quale l'ingegner Testa da alto tecnico qualificato qual è, da alta specializzazione e competenza, forse se c'è un tema che al suo posto ciascuno di noi avrebbe considerato, è, rispetto alla pretesa pericolosità del picchetto, ma ci sono dei dati oggettivi che possono escludere che un picchetto possa forare la cisterna? Ci sono dei dati ai quali al di là di argomentazioni un po' - come dire - allusive, ecco, voglio usare questa espressione cortese, ci possa confermare che il tema picchetto non fa parte del nostro orizzonte, che tantomeno questa notorietà del pericolo possa in qualche maniera interessare l'ingegner Testa nell'approccio quotidiano della sua attività? E' forse la capacità di opporre resistenza del picchetto. Forse è quel tema, molto particolare dal punto di vista delle nostre competenze, all'interno del quale però siamo tutti entrati, credo con molta facilità, grazie a questa... diciamo questo Virgilio d'eccezione che sicuramente è stato il professor Giglio, è il tema del metodo agli elementi finiti. Presidente e Signori del Collegio, non vi ripeterò che cosa sono gli elementi finiti nel dettaglio, non tornerò sulla discretizzazione della cisterna e del picchetto, lì vale tutto quello che in maniera eccellente e anche molto chiara, molto

accessibile a un *quisque de populo* ha detto il professor Giglio, sia nella sua consulenza, sia evidentemente in questa aula rispondendo alle domande di tutti. Però qualche cosina lo devo richiamare alla vostra memoria, perché questo qualcosina attiene soprattutto a un confronto processuale. Non è tanto il tema del perché sia stato usato o meno una forma geometrica sbagliata nella discretizzazione del picchetto o nella discretizzazione della cisterna. Non è tanto o solo questo tema. Un po' lo devo dare per scontato, perché è un argomento che è già stato sviluppato in maniera molto diffusa. Forse bisogna anche spiegare che la capacità di opporre resistenza è una questione che travalica sia l'aspetto della compatibilità geometrica, sia l'aspetto cinematico, cioè, come dire, è la soluzione per chi... per tutti noi, abbiamo difficoltà di approcciare in maniera tanto confusa, almeno dal mio punto di vista, diverse argomentazioni che si pongono a confronto tra loro, se perfino vogliamo ignorare, perché ci piace ignorare, perché al di là delle risultanze processuali vogliamo fare così, perché vogliamo tradire anche il dettato del codice e non vogliamo considerare gli esiti dell'incidente probatorio, beh, forse questo è un elemento aggiuntivo agli esiti dell'incidente probatorio che non può essere disconosciuto.

Allora, a cosa serve questo metodo agli elementi finiti ve

l'ha spiegato bene il professor Giglio. Diciamo che permette di analizzare qualsiasi tipo di oggetto o struttura, permette di simulare un fenomeno fisico complesso, permette di superare quell'approssimazione che necessariamente è imposta da un approccio di tipo analitico, permette di individuare, attraverso dei calcoli precisi, degli esiti che possono essere difficilmente contestabili. Voglio dire difficilmente perché voglio essere indulgente. A mio giudizio che non possono essere contestati se ovviamente le premesse sono corrette. E per questo vi richiavo la discretizzazione, perché forse se una parte da premesse - come dire - un pochino approssimative, beh, i risultati non possono che essere approssimativi. E su questo voglio - come dire - disinnescare una polemica che c'è stata e che ha continuato fino agli ultimi interventi della Procura in questa aula. Non è vero che noi abbiamo tirato fuori dal cappello a cilindro il tema dell'analisi agli elementi finiti, perché fino dal 2010 il professor Giglio questo tema l'aveva trattato. Questo tema è emerso anche in incidente probatorio. E guarda caso, quando viene esaminato nell'ottobre del 2011 non è un caso che proprio il professor Bertini, consulente, o per meglio dire assistente forse in quel momento del professor Toni, che sappiamo essere ovviamente il consulente della Pubblica Accusa, proprio all'ottobre del 2011 il professor Bertini

si è sentito in dovere di elaborare una consulenza tecnica. E come mai, io vi offro soltanto questi spunti in questo momento, come mai questa consulenza tecnica del professor Bertini, che è diciamo il pendant del professor Giglio per la Procura della Repubblica, come mai questa consulenza tecnica del professor Bertini comparirà soltanto a distanza di anni, rimproverando a noi di non aver mai trattato quell'argomento? E' un po' curioso. Diciamo che le modalità di introduzione di questa relazione del professor Bertini, che è l'oggetto della nostra critica ed è stato oggetto anche importante di un'aggressione di carattere tecnico-scientifico da parte del professor Giglio, ebbene, questa consulenza tecnica ha un po' questa storia. Ve la devo dare perché secondo me la storia è sintomatica della fallacia delle argomentazioni del professor Bertini, non perché racconta la fallacia di quelle argomentazioni in questa fase, ma perché forse il timore che fossero fallaci ha indotto a una certa diciamo riservatezza, diciamo così, da parte della Procura nel porlo alla nostra attenzione. All'udienza del 26 novembre del 2014, a pagina 75 il praticamente sostiene che la simulazione del professor Bertini è allegata alla sua prima relazione. A pagina 68 sostiene che questa simulazione invece è allegata alla relazione depositata in incidente probatorio. All'udienza del 26 novembre del '14 a pagina 167 l'Avvocato Manduchi

insorge, da par suo, e contesta che questa simulazione di Bertini fosse allegata. Infatti nella relazione del professor Toni a pagina 130 si scrive che "attualmente è in fase di completamento". E' un po' curioso. Mentre in udienza il professor Toni ci dice che era allegata, in realtà nella stessa consulenza del professor Toni, cui sarebbe stata allegata la consulenza del professor Bertini, si dice che è in fase di completamento. Siamo nel '14, badate. No il '14 che è la consulenza di Toni. E' nel 2014 che il professor Toni riferisce questo dato. Il 26 novembre del 2014, a pagina 168 e alla pagina dopo interviene il Presidente e dice: "Farete il chiarimento alla prossima udienza", perché in effetti era un po' - come dire - siamo tutti un po' disorientati da questa novità. E quindi cosa accade? Che il giorno dopo - anche questo, ci sono delle singolarità dal punto di vista procedimentale che sono... insomma, diciamo quantomeno curiose - il giorno dopo il Pubblico Ministero invia alle Parti una mail con la relazione del professor Bertini dell'ottobre del 2011, cioè noi nel 2014 finalmente conosciamo, in questa relazione, che ovviamente - Simone Ciulli è sempre molto attivo e devo dire gli riconosco una grande competenza e ci è stato di grande aiuto in questo processo, questo lo devo dire, al di là della polemica del professor Bertini - ovviamente fa quello che la Procura gli dice e invia la sua relazione, "visto che

questa relazione non ce l'hanno, inviagliela". Quindi noi conosciamo la relazione del professor Bertini il 27 novembre del '14 via mail. All'udienza successiva del 03 dicembre nessuna osservazione, nessuna osservazione perché noi vogliamo - come dire - conoscere l'efficacia, il contenuto, il valore di questa relazione, e vogliamo evidentemente anche il professor Bertini in aula per confrontarci con lui, tanto ci è sembrato singolare questo modo di porre la relazione all'interno della nostra vicenda processuale. E il 28 gennaio 2015 c'è l'esame di Bertini. Allora, io vi offro, ecco, soltanto così, anche per alleggerire un attimo quello che è un tema sicuramente importante e complesso come quello dell'analisi agli elementi finiti, però vi offro l'aspetto - come dire - più descrittivo, perché ce lo offre Bertini. Perché Bertini nel controesame mio all'udienza del 28 gennaio 2015, a foglio 101 e seguenti, alla domanda: "Lei ha fatto un'analisi di approfondimento particolarmente attenta sul materiale della cisterna, vorrei capire se ha fatto la stessa analisi di approfondimento anche sul materiale del picchetto". "Non ho capito la domanda", Bertini. "La caratterizzazione del materiale è stata fatta alla Lucchini. Io ho preso i risultati della caratterizzazione del materiale alla Lucchini". "Prendo atto". E continuo: "La caratterizzazione del materiale, per usare la sua

espressione, è stata fatta anche in relazione al picchetto"? Perché Lucchini ha fatto la cisterna, signori, non ce ne dimentichiamo. "Per quanto riguarda il picchetto" - dice Bertini - "che risultava sostanzialmente non danneggiato, se non per il graffio superiore, l'abrasione superiore, che non faceva parte di questa analisi, io sostanzialmente mi sono limitato, come ho scritto nella relazione, a considerarlo materiale elastico, lineare, con le caratteristiche normali di un acciaio, perfettamente elastico". Non lasciamoci fuorviare, l'abbiamo sentito più volte in questa aula cosa significa "perfettamente elastico". Qui è perfettamente rigido, non elastico secondo le nostre espressioni consuete, come dire, di valutazioni superficiali di quelle che sono evidentemente espressioni assolutamente tecniche e assolutamente definitorie. "Perfettamente elastico", dice Bertini. "L'individuazione di questa perfetta elasticità viene fatta sulla base di quale valutazione tecnica"? E Bertini: "Semplicemente dal fatto che il materiale dopo l'urto non presentava danneggiamenti particolari. Perfettamente elastico significa semplicemente che non è prevista la rappresentazione di fenomeni di plasticità, cioè di deformazioni permanenti. Non è stata considerata l'eventualità che il materiale avesse delle deformazioni plastiche", perché il pendant al contrario, diciamo,

dell'espressione "elastico" è "plastico". Quindi il picchetto dal punto di vista di Bertini non presentava - non presentava - deformazioni plastiche. Quindi io, Bertini, l'ho ritenuto perfettamente elastico. Il picchetto al vero - al vero, al vero - non è che stiamo parlando della discretizzazione del picchetto secondo delle indicazioni della Lucchini, non cadiamo in questo equivoco, Lucchini ha fatto la discretizzazione della cisterna e questi sono gli elementi che ha preso Bertini, almeno dice di aver preso. "Il picchetto al vero non mostrava deformazioni plastiche evidenti" - dico io - "e da ciò si induce l'argomentazione della perfetta elasticità del picchetto". "No, da questo si deduce che si poteva simulare trascurando il fatto che avesse deformazioni plastiche", cioè ha detto in un linguaggio tecnico la stessa cosa che dicevo io. "La perfetta elasticità è semplicemente il fatto di aver considerato che il picchetto rimanesse in campo elastico, in quanto l'eventuale, limitatissima eventuale plasticizzazione, che non dava deformazioni evidenti del picchetto dopo l'urto, non sembrava indicare la necessità di considerare la plasticità del picchetto. Tutto qua". Allora, abbiamo capito bene, cioè ciò che dà la certezza al professor Bertini che non era necessario, non era utile, non era significativo considerare alcuna, seppur lieve, dal suo punto di vista, plasticità del picchetto, era ciò che

aveva visto al vero. "Durante i calcoli di crash sono state calcolate le forze scambiate tra picchetto e oggetto". "E gli sforzi sul picchetto"? chiedo io. "Eh, gli sforzi sul picchetto, diciamo, non... ce li ho qua, sostanzialmente dato che il materiale era considerato perfettamente elastico, diciamo non sono presenti in questa zona. Comunque, data la forma del picchetto, gli sforzi non credo che avrebbero prodotto sensibili modifiche a quanto ho detto". "Si ricorda l'ordine di grandezza"? "Di cosa? Degli sforzi sul picchetto? Non me li ricordo". "Ma ne ha tenuto conto"? "No. Gli sforzi sul picchetto non sono stati tenuti in conto nella relazione. Il fatto che si potesse considerare il picchetto ragionevolmente rigido... scusi" - ovviamente si è un attimo confuso - "perfettamente elastico, derivava anche da una banale considerazione di natura geometrica di questo tipo, cioè gli sforzi del materiale che sono in grado di produrre una rottura in un elemento potenzialmente piano, non sono in grado di produrre chiaramente un danneggiamento significativo in un corpo invece acuminato e sollecitato nella direzione del suo piano medio". "Che cosa significa "il picchetto è considerato bloccato nel ballast prima dell'urto""? chiedo io. "La simulazione prende in considerazione la configurazione finale del picchetto, si trova affossato nel ballast nel terreno. Il modello diciamo prevede che

il picchetto sia bloccato sul ballast". "Il modello prevede che il picchetto sia bloccato sul ballast". Non ci... come dire, non ci distraiamo da queste affermazioni. Cioè si parte da una premessa che da un punto di vista metodologico e da un punto di vista scientifico è una premessa che viene considerata granitica. E' una premessa che evidentemente risale a una evidenza al vero. "Da che cosa deriva questa considerazione? Ma deriva semplicemente dal fatto che un oggetto completamente immerso in quel modo, a mio parere, diciamo, non ha molte possibilità di sostanzialmente essere ulteriormente schiacciato ed infilato dentro il ballast. Questo diciamo è confermato anche dal fatto, come ho detto in precedenza, che qualcosa sul picchetto è passato. Visto che è stato abbattuto, qualcosa di pesante, dato che lo ha abraso e il picchetto è rimasto fino a questo punto, evidentemente oltre quel punto non riesce ad andare". Mi scusate se faccio questa lettura ma - come dire - è più significativa di qualsiasi lettura di qualsiasi consulenza. "Vorrei capire se il professore" - dico io - "ha fatto una valutazione su che cosa avesse consentito al picchetto di stare in quella posizione prima dell'urto". "Ma, io non posso che ribadire"... "Ribadisce la risposta". "Sì". "E la considerazione che fosse rigidamente infisso è una considerazione che parte da una premessa che esula dalla sua diretta analisi, nel

senso che è un dato storico che lei assume come tale"? "Non è un dato storico", dice Bertini. "Secondo me si tratta di un dato ragionevolmente basato sulla fisica del problema. E' dimostrato anche dal fatto che qualcosa - come ormai sanno tutti - sul picchetto era passato, qualcosa di pesante e il picchetto era rimasto infine in quella posizione. Evidentemente oltre non riesce ad andare. Allora, a mio parere" - conclude Bertini - "semplicemente, sulla base di considerazioni fisiche, dal fatto che il picchetto era lì, immerso in questo modo, dopo che sopra qualcosa c'era passato per forza, giustificava un'ipotesi di questo genere". Voi mi dovete dire se questa è un'analisi scientifica. Bertini ricordiamo che si occupa nella sua consulenza del tema delle forze. Non è che è passato di lì per caso, ha visto il picchetto infisso nel ballast e sviluppa delle argomentazioni da salotto. No. E' assolutamente convinto di quello che sta dicendo. "Si trascura tutto l'urto che eventualmente poteva essere fatto tra la cisterna e il picchetto prima che questo fosse infisso nel terreno". "Ma le è noto comunque il dato che il picchetto in realtà è infisso in un plinto di cemento che è collocato nel ballast"? "Non faceva parte del mio modello". "La simulazione" - dice Bertini - "è stata condotta facendo sostanzialmente poggiare, o meglio, se volete scivolare la cisterna sullo stesso piano da cui spuntava il

picchetto, quindi in sostanza è come se la nostra cisterna stesse scivolando a livello del ballast". Allora, non torniamo su varie immagini che abbiamo mostrato, varie argomentazioni di cui si è straparlato in questa udienza, ma mi dovete dire da un punto di vista logico, prima che giuridico, da un punto di vista logico, è un'argomentazione corretta quella che scientificamente pretende di sostenere il professor Bertini, che gli dà come conclusione un'induzione del tutto soggettiva che la cisterna necessariamente dovesse essere scivolata sul ballast, perché se non fa scivolare la cisterna sul ballast evidentemente non può essere infisso nel modo come pretende lui, e cioè infisso perché è perfettamente elastico e quindi è rigidamente infisso al suolo perché ci è passato sopra qualcosa di pesante. Guardate che perfino l'Avvocato Moscardini, cercando di tornare su questo tema e cercando di tornarci nell'esame al professor Giglio, come dire, cerca di meglio comprendere quelle che sono le argomentazioni di Bertini, proprio perché forse è meglio chiedere al professor Giglio di interpretare il suo omologo, e quindi evidentemente di interpretare chi meglio di noi possa avere la capacità di individuare nelle pieghe di quel ragionamento delle cose che a noi sfuggono. Professor Bertini... scusi, non professor Bertini. E' la Difesa Moscardini nei confronti di Giglio, esame Giglio. "Questa perforazione è possibile

solo perché ci sono quei tre errori che lei ha rilevato nella consulenza Bertini"? "Esattamente sì. Se noi correggiamo anche uno solo dei tre errori, non otteniamo nessuna perforazione della cisterna". "Quando si parla di picchetto perfettamente elastico vuol dire che il professor Bertini ha ipotizzato che quel picchetto nella sua simulazione non si deformasse mai, mai, che fosse impossibile che si deformasse". Così chiede Moscardini. E dice Giglio: "Sì, da quello che ho sentito dalla sua deposizione, ha fatto un ragionamento inverso. Ha detto "il picchetto non si è deformato plasticamente nella realtà, quindi doveva lavorare in un campo elastico". Il ragionamento ovviamente è un ragionamento invertito, nel senso che si basa sull'osservazione sperimentale per ricavare le condizioni di applicazione. Cerca di adattare il comportamento del materiale al risultato che vuole ottenere". Allora, bastano queste argomentazioni di carattere logico per avere il sospetto - non voglio dire la certezza - che l'argomentazione trattata dal professor Bertini parta da un'evidenza al vero che lui considera decisiva perché sospetta che la cisterna abbia spostato il picchetto nel ballast e che quindi questo sia perfettamente elastico, e che quindi è inutile fare la discretizzazione, considerare il materiale del picchetto, è totalmente inutile perché io ipotizzo che le cose siano andate come immagino io? Ma il professor Bertini in

realtà si preoccupa dell'analisi agli elementi finiti, quindi evidentemente avrebbe potuto avanzare un dubbio. Chi ce lo dimostra? Giglio. Perché il professor Giglio, devo dire con una certa semplicità, è entrato nella consulenza Bertini, l'ha - come dire - disincagliata da dove stava, ha cercato di dimostrare quali fossero i singoli passaggi che potessero essere oggetto di un errore non argomentativo, come faremo noi, non solo logico, ma un errore di carattere scientifico, e che cosa... come conclude il professor Giglio? Semplicemente dice che le forze che agiscono sul picchetto quantificate nel numero offerto dal professor Bertini sono quantificabili in 9.800 MegaPascal. Possiamo non sapere che cos'è il MegaPascal, però sappiamo che 9.800 MegaPascal corrisponde al diamante, Presidente. E qui evidentemente dovrebbe esserci il sospetto che l'analisi del professor Bertini sia incorsa un po' in un equivoco nel pretendere quella assoluta, perfetta elasticità del picchetto, secondo questo schema che vedete, che sembra molto complesso, individua la zona dove stanno i 9.800 MegaPascal e la individua in modo tale da poter - come dire - rassegnarci all'errore del professor Bertini, perché la pretesa logica, diciamo così, che aveva il professor Bertini di tenere il picchetto perfettamente elastico, quindi perfettamente rigido(?) sul terreno, con la cisterna che ci è passata sopra scorrendo sul ballast,

che neanche nella peggiore ricostruzione che possiamo fare abbiamo mai visto in questa aula, ebbene, consente banalmente a Bertini di commettere un errore clamoroso che non confessa, perché se lo confessasse evidentemente metterebbe in discussione qualsiasi sua competenza e capacità. La lascia via, la lascia in disparte, perché ritiene che ci siano dei graffi sul picchetto e che al vero era da considerare perfettamente elastico. 9.800 MegaPascal. Dobbiamo ipotizzare un picchetto di diamante. Abbiamo un riscontro di questo, che non è soltanto la elaborazione tecnica complessa dell'analisi agli elementi finiti. Lucchini. Lucchini individua il tipo di acciaio della rotaia tipo, che quindi ovviamente individua il tipo di materiale di cui è fatto il picchetto, e dice - loro credo che se ne intendano di questo - che il carico di rottura è 680 MegaPascal. Lucchini lo dice, non è che lo dice il professor Giglio. Quello che viene poi introdotto all'interno della consulenza del professor Giglio è proprio questo confronto e cioè: ma perfino Lucchini, che forse appunto di acciai se ne intende, ha individuato - ma perché questo, voglio dire, è un elemento di comune conoscenza di chi è esperto della materia - individua, come si dice, il carico di rottura, per meglio dire, in 680 MegaPascal, non 9.800 come con un ragionamento, come dire, un po' fumoso di fatto conclude Bertini, allontanandosi dal problema, o per meglio dire,

volendosi allontanare da un problema che sa che si conclude con esiti che assolutamente non gli fanno comodo.

C'è un sintomo di tutto questo, un sintomo di carattere processuale, che a me piace ricordare, non per essere fastidiosa, ma perché anche su questo dobbiamo un po' riflettere, sui comportamenti in udienza che abbiamo, perché questi comportamenti a volte, a torto o a ragione, sono sintomatici di un retropensiero che purtroppo a volte è reiterato, o per fortuna, non lo so, dipende dai punti di vista. Io osservo il comportamento del Pubblico Ministero rispetto al controesame del professor Giglio. Forse il Presidente si ricorderà, il Collegio ricorderà che quando è finito questo esame al professor Giglio, molto lineare, molto tra virgolette elementare rispetto a quello che poteva essere la complessità del problema, ebbene, il Pubblico Ministero ha introdotto un argomento processuale veramente sconcertante, ha ritenuto che la Difesa fosse responsabile di non aver svolto un'attività di integrazione probatoria ex 430, che la Difesa avrebbe dovuto fare, mettendo anticipatamente a conoscenza la Procura, e ovviamente tutti in questa aula, del contenuto della consulenza del professor Giglio. Cioè, come dire: ci fate trovare di fronte a questi esiti così all'improvviso, eh, ma insomma, ce lo dovevate dire prima, come facciamo a fare il controesame se non

sappiamo prima le cose? Io devo dire, lì c'è stata un po' di bagarre, forse il Collegio lo ricorda. Dice "si prendono i picchetti e si piantano in giro per l'Italia nuovi picchetti, si fanno sperimentazioni di trazione e di pressione senza che noi conosciamo i dati". Sono parole del dottor Giannino. "Le condizioni dell'esperimento, i macchinari utilizzati per l'esperimento, le condizioni del terreno". Ma signori, ma vogliamo dimenticarci che è stata introdotta la consulenza tecnica del professor Bertini su quello che a mio giudizio, ma non solo mio, perché non sono sicuramente un tecnico, ma a giudizio di molti esperti in questo processo è il cardine di valutazione, cioè le forze? Vogliamo ricordare che Bertini ha, lui, il professor Toni, la Procura, non mi interessa, ma passatemi l'espressione, hanno occultato questa consulenza? Forse questa consulenza non era esattamente quello che poteva andare nella direzione di conferma del proprio assunto. Ma ad un certo punto è stata tirata fuori perché se ne parla nella consulenza del professor Toni e Toni correttamente ha detto "ma, io ho utilizzato l'analisi agli elementi finiti del professor Bertini". Come mai il Pubblico Ministero vuole sottrarsi al confronto nel controesame con il professor Giglio? Presidente - e su questo chiudo perché bastano le parole del Presidente - a foglio 197, udienza del 13 gennaio

2016: "Ma il dibattimento serve proprio a questo, a farveli vedere in contraddittorio".

Eh, ma non finisce qui, signori, non finisce qui perché, appendice, per carità, non è un elemento determinante, perché ciò che è determinante mi sembra che sia sotto gli occhi di tutti, l'appendice è l'introduzione delle famose memorie, consulenze, chiamiamole come vogliamo, ex 121, dell'08 giugno 2016. Voi avete già fatto le vostre valutazioni rispetto alla rilevanza di queste consulenze. Peccato che queste consulenze cercano in qualche maniera di recuperare all'ultimo minuto e in questa sorta di rush finale qualche argomentazione che potrebbe - come dire - pensare di disinnescare un pochino le cose che aveva detto il professor Giglio. Peccato che una di queste consulenze era pronta ad aprile ma ci è stata offerta soltanto a quell'udienza. Peccato, ma adesso non voglio entrare nel dettaglio tecnico, peccato che all'interno di questa consulenza perfino il professor Toni si allontana dalle valutazioni di quei 680 MegaPascal di Lucchini e introduce un dato di 350/450 MegaPascal. Peccato che il processo di taglio non è più di sfondamento ma diventa una tranciatura. Peccato che lo spessore della cisterna non è, come dice Lucchini, il valore medio riportato da Lucchini, che è di 14 millimetri, ma si inserisce lo spessore di 12 millimetri. Insomma, Presidente e Signori del Collegio, cosa si fa con questa consulenza, memoria,

chiamiamola come vogliamo, finale? Si cerca di rimediare a un errore che scientificamente è ineliminabile dal processo, variando un pochino le premesse, in modo tale che se noi raddrizziamo un po' i valori e mettiamo nel sistema, perché non dimentichiamo che l'analisi agli elementi finiti non è che si faccia con carta e penna, si fa evidentemente con elaboratori estremamente sofisticati, basta variare qualcuno di questi elementi per avvicinarci un po' a quello che è la pretesa dimostrazione della verità di quello che uno asserisce. Non credo che questo sia il metodo scientifico più corretto. Non credo che sia il metodo scientifico più corretto anche se leggiamo a pagina 12 della nota consulenza di Bertini: "Il modello" - lo dice sin da questo momento - "è giustificato" - parliamo del picchetto - "dall'osservazione del picchetto reale, il quale non ha mostrato evidenti segni di cedimento, tranne un'usura marcata nella possibile zona di impatto, cosa che esula dagli scopi della presente analisi". Lo diceva già nella consulenza evidentemente, no? Allora, non ci piace ricordare che perfino una ruota di gomma può abbattere il picchetto. Non ci piace ricordarlo. Va bene, non lo ricordiamo. Non ci piace dare evidenza di quelli che sono i risultati sperimentali. Eh, però vacillano questi risultati sperimentali offerti dalla Procura sul calcolo agli elementi finiti, che è il cardine di

riferimento, non dimentichiamolo mai, di qualsiasi analisi corretta rispetto a quello che è lo scambio delle forze tra i materiali. Ebbene, allora perché l'ingegner Testa avrebbe dovuto convincersi della pericolosità del picchetto nell'altrettanto fatto notorio della pericolosità del transito delle merci pericolose? Quindi lui avrebbe dovuto convincersi in totale autonomia, in questa sorta di solecismo scientifico, che doveva assolutamente ritenere il picchetto come pericoloso perché, al di là delle evidenze sul piano internazionale e al di là delle evidenze scientifiche, al di là dell'assenza di qualsivoglia incidente che possa in qualche maniera considerare il picchetto come tale, ebbene, lui avrebbe dovuto considerare questo fatto come notorio.

Allora, vado verso la conclusione con due ultimi passaggi, Presidente, tre, ma in realtà sono due e mezzo. Cerco di concludere evidentemente prima della pausa. Allora, in parte ho accennato prima questo tema, però mi piace ribadirlo non solo per una - come dire - corretta impostazione difensiva dell'ingegner Testa, ma perché voglio - permette il Pubblico Ministero, se sono così, come dire, eccessiva nel mio dire - voglio un po' sfidare l'Accusa anche sul suo stesso terreno, visto che si è sempre ritenuto che la posizione dell'Agenzia in qualche maniera corroborasse i momenti di criticità del gestore

dell'infrastruttura, e quindi cerco di leggere, con un po' di onestà intellettuale di cui cerco di farmi vanto, alcuni documenti che sono in atti. Allora, ovviamente rinvio all'intervento dell'Avvocato Manduchi, eccellente, quanto a competenze A.N.S.F. devo dire che non si poteva dire meglio e condivido totalmente la sua analisi. Richiamo soltanto alcuni... alcuni atti. Allora, sappiamo tutti che per il 162 del 2007... fermo... devo ripetere?

PRESIDENTE - No...

AVV. GIOVENE - Vi mando a pranzo rapidamente.

PRESIDENTE - (voce fuori microfono)

AVV. GIOVENE - Allora, i compiti dell'Agenzia per la Sicurezza, 162 del 2007, li sappiamo bene, però non dimentichiamoceli mai, cioè li sappiamo ma ricordiamoci ogni volta che ci confrontiamo in maniera diretta con le risultanze processuali. Definire il quadro normativo in materia di sicurezza; controllare, promuovere e se del caso imporre le disposizioni e l'emanazione di prescrizioni di esercizio da parte dei gestori, eccetera. E allora che cosa ha fatto effettivamente l'A.N.S.F. prima dell'incidente? Beh, non è che volesse troppo bene a Rete Ferroviaria Italiana, non gli ha mai voluto particolarmente bene. C'è stata tutta una querelle che più o meno abbiamo già ben compreso leggendo le carte e sentendo in questa aula il tema. Ma prima dell'incidente, cioè siamo al 18 novembre del 2008, in questa

comunicazione ci si chiede quali siano i correttivi che A.N.S.F. ha voluto dopo gli incidenti. No, chiedo scusa. Dopo gli incidenti, non quello di Viareggio, dopo gli incidenti di cui A.N.S.F. ha preso conoscenza, ovviamente tramite la banca dati di sicurezza. Non creiamo equivoci. Nel 2008, trasferendo, e siamo a settembre del 2008, in questo intervento di audit sul Sistema integrato di gestione della sicurezza di R.F.I., recepisce quelli che... ovviamente il bagaglio di conoscenza da parte di Rete Ferroviaria, soprattutto in merito al contenuto di questa famosissima banca dati di sicurezza, che è un po' diciamo un fiore all'occhiello da parte di Rete Ferroviaria Italiana rispetto al monitoraggio di quello che accade sulla rete. Sviluppa questa analisi e quali sono le critiche? Io certamente non ve le leggo singolarmente, ma sono critiche a mio giudizio, non voglio dire bagatellari perché evidentemente non posso avere la presunzione di definirle come tali, ma sono critiche che riguardano tutt'altro, perché evidentemente, sulla base dell'incidentalità nota ad A.N.S.F. in quel momento, in quella direzione potevano essere mosse le critiche. Evidentemente fino a quel momento forse non c'era evidenza di nulla che potesse in qualche maniera orientare A.N.S.F. verso la pericolosità del picchetto. Ma si parla però anche di picchetti, e se ne parla proprio direttamente in quel documento che vi ho letto

analiticamente prima, rispetto a quelle che sono le criticità del sistema tradizionale di picchettazione, che A.N.S.F. dà atto a Rete Ferroviaria di aver sviluppato, l'analisi di sistema sostitutivo della picchettazione tradizionale, e che sono proprio contenute in quell'atto che vi dicevo prima, in cui A.N.S.F. non fa altro che dire "ha fatto anche la specifica tecnica del 2001 Rete Ferroviaria Italiana". E che cosa è successo dopo l'incidente? E' successo qualche cosa che in qualche maniera possa essere un segno di una criticità rivolta alla picchettazione tradizionale? Non mi pare. Non mi pare, perché ci sono quei famosi audit, che sono piuttosto corposi, che non sono altro che una imposizione, come fa A.N.S.F., giustamente, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana, di riposizionamento di picchetti mancanti su molte tratte ferroviarie. E allora dobbiamo un pochino uscire allo scoperto. Ci sono le raccomandazioni, queste raccomandazioni che hanno suscitato - come dire - reazioni piuttosto soddisfatte da parte della Procura e dice "però a un certo punto anche A.N.S.F. è arrivata a considerare la sostituzione della picchettazione tradizionale perché è pericolosa", dice la Procura, "perché è pericolosa". A.N.S.F. non dice questo. Cioè, ricordiamoci molto bene quello che dice A.N.S.F. nel documento, che ovviamente è contenuto in atti e poi ve lo produrrò, dove conclude quali siano le

raccomandazioni della Direzione generale investigazioni ferroviarie, che ovviamente recepisce per fare quello che le compete, cioè imporre delle cose, se del caso. Allora, basta leggerle, queste raccomandazioni, con un po' di serenità, per comprendere che in via alternativa l'Agenzia individua delle possibilità appunto alternative di attuazione della picchettazione di regolazione tradizionale. "Studiare e attuare un mirato piano di graduale rimozione dei picchetti di regolazione". Mi dovete dire se lo studio e l'attuazione di un piano, che necessariamente deve corrispondere a una rimozione graduale, sia imporre una misura drastica che consideri il picchetto come pericoloso. Fintanto che questo piano non è attuato a detta di A.N.S.F. i picchetti rimangono lungo linea. "Oppure studiare una soluzione tecnica idonea e di conseguenza definire un piano di interventi". Non fare una cosa, che i Pubblici Ministeri ovviamente hanno individuato nella rimozione della picchettazione tradizionale. "Studiare un piano di interventi che consenta la graduale installazione di sistemi di protezione e confinamento dei picchetti". Queste sono le alternative. "Oppure effettuare un'analisi e la conseguente valutazione complessiva del potenziale rischio che enti o componenti l'infrastruttura"... non è un "oppure", scusate, non voglio equivoci: "E effettuare un'analisi e la conseguente valutazione complessiva del

potenziale rischio che enti o componenti l'infrastruttura tecnicamente eliminabili o sostituibili costituiscono uno strumento di taglio o lacerazione, e" - ovviamente - "la definizione di una proposta tecnica". Questo dice A.N.S.F. Posso dire... posso dire anche correttamente, perché dice: cominciamo a pensare, ma perché l'abbiamo presa molto da lontano, ovviamente, cominciamo a pensare a una progressiva rimozione della picchettazione tradizionale nei termini che vi sto dicendo, secondo un piano di intervento. Non è una norma precettiva, ce lo ha insegnato il professor Sgubbi.

E ovviamente ci sono un po' di polemiche con A.N.S.F., non possono non esserci, però non credo che queste polemiche che abbiano in qualche maniera - come dire - evidenziato una resistenza da parte di Rete Ferroviaria, comprensibile, rispetto a una rimozione della picchettazione tradizionale secondo un piano di interventi graduale e a medio termine; evidentemente è un piano di interventi importante, però devo dire che questa... questo contraddittorio naturale si è composto e si è composto nei termini di quelle raccomandazioni che abbiamo letto.

Un po' diversa è la Direzione generale di investigazione ferroviaria, che sappiamo tutti quale posizione ha assunto in questa vicenda, però io un tema lo devo un po' disinnescare, anche forse non attenendo all'ingegner

Testa, però ciò che attiene all'ingegner Testa è forse la suggestione di quei filmati che sono stati prodotti in questa aula e sono prodotti dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti tramite la Direzione generale di investigazione ferroviaria. Dico questo perché è veramente un organo terzo? Cioè, noi possiamo veramente dare un credito tecnico-giuridico a questo elemento di prova che è stato introdotto nel processo, tale insomma da farlo diventare un contraltare, una prova di riferimento in una necessaria valutazione globale degli elementi di prova che sono introdotti in questo processo? Dice qualche cosa di definitivo e decisivo? Cosa dice? Racconta un punto di vista, che è un punto di vista tra l'altro, se voi vedete con attenzione il sito del Ministero, sono proposte delle alternative, non è suggerita l'indicazione certa di una soluzione. Sono proposte delle alternative rispetto alla costruzione cinematica dell'incidente. E però una cosa va detta: lì il contraddittorio, signori, non c'è stato. E' inutile che il Pubblico Ministero dice "siete stati informati tutti". Lì sono stati dati dieci giorni alla fine a Rete Ferroviaria Italiana per rispondere a delle osservazioni. Eh, dieci giorni non consentono molto, no? Soprattutto in una materia tecnica, in cui bisogna immettere dei dati molto specifici per la produzione di un filmato che tenga conto di una base tecnica plausibile. Sul tema della

partecipazione al contraddittorio da parte di un soggetto che non sia un soggetto diciamo di sede penale, ma sia un soggetto che sta in sede extrapenale, vi risparmio, perché la dottoressa Genovese mi ha suggerito di non insistere troppo su... no, no, però insomma, di non essere prolissa, ecco, diciamo così giustamente. Non voglio essere...

PRESIDENTE - No, aveva solo detto (voce fuori microfono)...

AVV. GIOVENE - Di ripetere.

PRESIDENTE - Eh, di ripetere.

AVV. GIOVENE - Ah, okay, okay.

PRESIDENTE - Siccome la registrazione invece era...

AVV. GIOVENE - No, no, va beh...

PRESIDENTE - ...compiuta... era solo questo.

AVV. GIOVENE - Perdonatemi. Ma voglio fare mio questo suggerimento, non era uno spunto di...

PRESIDENTE - No, no, tutto il tempo... tutto il tempo che vuole, vada tranquilla.

AVV. GIOVENE - No, no, ma Presidente, cerco di...

PRESIDENTE - Vada tranquilla. Va bene, va bene.

AVV. GIOVENE - ...di chiudere in questo... su questo tema, perché ci tengo proprio da un punto di vista di argomentazione tecnica giuridica. Allora, la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie fa il mestiere suo, lo fa come ritiene, è un organo amministrativo, non vado sul percorso dell'Avvocato Scalise che già vi ha

intrattenuto su questo tema, però non c'è l'espressione di un contraddittorio, così come possiamo intenderlo in una sede come questa, dove giustamente nel contraddittorio delle parti si confrontano opposte tesi, sulla base di dati conoscitivi comuni. Questo dato conoscitivo comune non è stato messo a disposizione di Rete Ferroviaria Italiana, perché evidentemente nell'ambito, nel contesto, nel chiuso delle loro stanze hanno raccolto degli elementi e li hanno elaborati secondo una metodologia che ritengono corretta. Ma non è che si sono confrontati sul campo sui singoli elementi che vengono immessi per costruire quel filmato. E' un filmato come è possibile ce ne possono essere anche altri, di ricostruzioni, che tengono conto di ciò che hanno selezionato, tra l'altro in una serie di fasi in cui l'interlocuzione con la Procura della Repubblica e con la Polizia Ferroviaria evidentemente dava loro un percorso che non era il percorso tecnico che conosciamo oggi; stiamo parlando di un percorso che si è concluso nel 2013. Quindi evidentemente il percorso dibattimentale che conosciamo è ben diverso. Ma mi piace richiamare soltanto sotto il profilo giuridico - come dire - un monito che viene dato, e che viene dato anche sulla base di quelli che sono i confini dell'applicazione del principio del contraddittorio in sede extrapenale, in relazione a un procedimento amministrativo che si

conclude non con delle sanzioni, perché anche questo conosciamo bene qual è il dibattito internazionale sul ne bis in idem, da Grande Stevens in poi, e cioè il tema "è stato già giudicato altrove, non può essere giudicato nel processo penale" o viceversa. Non è questo, ma è uno spunto di riflessione per dare evidenza al fatto, in questo caso era l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, in questa analisi che viene fatta, che neanche un'Autorità garante della concorrenza e del mercato, cioè neanche un'autorità amministrativa che impone sanzioni, se in assenza del contraddittorio pronuncia quelle sanzioni, può essere in qualche maniera trascinata all'interno del processo penale, all'interno del quale invece il contraddittorio diciamo è il principio informatore cardine.

Voglio anche aggiungere una cosa, perché altrimenti ci facciamo un po' suggestionare dal filmato. In realtà quello che dice la relazione della Direzione generale investigazioni ferroviarie, le raccomandazioni all'A.N.S.F., quelle che abbiamo letto prima, è di effettuare, cioè "sensibilizzare il gestore dell'infrastruttura ad effettuare un'analisi e una valutazione del rischio in relazione ad eventuali enti, componenti presenti sull'infrastruttura, in particolare ai picchetti di regolazione delle curve che potrebbero rilevarsi potenziali pericoli per la sicurezza della

circolazione ferroviaria, secondo tempi e modalità ritenute più opportune". Allora, vogliamo sfrondare il campo da qualsiasi lettura orientata di questa raccomandazione? Questa è la cosa più severa che c'è all'interno di questo processo. Questo è il primo momento in cui compare "potenziali pericoli". Si riferisce agli enti e componenti vari, ma fa espressa menzione dei picchetti di regolazione delle curve. Sensibilizzare il gestore. Cioè, all'esito di questa analisi, in cui ha, seppure usando il condizionale, il sospetto che potrebbero rilevarsi potenziali pericoli, sensibilizza il gestore, tu A.N.S.F., a effettuare questa analisi, cioè può darsi anche che non sia così. Ci viene questo dubbio e giustamente, dal punto di vista della Direzione generale delle investigazioni ferroviarie, se non lo fanno loro, dicono all'Agenzia "sensibilizza". Avete in mente che tipo di filtro ha posto A.N.S.F. rispetto a questa raccomandazione, quella che ho letto prima? Vi sembrano esattamente sovrapponibili? Non vi pare che ci sia una lettura un pochino più attenta, un pochino più verticale di queste raccomandazioni, all'interno di quelle raccomandazioni di A.N.S.F.? Credo che questo lo dobbiamo constatare tutti. Forse perché A.N.S.F. sa benissimo quali sono le premesse sulla base delle quali la Direzione generale del Ministero effettua le proprie valutazioni. E quindi, essendo il titolare della tutela

della sicurezza ferroviaria, evidentemente le filtra sulla base della propria competenza e le filtra non ripetendo il termine "pericoloso".

Allora, mi piace ricordare soltanto una direttiva, la 2004/49 di cui si è parlato in questa aula, in relazione soltanto... voglio dire, non soltanto una direttiva, soltanto un articolo di questa famosa direttiva 2004 numero 49, perché se scorrete questa direttiva, in relazione alle competenze dell'organismo investigativo, beh, insomma, si dice che "dev'essere indipendente funzionalmente dall'autorità preposta alla sicurezza e da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie". Io qualche dubbio ce l'ho, nel senso che forse la direttiva del 2004 voleva istituire un organo più indipendente, più terzo, più esterno. Però, voglio dire, come sempre poi le cose si compongono nella attualità - no? - dell'applicazione delle norme o delle direttive, e mi pare che proprio in questa composizione A.N.S.F. abbia espresso il giudizio più corretto, diciamo modulando questa pretesa terzietà della Direzione generale investigazioni ferroviarie.

Allora, concludo la posizione dell'ingegner Testa con una sola battuta sotto il profilo giuridico, perché ho sentito in questa aula parlare della sentenza Franzese, ne abbiamo sentito parlare tutti. Mi sono andata a rileggere la sentenza Franzese, vedendo se a torto o a

ragione possa costituire un argomento utile. Anche i Pubblici Ministeri vi hanno fatto richiamo. Dico, ma forse è un argomento utile per la Procura. Non lo so. L'altissima competenza del Presidente Canzio mi fa dire "ma io l'avevo letta in un altro modo ma rileggiamola", perché è sempre bene, prima di esprimere un giudizio, avere ben sottomano - no? - ciò di cui si sta parlando. E nella sentenza Franzese non si tratta di individuare una conclusione caratterizzata... scusate, nella sentenza Franzese si dà atto che bisogna individuare una conclusione caratterizzata da un altro grado di credibilità razionale. Cioè, la sentenza Franzese dà come criterio guida per il Giudice un criterio di carattere processuale, sull'alto grado di credibilità razionale, per raggiungere quella caratterizzazione che è evidentemente il canone principe di qualsiasi giudizio, di certezza processuale, in modo tale che si dimostri che la condotta omissiva dell'imputato sia stata la condizione necessaria dell'evento. Allora, voi ritenete applicabile la sentenza Franzese a questo giudizio? Stiamo navigando in questo mare? A me non pare. A me pare che siamo molto, molto fuori da questo contesto. Stiamo cercando di individuare se il comportamento, le condotte addebitate all'ingegner Testa siano la condizione necessaria dell'evento? Eh, francamente non credo che sia questo il terreno, perché fatichiamo perfino ad

individuare una posizione di garanzia, figuriamoci a individuare delle condotte la cui omissione colpevole da parte dell'ingegner Testa per negligenza, così è scritto nel capo di imputazione. Allora mi piace richiamare - credo che il professor Stortoni ne abbia fatto parola, o forse l'Avvocato Mittone, non mi ricordo - la famosa sentenza di Linate, sull'incidente di Linate, dove si dice che "l'obbligo di impedire l'evento deve scaturire da un potere impeditivo il cui mancato esercizio conduce alla equiparazione della omissione non impeditiva all'azione causale; deve trattarsi, per il principio di tassatività, di un obbligo sufficientemente specifico". Allora, io non vi tedio con la lettura della sentenza del disastro di Linate, ma mi sembra che perfino rispetto al confronto con i fatti di quel tragico evento di Linate, la collocazione così garantista e così conforme ai nostri principi costituzionali dell'individuazione di un potere impeditivo dell'evento, non siano minimamente trascinabili sulla posizione dell'ingegner Testa, come d'altra parte in nessuna delle persone che assisto e anche che non assisto, perché manca, nello stesso capo di imputazione - e chiudo su questo tema - proprio l'individuazione di quelle condotte che, omesse le quali, avrebbe dovuto tenere come posizione di garanzia, siano(?) state validamente tali se invece servite ad impedire l'evento. Quindi io concludo per la posizione

dell'ingegner Testa chiedendo un'assoluzione, l'assoluzione, e qui veniamo all'elemento critico della formula, perché voglio aderire a quello che ha detto il professor Sgubbi, non solo perché abbiamo delle posizioni simili ma perché lo considero un maestro. Allora, il professor Sgubbi dice per non aver commesso il fatto o perché il fatto non costituisce reato. Voglio... voglio aderire a questa espressione - diversa era la posizione Di Venuta, dove sappiamo il capo di imputazione non c'entra nulla - perché ovviamente l'alternativa del fatto non costituisce reato è l'alternativa più coerente rispetto all'assenza di una colpa rispetto alle condotte contestate, perché è la mancanza dell'elemento psicologico. Quindi l'alternativa è quella che ho detto, non aver commesso il fatto, il fatto non costituisce reato. Grazie.

PRESIDENTE - Grazie. Avvocato, allora facciamo questa sospensione. Riprende lei. Ho visto l'Avvocato Valignani che fiducioso è arrivato in aula. Buongiorno. Ci vediamo quindi alle tre meno un quarto. Va bene? Tre meno un quarto, così cerchiamo di far parlare anche l'Avvocato Valignani.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 13:44.*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 14:55.*

PRESIDENTE - Avvocato Giovene.

AVV. GIOVENE - Grazie, Presidente. Allora, affronto la

posizione dell'ingegner Di Marco, che ha delle complessità maggiori dal punto di vista delle contestazioni delle quali è chiamato a rispondere. Ha delle complessità maggiori evidentemente anche in ragione del ruolo che assume come responsabile dell'Unità produttiva di sede centrale e direzione tecnica di Rete Ferroviaria Italiana. La particolarità che riguarda l'ingegner Di Marco e lo distingue da questo punto di vista dall'ingegner Costa, che non proprio immediatamente, comunque è a seguire del suo ruolo in direzione tecnica, è che l'ingegner Di Marco occupa questo ruolo di responsabile dal 03 ottobre 2006 al 31 dicembre 2007. Questa data è rilevante perché - come capite tutti - siamo ancora prima dell'Agenzia nazionale, siamo al 31 dicembre 2007. Allora, io ho fatto un'analisi il più possibile attenta del capo di imputazione, perché proprio in ragione del ruolo di responsabile della Direzione tecnica evidentemente sull'ingegner Di Marco il Pubblico Ministero ha - voglio dire - un po' enfatizzato il ruolo che gli si deve attribuire quanto a responsabilità penali, con richiami normativi molto incalzanti, richiami normativi e non solo. Quindi io vorrei, ecco, preliminarmente cercare di inquadrare, nella maniera più adeguata possibile, mi rendo conto anche a rischio di annoiarvi un po' ed elencare delle cose già dette, però è necessario con esattezza, anche

per l'ingegner Di Marco, inquadrare le responsabilità, le pretese responsabilità nelle disposizioni a contenuto cautelare - così vengono definite ovviamente nel capo di imputazione - che sono elencate da pagina 67 e seguenti. I capi di imputazione che riguardano l'ingegner Di Marco sono 16, 17 e 18. Noteremo, diversamente da altre situazioni, che in questo caso il capo 17 riporta un paragrafo diverso dalle condotte contestate al capo 16, o per meglio dire una descrizione di una condotta aggiuntiva, e così è al capo 18, cioè detto in maniera più semplice nel capo 17 è contestato qualche cosa di meno dal punto di vista descrittivo delle condotte, fermo restando che ovviamente le norme di riferimento a contenuto cautelare sono quelle che vi sto per elencare. Allora, l'elenco, a parte gli articoli soliti del codice civile, comincia con il 753 dell'80 agli articoli 8 e 10. Anche qui si tratta di produzioni del Pubblico Ministero, ma insomma, sono produzioni di dati normativi, e metterò alla vostra attenzione nella nota di deposito anche queste disposizioni estrapolate nella parte in cui contestano specificamente alcuni articoli all'ingegner Di Marco. Allora, se ci muoviamo dal 753 dell'80, nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario, anche qui notiamo un po' un tema, che non vi sarà sfuggito, ho anche indicato per l'ingegner Di Marco dove siamo, nel campo generalissimo

di quelle che possono essere sì considerate - come dire - in maniera un pochino astratta delle disposizioni di carattere cautelare, non necessariamente orientate verso il ruolo del responsabile della direzione tecnica. Diciamo che nell'articolo 8 si dice generalmente che "si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare sinistri" e nell'articolo 10 "il personale ha l'obbligo di svolgere con la necessaria diligenza il proprio servizio, deve adoperarsi con diligenza, massima correttezza, eventuali sanzioni disciplinari in ragione della violazione di quanto sopra", il fatto che non possono essere impiegati in mansioni in precedenza espletate ove siano incorsi in sanzioni disciplinari, insomma diciamo che stiamo dicendo un po' l'ovvio, però capite già da questa descrizione quanto siamo distanti da quello che è il centro delle contestazioni mosse all'ingegner Di Marco nell'argomentazione che segue poi questo pedissequo elenco di disposizioni.

La seconda contestazione è l'articolo 7 comma 7 del D.P.R. 146 del '99, che, come vi abbiamo già accennato, è il regolamento delle norme di attuazione della direttiva... di una direttiva, e in particolare sono due direttive del '95, la 9518 e la 9519. All'interno di questa direttiva si contestano appunto specificamente questi articoli, che sono di diretto interesse del

gestore dell'infrastruttura ferroviaria, che controlla periodicamente la conformità agli standard di sicurezza. Siamo ancora appunto in un ambito generalissimo di attribuzioni di ruoli e di competenze. Andiamo poi al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, cioè mi riferisco a una serie di articoli, la cui lettura vi risparmio, del Decreto 247/VIG 3 del 22 maggio 2000. E' un decreto che ricorre molte volte, devo dire, come dire, nel corso del nostro... della nostra vicenda giudiziaria, un decreto che è "Servizio vigilanza su ferrovie", un decreto anche qui che, come dire, riguarda standard e norme di sicurezza e costituisce un po' una cornice, una griglia di riferimento, anche qui, in ambito estremamente generale: "Ai fini delle future proposte di modifica o aggiornamento di standard delle norme di sicurezza, nonché della definizione disposizioni e prescrizioni, nell'ottica dell'armonizzazione tecnica del settore il gestore dell'infrastruttura adotta criteri coerenti con i regolamenti e gli standard internazionali". Non sfugga l'inciso interno perché dopo aver detto "nell'ottica dell'armonizzazione tecnica del settore, i cui principi sono fissati da accordi tra i governi e dalle direttive comunitarie in materia, il gestore adotta criteri coerenti". Allora, qui entriamo un pochino più dentro, cioè... ma per trattare un tema che non riguarda certamente in linea diretta quello che poi sono (parola

incomprensibile) le disposizioni cautelari nei confronti dell'ingegner Di Marco. Qui semplicemente stiamo ancora una volta indicando quello che il paradigma fondamentale di riferimento di quelli che sono gli standard e le norme di sicurezza, che sono ovviamente norme intergovernative rispetto alle quali a scalare interviene il Ministero dei Trasporti e poi il Ministero dei Trasporti ovviamente indica al gestore dell'infrastruttura in questo caso di adottare criteri coerenti con i regolamenti e standard internazionali. Diciamo che stiamo esplicitando cose che sappiamo ormai molto bene, anche perché insomma la direttiva del 2004 ne ha dato un'esemplificazione molto chiara. All'articolo 2, anch'esso contestato nel 2.1 e 2.2, si aggiunge qualcosa, perché si dice che oltre agli standard e le norme di sicurezza definiti nei regolamenti del punto 1, sono considerati tali anche gli standard e le norme comunitarie internazionali applicabili all'Italia, provenienti da organismi ferroviari internazionali, da enti o comitati normatori europei, da accordi tra governi o da direttive europee. Specifica poi a seguire alcune cose, che in questo momento rilevano poco. Quello che però rileva, vedete questa incalzante insistenza da parte del Decreto del Ministero dei Trasporti. Siamo nel 2000, siamo al 22 maggio del 2000, siamo ovviamente poco prima della specifica tecnica, ma siamo in una fase molto... come dire, molto sentita a

livello internazionale, nella quale ogni disposizione normativa che attenga al servizio di vigilanza sulle ferrovie in questo caso, ma diciamo al controllo dell'esercizio ferroviario, deriva da una piramide di fonti normative che muove assolutamente secondo standard europei. E al gestore dell'infrastruttura spettano in particolare alcune disposizioni interne che lo dicono, in particolare all'articolo 4.2, anch'esso contestato all'ingegner Di Marco: "La definizione sul piano tecnico ed organizzativo delle specifiche tecniche, costruzione, manutenzione, rinnovo, eccetera, l'emissione delle prescrizioni, l'indicazione delle specifiche tecniche e delle norme di riferimento per la progettazione e la costruzione degli organi di sicurezza del materiale rotabile". Siamo ancora molto, molto distanti insomma diciamo da una concretezza diretta nella definizione di quelle che sono le condotte violate. Stiamo sempre parlando di disposizioni cautelari, però ancora non ci dicono all'interno di questa cornice quali sono le disposizioni cautelari effettivamente violate che renderebbero responsabile l'ingegner Di Marco. Noi facciamo un passo in più nella contestazione successiva, il 138T del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, un altro decreto. Perché il richiamo alle disposizioni interne dell'articolo 3 numero 1, eccetera, ci sono gli obblighi del concessionario. Quindi anche qui stiamo

continuando a inseguire un po' i doveri del gestore dell'infrastruttura, doveri che, leggendo con attenzione queste disposizioni, questi decreti, queste cornici normative, non fanno altro che indirizzare il gestore dell'infrastruttura verso diciamo la necessità che esso si adegui a quelli che sono dei parametri di riferimento che stanno sopra la sua testa, parametri di riferimento che vengono presi in esame dallo stesso Ministero delle Infrastrutture nei termini descritti anche in questo decreto, che sono ovviamente recettivi delle direttive europee e che non fanno altro che indicare al gestore dell'infrastruttura un obbligo di adeguamento a questi standard normativi internazionali.

Continuo. Decreto Legislativo 162 del 2007, siamo sempre lì, ciascuno è responsabile della propria parte di sistema, siamo sempre nell'ambito di quel famoso articolo 8 che già vi ho detto. Qui c'è una piccola sfumatura in più che mi preme sottolineare, perché nell'articolo 8 al punto 3, al comma 3 contestato, si dice: "Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie propongono all'Agenzia motivatamente modifiche al quadro normativo nazionale di sicurezza, ai fini delle lettere A e B del comma 2 dell'articolo 6". Siamo sempre nell'ambito di quell'articolo 6 che vi leggevo prima per l'ingegner Testa, che elenca i compiti dell'Agenzia. Allora, questo motivatamente già mi dà lo spunto per fare una piccola

riflessione che poi ci porterà un pochino più lontano nel prosieguo, e cioè è il momento all'interno del quale... diciamo, è l'articolo all'interno del quale si individua una competenza propositiva, da parte del gestore dell'infrastruttura e delle imprese, ma a noi interessa il gestore, in cui il gestore appunto ha la possibilità di proporre motivatamente modifiche al quadro normativo nazionale di sicurezza. Allora, non vorrei che sulla lettura di questo comma si scivoli in pericolose cadute, perché il proporre motivatamente modifiche al quadro normativo nazionale di sicurezza significa alcune cose che poi saranno molto meglio definite nella lettura del RID. Mi pare che proprio l'Avvocato Manduchi avesse dato una lettura molto chiara del RID. Io ve ne farò una ulteriore. Come dire, non dimentichiamo che a fronte di questo 162 del 2007, che appunto crea... crea... è l'applicazione della direttiva 2004, quindi delle varie direttive in tema anche di interoperabilità, non vorrei che si - come dire - trainasse da questa espressione del ruolo propositivo da parte del gestore dell'infrastruttura, tutta una serie di possibilità di deroghe a quello che normativamente è statuito a livello internazionale. E vedremo poi come il RID in modo particolare disciplini questo tema.

Andiamo al 162 del 2007, l'attuazione della solita direttiva 2004, 49 e 51, dove ci sono nelle disposizioni

transitorie finali, fa riferimento il 162... sì, 162 del 2007, nelle disposizioni transitorie che, ritorno sul capo di imputazione, è contestato, dove si sottolinea dal punto di vista transitorio un dato che non deve sfuggire, anche in relazione a quelle che sono le competenze dal punto di vista della contestualità temporale dell'ingegner Di Marco, perché qui: "Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente decreto l'Agenzia elabora un nuovo quadro normativo". Il Ministero delle Infrastrutture, sentito il Ministero dei Trasporti, provvede ad adeguare l'atto di concessione al fine di garantire la continuità. Resta fermo il vigente quadro normativo". Come dire che quello contenuto... ricordiamo sempre il 31 dicembre 2007 come data di scadenza del ruolo dell'ingegner Di Marco, non perché lo voglia ritagliare all'interno di un periodo temporale scavalcato il quale succede chissà cosa, ma perché comunque i parametri di riferimento devono essere quelli che evidentemente attengono alla sua... al suo ruolo di responsabile della tecnica.

Andando oltre, siamo sul decreto 1, ben noto, 06 aprile 2009 dell'A.N.S.F. Qui ovviamente scavalchiamo di tempo la contestazione nei confronti dell'ingegner Di Marco, ma comunque non diciamo nulla di nuovo. Sono i responsabili della propria parte di sistema e l'Agenzia può promuovere emissioni, modifiche o abrogazioni di disposizioni in

tema di esercizio, ruoli evidentemente attinenti all'Agenzia. Vedo veramente con molta fatica come si possa un po' tirare queste norme all'interno di questa contestazione, ma diciamo che nel quadro che vi sto delineando forse è il male minore. Il testo del Decreto Legislativo 626 del '84 è l'antecedente ovviamente al decreto 81 del 2008 ed è la contestazione immediatamente successiva perché l'81 del 2008 evidentemente non era in vigore. Non mi spertico in tutta serie di osservazioni rispetto alla 626 e agli obblighi del datore di lavoro o dirigente preposto perché credo, insomma, possano essere abbastanza esaurienti tutte le argomentazioni che sono state valorizzate da chi mi ha preceduto. Teniamo soltanto presente, dal punto di vista dell'inquadramento normativo, che non siamo nell'81/2008. Per l'81/2008 tanto sappiamo quali sono le critiche per l'applicazione dell'81. Siamo nell'ambito del 626 e quindi dovremmo sempre ricordare, rispetto a quelle che sono le norme attribuite all'ingegner Di Marco, questo richiamo di carattere strettamente temporale.

Veniamo un po' invece... scusate se corro su questo, ma insomma credo che stiamo dicendo delle cose che già conosciamo più o meno tutti, mi serve per dare un quadro di riferimento il più possibile corretto. Allora, qui invece stiamo un po' - come dire - scantonando dalla descrizione pedissequa di quelle che sono delle

disposizioni normative, sia pure di elevatissima collocazione dal punto di vista delle competenze. Stiamo scivolando verso la nota informativa del 02 novembre '98 MT/SIS.SE.217.0. Andiamola a vedere. Perché? Perché viene da rilevare, sulla base di quello che poi viene descritto all'interno di questo capo di imputazione con riferimento a questa nota informativa, che finalmente questa nota informativa entri un po' *in medias res* e racconti in maniera più dettagliata, sempre descrittiva, però più diretta, qualche cosa che abbia a che vedere con competenze tradite, con una disposizione a contenuto cautelare tradita da parte dell'ingegner Di Marco. Allora, questa disposizione, che è una produzione del Pubblico Ministero, la 337, è una comunicazione di ASA, Materiale Rotabile e Trazione, siamo al 02 novembre 1998 e riguarda l'EDT 100, tant'è che l'oggetto è "Rilevatore automatico di svio EDT 100". Cosa si dice all'interno di questa nota informativa? Da cosa è possibile trarre quella disposizione cautelare tradita? Si fa riferimento a quanto segue. "Le Ferrovie Federali Svizzere, la ditta Oerlikon Knorr" - non leggo quest'altra parte perché è troppo complicato - "OKE, hanno messo a punto un dispositivo automatico rilevatore di svio che è stato applicato su 25 carri RID cisterna della ditta ESSO adibiti al trasporto di merci pericolose. E' un tema che conosciamo tutti bene. "Sarà cura delle unità

territoriali manutenzione corrente in indirizzo, informare il personale dipendente interessato. Sarà cura delle unità territoriali trazione informare da subito il personale dipendente interessato". Allegato a questa comunicazione che va a tutte le zone territoriali, a tutte le unità territoriali, manutenzione corrente e trazione, allegato a questa comunicazione c'è la descrizione del rilevatore automatico di svio EDT 100. Possiamo dire che questa sia una disposizione cautelare? Perché questo... cioè, il due punti mi fa pensare che stiamo entrando in una disposizione cautelare specifica che riguarda l'ingegnere. Allora, anche qui dovremmo cercare di avere quella... come dire, quella visione obiettiva delle cose e leggere le cose per come sono. Non entro certamente nell'analisi dell'EDT 100, a cui farò brevi cenni. L'Avvocato Piazza è un espertissimo della materia e vi ha detto delle cose sicuramente molto efficaci e molto esaustive. Ma cerchiamo di capire se questa è una contestazione della quale l'ingegner Di Marco debba rispondere. Questa è una comunicazione con la quale ASA, Materiale Rotabile, ai soggetti che ho indicato, dice "guardate che in Svizzera hanno messo a punto un dispositivo automatico su cisterne della ESSO". Quindi, sempre per quel tema famoso, interoperabilità, che conosciamo, sarà il caso che chi si occupa di manutenzione e chi si occupa di trazione sia informato di

come funzioni. "Vedete di - ci sono tutti i disegni tecnici - di capire come funziona l'EDT 100". Non gli attribuiamo significati diversi. Qui stiamo ancora parlando dell'EDT 100.

Abbiamo poi un'altra disposizione, pretesa cautelare, che è la specifica tecnica UIC 541.08.ERP di agosto 2001, che occupa una parte fondamentale nella visione rispetto alle responsabilità dell'ingegner Di Marco. Questa specifica tecnica, agosto 2001, approva e inserisce nell'appendice A il dispositivo antisvio della OKE EDT 100. Cioè, cosa fa? Letta così è una specifica tecnica emanata ad agosto del 2001. Cosa fa? Prova e inserisce un dispositivo antisvio chiamato EDT 100. Insomma, va letto un pochino meglio, o quantomeno va letto in modo meno pregiudicato dal punto di vista degli obiettivi, perché è un regolamento, non è una specifica tecnica, ma non ci nascondiamo dietro alle definizioni, dove si approva, si dà atto di una registrazione, di un aggiornamento, approvazione del rilevatore EDT 100, emendamento dell'allegato A. C'è un sommario allegato a questo documento, che dobbiamo sempre tenere presente. Dice: "Il rilevatore di deragliamento non può prevenire il deragliamento. Ci sono su quello pneumatico accelerazioni verticali. Su quello elettronico non necessariamente abbiamo l'apertura della condotta principale del freno. Le accelerazioni non dovrebbero innescare il rilevatore

di deragliamento. E' cruciale che in caso di deragliamento l'accelerazione verticale ecceda la soglia di innesco del rilevatore". Come vedete, sono descrizioni tecniche che pongono criticamente in dubbio la reale efficacia conclusiva e definitiva dell'EDT 100. E si dice alla fine: "Il rilevatore di deragliamento dovrebbe essere progettato in modo tale da funzionare su linee che rispettino gli standard di qualità descritti nella scheda UIC"... eccetera. Mi volete dire che questa è una disposizione a contenuto cautelare? Credo che non ci sia bisogno di scomodare l'Avvocato Sgubbi sulla differenza tra precettivo e programmatico. Questa non è neanche una norma programmatica. Qui si dà atto di avere approvato, dal punto di vista tecnico, un rilevatore automatico di svio che si chiama EDT 100, che ha una serie di criticità. E ve le diciamo quali sono le criticità. E vi diciamo in maniera esplicita all'interno, ripeto, di un regolamento e non di una specifica tecnica. Forse se fosse una specifica tecnica sarebbe stato più conclusivo rispetto al rimedio verso le criticità. Allora, qui devo inserire un elemento mio, mio nel senso che è una riflessione personale, perché peccato che a valle di questa cosiddetta specifica tecnica manchi il Pubblico Ministero di indicare - ma ormai le conosciamo molto bene - quelle che sono la posizione dell'ERA e la posizione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria su

questi temi. Siamo ancora all'EDT 100, badate, cioè siamo ancora in una fase in cui noi sappiamo che poi l'EDT 100 sarà superato nella contemporaneità della permanenza dell'ingegner Di Marco alla direzione tecnica. Siamo ancora quindi, come vedete le date di questi atti, siamo collocati ancora tra il '98 e il 2001, stiamo parlando di un aspetto tecnico tutto in fieri, ma ci si dimentica di dire quale sarà diciamo il percorso conclusivo di questo evolversi degli studi sul rilevatore automatico di svio. In particolare, faccio soltanto riferimento a cose che sappiamo ormai tutti, che sono quello che dice l'ERA il 07 maggio del 2009 e quello che dice A.N.S.F. nel solito verbale 1 del 2009. 2009... ho detto bene? Sì.

Allora, perché non viene citato il tema ERA? Beh, forse non vien citato perché il tema ERA chiude in maniera definitiva l'argomento rilevatore automatico di svio. Questo è il resoconto finale. Questa non è una specifica tecnica. Questo è quello che alla fine di un percorso, piuttosto lungo sotto il profilo tecnico, prima che normativo, ERA ha detto sui dispositivi di rilevatore di svio, ed è un po' singolare che ci sia una selezione delle disposizioni a contenuto cautelare che non tengono in alcun conto quello che poi accadrà dopo addirittura che l'ingegner Di Marco avrà lasciato la tecnica. Io mi limito a richiamarvi le conclusioni. Lasciano spazi a dubbi sul reale rapporto costi/efficacia di questa

opzione. Stiamo parlando sempre del rilevatore. "Data la minima efficacia economica e di sicurezza" - la minima efficacia economica e di sicurezza - "dell'opzione, risulta che imporre legalmente il detettore all'estensione del RID sarebbe sproporzionato, oltre ad essere contrario ai principi di sussidiarietà in materia di gestione locale dei principali rischi di incidenti". Non va soltanto letto che non dev'essere adottato, nel senso che è il percorso attraverso il quale l'ERA sviluppa le argomentazioni di carattere tecnico, e che eventualmente devono tenere in considerazione tutta una serie di parametri di riferimento che la fanno concludere, o li fanno concludere, per il non essere adottato, e queste valutazioni di carattere tecnico sono articolatamente espresse all'interno di questo documento, che è la produzione del Pubblico Ministero 840 nella traduzione. Alla fine come si conclude? Che l'opzione basata sull'uso volontario del detettore deve rimanere neutrale. Questa valutazione è condizionata dal fatto che l'uso volontario non crei problemi di interoperabilità con le reti ferroviarie che impiegano EDT e le altre. Allora, il massimo a cui arriva l'ERA in questa fase è: volte adottarlo su base volontaria? Ricordatevi che ci sono problemi di interoperabilità. Siamo già nel 2009. Tenete presente che Di Marco conclude la propria attività al 31 dicembre 2007. Ma vi dico anche di più. Anche se

avesse concluso la propria attività al 31 dicembre 2013, non ci sarebbe niente di diverso, perché tuttora il tema è sotto osservazione. Ora, dimenticare l'evoluzione di quelle che sono state le disposizioni normative impositive da parte dell'ERA rispetto al detettore di deragliamento, evitare di farne parola all'interno di questa contestazione è corretto, perché evidentemente non possiamo navigare su temi che sono totalmente in fieri, ma se si accenna all'esistenza di pretese specifiche tecniche, pretese approvazioni di specifiche tecniche che devono consentire e anche imporre l'entrata in vigore di dispositivi che invece non devono entrare in vigore, beh, forse sarebbe stato più cauto dare un'occhiata a quello che sarebbe accaduto di lì a qualche anno.

Aggiungo, sotto un profilo questo di - come dire - articolazione normativa coerente, che proprio il decreto numero 1 del 2009 della A.N.S.F. suggerisce la necessità - e la impone, devo dire - nel narrato di questo decreto 1 del 2009, che è necessario collaborare con l'Agenzia Ferroviaria Europea per l'armonizzazione della sicurezza ferroviaria. Ecco, diciamo che il combinato disposto di quello che da una parte l'ERA indica, dall'altra parte quello che l'agenzia indica, e evidentemente la necessità che bisogna trarre argomenti validi di riferimento dal punto di vista normativo, anche sulla base e soprattutto sulla base, su questi argomenti tecnici, di quello che

l'ERA scrive, dice, indica e impone, forse sarebbe stato più coerente se fosse stato meglio articolato all'interno di questo capo.

C'è però un elemento ulteriore che mi lascia veramente disorientata, perché subito dopo si richiama... e faccio riferimento al documento OTIF del 22 marzo 2005 sullo stato di avanzamento dei lavori, stiamo sempre, guardate, parlando dell'EDT 100, perché infatti stiamo nel 2005. Questa... questo documento, Pubblico Ministero numero 350, viene tradotto all'interno del capo di imputazione, quindi sempre nella descrizione di una disposizione a contenuto cautelare, alla presa d'atto da parte dell'OTIF dell'emissione sul mercato e conseguente omologazione da parte dell'UIC dell'EDT 100. Allora, qui bisogna fare una riflessione ulteriormente attenta, cioè anzitutto l'espressione "presa d'atto" sembra innocua, ma non è totalmente innocua nella volontà del Pubblico Ministero, perché qui, come dire, guardate che è stato omologato, e quindi è stato immesso sul mercato l'EDT 100, nell'ambito di quella specifica tecnica che non è una specifica tecnica, che vi dicevo poc'anzi, l'ingegner Di Marco evidentemente si è un po' distratto rispetto al fatto che nel 2005, quindi un po' prima del suo arrivo in Direzione tecnica, non avesse considerato questo dato. Allora, è una presa d'atto? E' un documento a contenuto precettivo cautelare? Se voi leggete questo documento c'è scritto

"stato di avanzamento dei lavori". Beh, stato di avanzamento dei lavori vuol dire che racconta qual è stato, diciamo, lo work in progress dell'EDT 100, in un percorso piuttosto ben dettagliato all'interno di questo documento, e che sarà proprio quel percorso che farà dire che l'EDT 100 non è obbligatorio. Piccolo particolare che è bene sempre tener presente. Io tra l'altro ho trovato in atti soltanto il documento in francese, ma mi sarà sfuggita sicuramente la traduzione. Perché concludono per la non obbligatorietà? Eh, concludono per la non obbligatorietà perché questo EDT 100 non è stato provato a velocità superiori. Lo si dice chiaramente in questo documento 350 della Procura. E' necessario realizzare degli esperimenti supplementari anche a partire da velocità più elevate: 100/120 chilometri all'ora. Come dire: stiamo facendo, per carità, un certo lavoro rispetto alla valutazione di una possibile attendibilità, diciamo, efficacia per meglio dire, di questo dispositivo, però se non facciamo un saggio, un esperimento in maniera più completa, più adeguata, e non poniamo fine diciamo a questo percorso di esperimenti, certamente non siamo in grado di dare nessuna certificazione, nessuna imposizione, nessuna omologazione adeguata rispetto all'uso obbligatorio di questo dispositivo. Continua, perché siamo sempre nell'ambito della pagina 67 della contestazione, con l'annesso, se

non sbaglio, atto di approvazione in data 1° luglio 2007, da parte della UIC, con l'allegato A alla quarta edizione della famosa specifica 541 della UIC del dispositivo EDT 101. Qui facciamo un balzo in avanti dal punto di vista tecnico, ma anche dal punto di vista cronologico dei fatti. Siamo al 1° luglio del 2007, quindi siamo in un momento nel quale anche l'ingegner Di Marco è alla direzione della tecnica. Questo che viene definito da parte dell'UIC con l'allegato A un documento di rilievo che darebbe esecuzione a quella specifica tecnica, che abbiamo capito che non è tale e che era sull'EDT 100. Qui in realtà se voi leggete questo documento rimane la non obbligatorietà. Cioè curiosamente la parte conclusiva di questo documento - che è la produzione del Pubblico Ministero 528 e 529 - è esattamente la stessa che vi ho letto poc'anzi, con tutti quei condizionali rispetto alle criticità anche dell'EDT 101.

Io non è che voglio ragionare sulle questioni strettamente tecniche del detettore, poi vedremo molto rapidamente il tema per quello che interessa l'ingegner Di Marco, però mi devo confrontare con queste disposizioni, e non posso pensare che la lettura attenta di queste disposizioni, anche di questo annesso alla Fiche della quarta edizione dell'UIC, possa rappresentare una disposizione cautelare nei confronti dell'ingegner Di Marco.

Abbiamo poi qui una specie di - come dire - via d'uscita più di carattere generale, che però conosciamo tutti, perché abbiamo letto tutti l'1.9.1, l'1.9.2, 3, 4 e 5 delle edizioni del RID. Ebbene, qui alla fine si dice: mah, sulla base... in base infine alle disposizioni cautelari, sia di tipo supplementare o determinative di requisiti specifici in materia di sicurezza del trasporto ferroviario indicate dal RID. E si fa espresso riferimento alle edizioni del RID del 2003 e del 2005. Corrette, perché in effetti la disposizione del RID del 2007 non entra in vigore quando è titolare della tecnica l'ingegner Di Marco. Quando l'ingegner Di Marco arriva in tecnica, vale il RID del 2005. A mio giudizio ci interessa poco il RID del 2003, ma lo tratteremo rapidamente dopo. Allora, queste disposizioni cautelari di tipo supplementare, siamo sempre nell'ambito, perché questo poi alla fine verrà detto anche... anche successivamente... chiedo scusa un attimo... sì, siamo sempre nell'ambito delle disposizioni che recepiscono il RID, e che evidentemente come tali consentono al RID di entrare in vigore nel nostro ordinamento, quindi siamo al decreto 26 giugno 2003, che recepisce il RID del 2003, e a quelle che sono considerate le possibili deroghe che sono diciamo consentite dal quadro generale di riferimento, che è la direttiva 9649.

Allora, qui forse una piccola riflessione in più va

fatta. Allora, "ogni Stato membro mantiene il diritto di regolamentare o vietare il trasporto nazionale di alcune merci pericolose per ferrovia unicamente per motivi non attinenti alla sicurezza". Ecco, forse se noi leggessimo con maggiore attenzione certe disposizioni, che sono quelle che poi impongono il famoso ravvicinamento normativo che conosciamo, potremmo percepire quella che è la reale, concreta applicazione, come dice integrativa e supplementare, la possibilità di... ecco, disposizione cautelare di tipo supplementare rispetto al RID, bisognerebbe comprendere qual è l'ambito all'interno del quale queste disposizioni possono muoversi. E questo ambito è ben delineato anche da decisioni della Commissione Europea. Io porto alla vostra attenzione quella del 13 ottobre 2005 e del 04 marzo 2005, perché si collocano all'interno del RID di riferimento, che è appunto il 2005 per l'ingegner Di Marco. Se voi leggete queste decisioni di queste commissioni, indicano le possibili deroghe. E cioè, le famose deroghe alle norme supplementari, ciò che autonomamente si può fare all'interno dello Stato - e badate, dice bene Manduchi, gli Stati membri, quello è il soggetto individuato rispetto alle competenze del RID - ma anche superando questo dato, che obiettivamente è insuperabile perché dobbiamo individuare delle competenze di carattere soggettivo, bene, al di là dello Stato membro le deroghe

previste, io vi inviterei a leggere esemplificativamente quali sono le tipologie di queste deroghe, perché le tipologie di queste deroghe attengono al modo di etichettare certi... certe merci pericolose al di fuori delle cisterne che le contengono, norme che individuano se sul trasporto locale di merci pericolose su brevi distanze all'interno di zone portuali, aeroportuali o di siti industriali, possano esserci delle deroghe appunto rispetto alle disposizioni del RID nei termini che vengono proposti dai singoli Paesi. Queste decisioni, che io avrò il piacere di offrirvi, sono, come dire, risolutive rispetto a un dubbio su quelli che possono essere i margini di iniziativa. E badate, all'interno di queste decisioni l'elenco delle iniziative che sono state prese in esame sono titolate con i Paesi di appartenenza, cioè non è che si dice che è la tecnica di Rete Ferroviaria piuttosto che di D.B. Dice: la Germania, cosa propone la Germania? E spiega cosa propone la Germania all'interno - come dire - di una deroga che appartiene alla propria normativa nazionale, che si potrebbe porre in disaccordo con le norme del RID, ma che trova applicazione soltanto al proprio interno. E spiega le ragioni per le quali auspica che queste proposte possano essere approvate. E all'interno di queste decisioni della Commissione ci sono ovviamente delle valutazioni adesive rispetto a queste proposte. Come no? Però veramente

stiamo ragionando del nulla rispetto ai limiti di norme supplementari che vengono indicate anche all'interno del capo di imputazione. La stessa cosa da parte di questa decisione della Commissione del 16 ottobre 2005, che consente appunto di adottare determinate deroghe in relazione al trasporto di merci pericolose per ferrovia. Anche qui, queste deroghe sono - qui consentitemi sì l'espressione - bagatellari.

Allora, qui dovrebbe esaurirsi l'elenco delle disposizioni cautelari che riguardano l'ingegner Di Marco. C'è qualcosa di più, nel senso che nel testo, visto che è molto articolata la ricostruzione di quello che l'ingegnere avrebbe dovuto fare e non fatto, con tutta una serie di espressioni argomentative su evidentemente le condotte che vengono individuate, se voi vedete nel paragrafo... nell'ultimo paragrafo di pagina 68, si entra nell'ambito della specifica tecnica e si entra nell'ambito della specifica tecnica dicendo... non vi leggo certamente tutto, però diciamo sì ancora la pretesa responsabilità dell'ingegnere, quindi il non aver fatto qualche cosa, perché la specifica tecnica famosa, quella del 2001, avrebbe invece trovato il suo naturale sviluppo in altre delibere che evidentemente avrebbero potuto essere valorizzate anche dall'ingegner Di Marco nella propria attività. Mi spiego meglio. All'interno di questo paragrafo si dice che "non ha proposto, non ha

evidenziato né segnalato la sostituzione dei picchetti" - corro in fondo - "da cambiare, quelli tradizionali, con quello denominato "base assoluta" di cui alla tecnica e" - quindi "e", questa congiunzione mi sembra di rilievo - "alle delibere di finanziamento 143 del 09 ottobre 2007 e 191 del 20 settembre 2005, essendo le predette decisioni ispirate a finalità solo commerciali, come quelle relative al miglioramento del comfort di viaggio e alla riduzione dei costi, e non alla necessità di eliminare un elemento in sé pericoloso". Allora dico, forse ho capito male, perché non che avrebbe dovuto fare questo, non è che avrebbe dovuto prendere iniziative simili alla delibera di finanziamento, che è un'applicazione della specifica tecnica. Evidentemente ho capito male, perché si criticano queste delibere di finanziamento, che avrebbero avuto finalità soltanto commerciali. E quindi sono andata a vederle queste delibere, per comprendere meglio. Sulla specifica credo che abbiamo già detto abbastanza. La delibera 143, su questo sì, mi dovrò soffermare un pochino di più, ebbene, la delibera 143 e la delibera 191, l'una del 2007, la 143, mentre la 191 è del 2005, autorizzano l'assegnazione al referente di progetto - in questo caso è l'ingegner Gizzi - dell'importo l'una di 950.000,00 euro, l'altra di 4 milioni, "nell'ambito del programma manutenzione straordinaria ed obblighi di legge, progetto manutenzione

straordinaria, opere di difesa dell'infrastruttura, settore armamento opere civili, codice X, come da elenco allegato". Ci andiamo nello specifico su questo tema perché mi sembra piuttosto - come dire - un po' in salita pensare che una delibera di finanziamento di un terzo soggetto, relativa a linee diverse, possa essere considerato un parametro di riferimento equiparabile a una disposizione cautelare violata. Evidentemente non è così, ma allora evidentemente anche il capo di imputazione fa una descrizione poco comprensiva, perché sappiamo tutti che la specifica tecnica è considerata da parte del Pubblico Ministero un chiaro paradigma di riferimento, equiparabile ad una fonte normativa, il cui tradimento - diciamo così - ha determinato l'imputazione di parecchi ingegneri di questo processo. Ma lo capiremo di qui a un attimo entrando nel maggiore dettaglio. Qui voglio fare soltanto una considerazione di carattere generale su questa imputazione, cercando di sottrarmi a inutili polemiche, che evidentemente secondo me non avrebbero senso, ma diciamo che è una imputazione che si racconta da sola. Allora, se l'ingegner Di Marco risponde di ciò che gli è stato descritto, noi dobbiamo individuare all'interno di questo elaborato elenco di disposizioni normative le disposizioni a contenuto cautelare, che lo riguardino però, sia chiaro. Francamente fatico ad individuarle, quasi che il Pubblico

Ministero si sia un po' sottratto, nell'esigenza a mio giudizio, capisco anche l'estrema difficoltà del Pubblico Ministero di orientarsi nel canalizzare una disposizione cautelare la cui violazione possa determinare una responsabilità penale, capisco tutto, capisco la complessità di questa imputazione, capisco anche la difficoltà di muoversi nelle complesse articolazioni ferroviarie. Però non posso pensare che il Pubblico Ministero non abbia considerato che poi all'esito della espressa... dell'espresso capo di imputazione potessero venire dei dubbi, perché - voglio dire - c'è Cordero che parla di imputazione fluida, mi piacerebbe parlare di imputazione liquida. Cioè, qui siamo in una situazione nella quale noi non riusciamo a sferrare in maniera precisa la condotta della quale l'ingegner Di Marco deve rispondere, violativa evidentemente di disposizioni cautelari. Allora, mi piace soltanto recitare questa espressione: "L'accusa deve essere un modello correlato all'imputazione e definisce l'oggetto della futura decisione, servono ipotesi storiche perché devono fissare il *tema decidendum*; la condanna è possibile solo se constano quei fatti" - fatti eh, badate, fatti - "e tale fattispecie giudiziaria ne implica una legale" - ovviamente il richiamo al 25 secondo comma della Costituzione è d'obbligo - "dove immette contenuti storicamente determinati". Allora, per carità, si

potrebbe parlare a lungo di questo tema e sicuramente non lo farò. Qual è il contenuto storicamente determinato attribuito all'ingegner Di Marco, sul quale voi siete chiamati a esprimere la vostra valutazione, il vostro giudizio, la vostra... il vostro *tema decidendum* da prendere in esame? Qual è il richiamo - come dire - a cui possiamo ancorare anche disposizioni che di contenuto cautelare non hanno nulla, ma che possa costituire comunque il pilastro di questa imputazione? Eh, io francamente la prima cosa che ho fatto ho cercato di confrontare i compiti dell'ingegner Di Marco con questo paradigma, o preteso tale. Anche qui, andiamo su cose che conosciamo, ma è bene richiamare alla vostra memoria. Siamo sempre nell'ambito di quel famoso mansionario, almeno da me definito tale, il 448, la produzione del Pubblico Ministero 448, dove sono individuate le aree di responsabilità anche della Direzione Tecnica. Certo, la Direzione Tecnica nell'ambito dell'organigramma ha un ruolo importante, perché la Direzione Tecnica è immediatamente sotto l'amministratore delegato e sotto di sé la Direzione Tecnica è a fianco della Manutenzione, Movimento, Commerciale e Investimenti. Diciamo che ciascuna di queste direzioni ha una propria precisa individualità e tutte e cinque sono collocate al di sotto dell'amministratore delegato. Le mansioni, le aree di responsabilità, per meglio dire, della Direzione Tecnica,

sono... le abbiamo ahimè viste per l'ingegner Di Venuta, perché purtroppo queste... questa contaminazione ha un po' corrotto, diciamo così, l'imputazione dell'ingegner Di Venuta, però sono quelle appunto che erano state erroneamente attribuite all'ingegner Di Venuta e sono state invece correttamente attribuite all'ingegner Testa. Anche qui... all'ingegner Di Marco, scusate. Anche qui si estrapolano alcune delle mansioni che sono ricavate dagli ordini di servizio organizzativi, che sono in parte contenuti in atti, io non li ho trovati tutti, ma comunque fa fede lo schema... le schede, per meglio dire, di Rete Ferroviaria Italiana, che sono quelle recepite all'interno del capo di imputazione, nel primo... come dire, nel primo percorso argomentativo del capo di imputazione. Ricordiamo sempre che la nomina dell'ingegner Di Marco è del 03 ottobre 2006. La Procura purtroppo non è tutta leggibile, però insomma, se voi leggete la procura, non fate altro che riconoscere quelle che evidentemente sono le mansioni della Direzione Tecnica, tra cui - e mi richiamo a quello che dicevo all'inizio - proporre per la definizione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le norme e gli standard di sicurezza della circolazione dei treni e l'esercizio ferroviario". Allora, qui siamo nell'ambito della Direzione Tecnica. Questo è un ruolo di particolare rilievo che veramente - come dire - è concretamente

attribuito alla Tecnica. Ricordiamo sempre la proposta, la proposta per la definizione, e non dimentichiamo mai - signor Presidente e signori del Collegio - che queste proposte sono ai sensi e per gli effetti dell'articolo 95 del D.P.R. 753 dell'80. Perché vi dico "non dimentichiamolo mai"? Perché letta così questa procura dice: ah, va beh, allora ha un ambito diciamo di proposte, propositivo piuttosto ampio, cioè si relazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Beh, leggiamo anche ciò che è contenuto in maniera completa all'interno di questa procura, con quei richiami normativi. Mi basta richiamare l'articolo 95 della 753 dell'80, dove, titolato così "Determinazione degli organi competenti ad emanare norme regolamentari e disposizioni interne, disposizioni comuni. Il Ministro dei Trasporti emana le norme regolamentari relative" - il Ministro dei Trasporti, quindi evidentemente è in questo ambito che ci stiamo muovendo - "le modalità di svolgimento dell'esercizio, movimento e circolazione treni, segnalamento e telecomunicazioni lungo le linee, caratteristiche generali delle linee e degli impianti, caratteristiche tecniche funzionali a cui deve corrispondere il materiale mobile". Ecco, forse dobbiamo ben meglio circoscrivere quello che è l'ambito delle disposizioni comuni, ambito all'interno del quale si muove - come dire - la condotta propositiva da parte

dell'ingegner Di Marco. Mi pare che l'articolo 95 da questo punto di vista costituisca un'utile cornice.

Allora, corriamo rapidamente, perché vorrei non sottrarre tempo all'Avvocato Valignani e vediamo un po' - come dire - di incassare un po', però capite tutti che l'ingegner Di Marco è una posizione... se ne è andato, va beh, meglio... è una posizione molto delicata, quindi tengo a darvi quantomeno delle indicazioni che siano se volete anche un po' verticali, che poi completeremo con le produzioni, però dev'essere un panorama il più possibile completo. Il professor Stortoni ovviamente ha molto bene già enunciato quelli che sono i parametri normativi. I parametri normativi della colpa li abbiamo lasciati tutti ovviamente al professor Stortoni, però qualche cosa in più dal punto di vista delle singole attribuzioni di responsabilità è necessario dire.

Allora, andiamo su questo benedetto detettore. Bene, ce ne ha parlato l'Avvocato Piazza, non voglio - come dire - ripercorrere un'analisi, voglio dire, anche sociopolitica che in parte l'Avvocato Piazza ha voluto rappresentarvi intelligentemente, perché non bisogna mai dimenticare che se nel comitato di esperti RID ci s'ha il rappresentante della Knorr Bremse, forse mirano a ottenere un risultato che sia utile alla propria... al proprio vantaggio economico, e quindi forse da questo punto di vista le disposizioni, diciamo il dettato dell'ERA assume

l'individuazione di un organo terzo, esterno a queste competizioni commerciali, che dev'essere preso in dovuto riferimento. Ma al di là di quelli che sono dei richiami... richiami dell'Avvocato Piazza, l'EDT 100. Allora, vi ho già letto credo la parte - come dire - normativa, o almeno quello che si pretende sia la parte normativa. Purtroppo però all'interno di questo percorso molto argomentato del capo di imputazione, a foglio 68 e a foglio 69 si dicono cose piuttosto precise, che attengono al detettore. Si dice "non avendo proposto, evidenziato o segnalato come necessaria, o comunque determinante o utile, l'installazione di un dispositivo rilevatore del potenziale svio di un carro cisterna... eccetera, eccetera... dispositivi già in commercio" - già in commercio - "e/o già in uso presso altre reti ferroviarie" - e qui forse il Pubblico Ministero si è reso conto che non poteva dire conclusivamente questo, perché non è proprio vero e aggiunge - "e/o di facile progettazione e realizzazione, con soluzioni di ingegneria non complesse". Questo è il primo addebito esplicitato dal capo di imputazione in relazione al detettore. Aggiunge, pagina 69: "Inosservanza" - di tutto quello che è stato scritto sopra - "negligenza, imprudenza e imperizia, consistente nelle predette omissioni organizzative, progettuali e propositive, lesive di condotte cautelari doverose, determinando le

condizioni della circolazione della ferrocisterna, come pure di tutti gli altri carri di detto treno, tutti privi del menzionato meccanismo o di altro avente analoga efficacia, idoneo a determinare una tempestiva e adeguata frenatura, frenatura che evidentemente avrebbe scongiurato la tragedia". Allora, io voglio fermarmi un attimo alla... non voglio dire all'interpretazione, ma insomma, alla corretta lettura di questi due passaggi, perché questi due passaggi sarebbero coerenti con l'elenco che vi ho detto prima se all'interno di quell'elenco ci fosse un'indicazione obiettiva, chiara, rispetto alla messa in commercio, all'uso presso altre reti ferroviarie, di un certo dispositivo, e la cui... diciamo, il cui recepimento all'interno della nostra rete nazionale avrebbe sicuramente scongiurato quello che purtroppo è accaduto e sarebbe stato efficace evidentemente anche per il Pubblico Ministero ad individuare un'ipotesi di responsabilità colposa nei confronti dell'ingegner Di Marco. Allora, su ASA del '98 ho già detto e non credo che sia utile tornare. Su quello che l'UIC ha detto in quella famosa specifica che non è tale, 541 dello '08, che usa i condizionali, ho già detto. Ma non è che si possa costruire una articolazione sillogistica per cui si parte dalla premessa che il detettore determina una tempestiva frenatura e che questa frenatura avrebbe evitato l'incidente e il fatto di non

avere installato il detettore ha determinato l'incidente, perché attraverso questo sillogismo passa la responsabilità colposa dell'ingegner Di Marco. Diciamo che è proprio quello che il Pubblico Ministero avrebbe dovuto dimostrare e che evidentemente non riesce quantomeno a dimostrare attraverso questa lettura del capo di imputazione. Allora, quali sono le condotte doverose che avrebbe dovuto tenere l'ingegner Di Marco e non ha tenuto? L'adeguamento allo stato di avanzamento lavori? Cioè avrebbe dovuto tener conto che ad un certo punto all'interno di un sistema di interoperabilità internazionale, di studi tecnici sul detettore, in particolare l'EDT 100, c'era una situazione - come dire - di quello work in progress che dicevo prima, tale da giustificare un'attenzione specifica all'installazione di un detettore perché era già stato omologato, perché era già stato installato, perché era già stato considerato efficace? Ma, io non vi sto a rileggere quello che prima vi ho indicato come stato di avanzamento lavori. Io credo che basti la corretta definizione che sta su questa cartellina, che è l'allegato 21 - vi ho già indicato qual è la produzione del Pubblico Ministero - in cui si dice "stato di avanzamento lavori dell'EDT 100 al 2005". Allora, diciamo: beh, forse l'EDT 100 non ha sortito l'effetto che poi è stato un po' improvvidamente descritto nel capo di imputazione, esiste però l'EDT 101.

Anche sull'EDT 101 valgono quelle argomentazioni critiche e quei condizionali, che sono stati poi fatti propri all'interno del famoso annesso A, che è richiamato anche nell'imputazione dell'ingegner Di Marco. Peccato che all'01 luglio del 2007 si sta ancora parlando, all'interno proprio di questo annesso, della modifica dell'EDT 100 all'01 luglio del 2007, sulla base di quel suggerimento, diciamo così, di carattere tecnico, per sanare quelle criticità che erano state poste in essere. E arriviamo... ricordiamoci sempre che siamo nel 2007. Arriviamo a quello che è stato mostrato mi pare anche in questa aula, quel filmato che è la simulazione, parlo dell'EDT 101, quindi siamo più avanti, perché appunto siamo nel 2007, in cui c'è la simulazione di svio di quei carri a Berlino. Allora... il testo? Ah sì, il test, sì, non riesco a capire. Il test dell'EDT 101. Cioè, Berlino cerca di comprendere quanto sia efficace l'EDT 101, lo fa attraverso una sperimentazione pratica, un esperimento giudiziale, possiamo dire così, cioè un esperimento sul campo, lo fa il 12 ottobre 2007, ricordiamo anche qui che l'ingegner Di Marco... sono diciamo due mesi prima che lui lasci la Direzione Tecnica. Dice: va beh, però due mesi prima, però l'EDT 101 è sicuramente molto efficace, ormai in campo internazionale è un dato evidente. No. Perché la relazione tecnica sviluppata dal Politecnico di Berlino

sull'EDT 101 anzitutto denuncia una differenza sostanziale negli effetti tra carro vuoto e carro a pieno carico, e nel caso di carri a pieno carico i carri sono deragliati comunque, perché il carrello del secondo carro e il primo carrello del terzo carro sono deragliati. Allora, non stiamo certamente a ripercorrere il filmato, però forse tutto questo, un po' in corsa, ma su cose che già voi conoscete bene, dovrebbe indurre una maggiore prudenza rispetto a quello che ci si attende nel comportamento del direttore della tecnica, che è molto attento, come non può non essere, come l'ingegner Di Marco è sempre stato, a ciò che si muove nel campo di sua competenza, anche dal punto di vista internazionale, prende atto che a ottobre del 2007 l'Università di Berlino ha sperimentato l'EDT 101 e che ha fallito. Allora, mi interpretate che cosa significa nel capo di imputazione in quell'altro passaggio che ho letto "la necessaria" - necessaria - "installazione di un dispositivo rilevatore di svio"? Necessaria in base a cosa? In base al fallimento che è stato constatato due mesi prima che l'ingegner Di Marco lasciasse la Direzione Tecnica? Non credo che possa essere considerato questo un parametro di riferimento adeguato per imputargli questa omessa installazione, od omessa proposta, od omessa, come dire... voglio dire, anche su un piano meramente propositivo, un'omessa indicazione sulla base di quello

che le ferrovie europee facessero, omessa indicazione all'interno del proprio sistema. Le ferrovie europee stanno fallendo su questo tema, quindi evidentemente non si può guadagnare nulla dal punto di vista della competenza tecnica, vedendo oltralpe quello che accade. E ritorno su questo tema che non sarà mai abbastanza trattato, che sono le conclusioni del resoconto finale dell'ERA, dove in maniera molto chiara verrà esplicitata... verranno esplicitate molte ragioni nella direzione della non adozione del detettore, per una serie - come dire - di esplicitazioni di carattere tecnico che non consentono agli Stati membri di adottare requisiti strutturali più severi sui vagoni dedicati al trasporto nazionale di merci pericolose, tanto che voi sapete che nella raccomandazione poi dell'ERA in maniera molto chiara c'è scritto il provvedimento proposto dal comitato effetti del RID "non deve essere adottato". La Manduchi è stata anch'essa molto chiara sotto questo profilo.

Bene. Siamo arrivati al 2009. Potremmo anche dimenticarci di tutto quello che accade successivamente perché il progresso tecnico incalza e probabilmente nel tempo si è ritenuto il valore di questo dispositivo al punto tale da vederlo installato su qualche rete ferroviaria. Non è così. E non è così perché A.N.S.F. nel 2014, ricordando proprio quelle conclusioni dell'ERA, ricorda perfino un passaggio - come dire - do il merito all'A.N.S.F. di

averlo detto. Questo è un documento prodotto in 430 il 12 novembre del '14. Cioè, A.N.S.F. spiega che in realtà proprio l'Italia, al nostro Paese va il merito per essersi posta in maniera favorevole alla sperimentazione e alla successiva eventuale adozione di tale sistema. Certo, siamo un po' più in là. Questa è una nota a cui... è una nota della Polizia Giudiziaria a cui A.N.S.F. risponde nel 2014. Però dice: visto che ancora non c'è la obbligatorietà, vi informo che noi stiamo cercando di provare delle sperimentazioni che possano consentire a livello internazionale di prendere in esame i detettori; questo lo facciamo anche in una posizione in contrasto rispetto al consiglio dei Paesi europei. Quali fossero le ragioni poi per le quali evidentemente - sappiamo benissimo il tema dei falsi allarmi - evidentemente non potessero essere considerate neanche sperimentazioni efficaci sotto il profilo storico-fattuale, neanche quelle di Svizzera, perché l'incidente di Cornot(?) ci ha insegnato altro. E allora, ancora, beh può darsi che sia successo qualche cosa nell'ambito del Consiglio europeo, che abbia, come dire, orientato l'Europa, o per meglio dire la normativa europea su questo tema della sicurezza ferroviaria, a prendere in considerazione il detettore. Bene, si propone... e siamo in una disposizione la cui applicazione... stiamo parlando di una decisione del Consiglio della Commissione europea, la cui applicazione

è a decorrere dal 1° gennaio del 2015, dove si dice... si propone di non accettare questa modifica e questa posizione non pregiudica eventuali ulteriori lavori e sviluppi in questo ambito. Queste modifiche hanno l'obiettivo di garantire la sicurezza e l'efficienza dei trasporti di merci pericolose, tenendo conto del progresso scientifico e tecnico, ed è la ragione per cui il Comitato degli esperti insiste per dare - come dire - rilievo alla necessità di questa modifica. Ed è la stessa ragione per cui il Consiglio della Commissione europea, vi parlo del... a decorrere dal 1° gennaio 2015 è l'efficacia di questa disposizione, che è del 2014, dove c'è scritto "alcune modifiche proposte" - da quel comitato - "non sono proporzionali ai rischi esistenti durante il trasporto, non sono efficaci per il miglioramento della sicurezza dei trasporti, e di conseguenza non dovrebbero essere accettate". Cioè, quattro anni dopo, cinque anni dopo per l'esattezza, dice esattamente quello che ha detto cinque anni prima, perché evidentemente lo sviluppo tecnico non è stato sufficientemente adeguato per indicare nel dispositivo di rilevatore dell'antisvizio, una norma che possa in qualche maniera tutelare la sicurezza ferroviaria. E allora, chiudendo questo tema, ma vogliamo attribuire all'ingegner Di Marco la responsabilità di tutto quello che vi ho letto rispetto al tema detettore? Che cosa

avrebbe dovuto fare l'ingegner Di Marco nella contestualità dello svolgimento delle sue mansioni e che cosa effettivamente non ha fatto? Di cosa non ha tenuto conto, se addirittura nel 2015 stiamo ancora parlando di iniziative che scoraggiano da parte dell'ERA l'adozione del dispositivo? Devo dire che sono contenuti in atti - faccio un riferimento rapido - una produzione numero 349 del Pubblico Ministero, anche di questo non ho trovato la traduzione, dove c'è una vibrante polemica da parte della Commissione europea e da parte dell'ERA rispetto all'insistenza con cui certi... il comitato di esperti del RID e certi Paesi vogliono, come dire, alimentare la necessità di dare corso all'installazione del detettore. Ed è una resistenza molto... molto efficace, evidentemente, orientata alla tutela della sicurezza del traffico ferroviario nei termini che loro sicuramente sanno riconoscere.

Allora, vado su un altro passaggio del capo di imputazione, e mi riferisco a pagina 68, che è un tema che condividiamo anche con l'ingegner Costa, e stiamo parlando del RID, della velocità di attraversamento delle stazioni. Allora, un passaggio mi interessa, perché anche questo secondo me è significativo di una certa impostazione del Pubblico Ministero, perché si dice: Avreste dovuto... avresti dovuto tu, in particolare in questo caso l'ingegner Di Marco, adottare delle

prescrizioni di tipo prudenziale e riduttive della velocità, nella consapevolezza della impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose su itinerari alternativi. Vi ricordate con quanta insistenza si è parlato in questa aula anche di possibili itinerari alternativi? Ma è nel capo di imputazione che si ammette l'impossibilità, almeno nel nostro Paese, di dare corso a itinerari alternativi nel traffico delle merci pericolose, tant'è che l'ingegner Di Marco, si dice, nella consapevolezza proprio di questo, "avresti dovuto adottare delle prescrizioni di tipo prudenziale rispetto alla riduzione di velocità". E il Pubblico Ministero il 16 settembre del 2016, richiamando il Decreto Ministeriale 247 VIG del 2000, dice che questo Decreto individua nel gestore il potere di determinare la velocità massima in relazione ai tratti di linea interessati, al materiale rotabile e alla composizione del convoglio. Quindi individua nel gestore i poteri normativi di regolamentazione anche in tema di velocità. Ora, certo, letto così... cioè, ma attribuisce al gestore... sappiamo benissimo che non è vero, però dice: ma forse vuole dire che in certi casi specifici, cioè nei casi in cui sia necessario dare - di questo ne ha parlato a lungo il professor Stortoni e infatti riduco il mio intervento - però nei casi specifici in cui in considerazione di situazioni contingenti sia necessario

fare qualche cosa, forse il Pubblico Ministero trae da questo argomentazioni che possono essere anche utili per l'ingegner Di Marco. Non mi pare che dalla lettura di questo solito Decreto 22 marzo 2000, 247 VIG, si tratta questa convinzione, perché se voi lo leggete nell'ambito di quegli articoli che sono prettamente contestati all'ingegner Di Marco, torniamo sempre sul solito argomento rispetto al trasporto di merci pericolose, cioè la necessità di adeguarsi, da parte del Ministero, non solo da parte del gestore dell'infrastruttura, a normative di carattere internazionale, a standard di sicurezza internazionali, rispetto ai quali viene facile interrogarsi: ma allora siamo veramente sicuri che esista in capo all'ingegner Di Marco questa norma di carattere prudenziale?

Ma a proposito della riduzione di velocità di treni completi di merci pericolose, io richiamo decisioni contestuali che sono state elaborate dai gruppi di lavoro del Comitato di esperti RID dell'OTIF, perché questo sappiamo è un tema specifico che è inserito all'interno del RID. Questo Comitato di esperti aveva preso in considerazione la possibilità... questo mi spiace sta sulle fonti aperte, come dicono alcuni della Polizia Giudiziaria, non è in atti, però vi dico delle cose che sono - come dire - facilmente documentabili e che vi produrrò perché le possiamo trovare... richiamare

leggendo qualsiasi sito specializzato.

(più voci fuori microfono)

AVV. GIOVENE - Sì, sì, anche siti istituzionali ovviamente. Allora, cosa avrebbe dovuto sapere alla data in cui era in carica l'ingegner Di Marco? Avrebbe potuto sapere che il 17 febbraio del 2006 - parliamo sempre della riunione del comitato di esperti RID - la Germania aveva... la Germania, ricordiamo sempre questo paradigma della Germania, lo Stato membro, quindi non il gestore dell'infrastruttura, ma neanche il Ministero, la Germania, avrebbe dovuto esprimere il parere, il Comitato di esperti, circa la riduzione di velocità, perché poteva costituire un'efficace riduzione del rischio nel trasporto delle merci pericolose. Mi pare interessante questo dato, quindi vedete che qualcuno ci ha pensato. Il 12 maggio del 2006, nel rapporto finale, però OTIF ha evidenziato che la riduzione di velocità avrebbe anche aspetti negativi legati alle continue frenate, rallentamenti e deviate, che aumenterebbero la probabilità di incidente. Per cui nel rapporto finale si sottolinea questa criticità e dice: "L'argomento verrà differito fino a quando nuove proposte, contenenti valutazioni quantitative dei vantaggi e degli svantaggi, saranno presentate". E alla fine, proprio alla fine di questo percorso da parte della sessione del Comitato di esperti del trasporto merci pericolose dell'OTIF, si dice

che il rapporto gruppo di lavoro approva la raccomandazione di non continuare a trattare l'argomento e questo tema scompare, nel senso che il tema relativo alla riduzione di velocità sui trasporti di merci pericolose, per detta dello stesso Comitato esperti del RID, viene cancellato. Sì, non vi tedio oltre, però se voi lo leggete questo rapporto, proverò poi... perché purtroppo sono in francese questi documenti, però purtroppo ci sono documenti anche... che sono in francese o in inglese all'interno delle produzioni della Procura, perché io non sono riuscita a trovarne le traduzioni, comunque la sostanza è quella che vi ho detto, cioè siamo nella contestualità della vigenza, diciamo così, della titolarità dell'ingegner Di Marco come responsabile della Direzione tecnica e il Comitato di esperti che dovrebbe decidere sul tema di velocità esclude qualsiasi ulteriore necessità di attenzione a quella che peraltro era una proposta della stessa Germania.

Allora, non torno sul famoso... sulla famosa scheda che mette a raffronto la tabella di confronto del RID rispetto al capitolo 1.9. Io, così, vi suggerisco semplicemente una lettura non soltanto dell'1.9.1, non soltanto dell'1.9.2 e 9.3, ma anche una lettura conclusiva dell'1.9.5, perché nell'1.9.5 si individuano qual è l'ambito ridotto... vi ho parlato prima delle deroghe infatti, come la modalità di... come dire,

l'ambito di applicazione delle iniziative propositive di deroga rispetto al RID. Vi ho fatto riferimento alle decisioni della Commissione europea. Ebbene, si articolano quelli che possono essere i limiti dei temi oggetto di trattazione e di possibili deroghe. Faccio riferimento all'1.9.5 perché ritengo che l'1.9.5 possa essere di per sé indicativo, no? "Questi requisiti"... All'ultimo comma si dice: "Questi requisiti specifici non possono concernere i campi coperti dal RID, in particolare quelli elencati a"... Il rimando... ah, quello è... sì, questo è del 2003, ma è identico al 2005. Il rimando, insomma, come dire, è la norma di riferimento che vi consente di meglio comprendere le ragioni per cui quelle deroghe sono così limitate. Io, che sono, oltre che con la tosse anche fastidiosa, sono andata a prendermi il RID. Non ve lo consiglio, perché sono norme tecnicissime. Però ho capito meglio, perché adesso, questa è un'estrapolazione, non vi infliggo la lettura del RID, che tra l'altro è tutto in francese. Però si ben comprende lo spirito - diciamo così - di questo regolamento che concerne i trasporti internazionali delle merci pericolose e si comprende anche attraverso un'elencazione meticolosa, specifica, di tutta una normativa tecnica, dove è impossibile che ciascuno di noi, almeno io, capisca qualche cosa, perché evidentemente sono regolamentazioni tecniche mirate a una

lettura ingegneristica, però ben si comprende l'enorme attenzione in ambito internazionale, attraverso questo regolamento, che c'è per la sicurezza del trasporto di merci pericolose, rispetto al quale noi evidentemente abbiamo un dovere di adeguamento al quale non possiamo sfuggire. Ma mi pare che sia frutto di un'attenzione molto importante, e non penso che l'ingegner Di Marco abbia potuto prendere iniziative derogatorie soggettive personali che potessero in qualche maniera essere compatibili con questa struttura normativa.

Allora, siamo sempre nell'ambito solito della velocità, di cui vi dicevo prima. Quali sono le iniziative che sono state prese? Anche qui purtroppo il prima e il dopo ha un senso, perché più o meno tutti ci siamo innamorati del prima e del dopo l'incidente, rispetto ai capi di imputazione che ci riguardano. Beh, se questo è il prima, perché questo è conclusivamente il RID del 2005, ricordiamo che il RID del 2007 non riguarda Di Marco, ma poco ci interessa, lo dico soltanto da un punto di vista di correttezza, l'A.N.S.F. dopo l'incidente di Viareggio sappiamo bene che cosa ha prescritto. Ha prescritto qualcosa in tema di velocità? Non mi pare. Ha imposto il 03 luglio alle imprese ferroviarie i controlli straordinari sugli assili. E il 26 novembre ha prescritto alle imprese, a partire dal 13 dicembre, la limitazione a 60 all'ora della velocità, nell'ambito delle stazioni,

per i treni aventi in composizione carri cisterne adibiti al trasporto di merci pericolose, per le quali non erano ancora stati acquisiti i dati relativi alla tracciabilità degli assili. E' una disposizione coerente, evidentemente muove dal presupposto che non avendo esaurito la tracciabilità degli assili, andiamo un pochino più piano. E chi lo dice? L'ingegner Di Marco? Non mi pare. Mi pare che lo dica A.N.S.F.

Allora, anche qui ricordiamo il regolamento relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e valutazione dei rischi, che si riferisce all'articolo 6 della solita direttiva 2004/49. Siamo dopo Di Marco, perché siamo al 24 aprile 2009. Quei famosi *common safety method*, che sono metodi comuni di sicurezza, che costituiscono diciamo l'approccio - come dire - conclusivo, orientato, da parte ovviamente delle disposizioni di carattere internazionale, ma anche nostre interne, quando dobbiamo adottare una direttiva di carattere internazionale, rispetto alle quali quello che conta è un'impostazione comune, perché è l'assenza di un'impostazione comune per la definizione e la dimostrazione dell'osservanza dei livelli e dei requisiti di sicurezza del sistema ferroviario che si è rivelata un ostacolo - questo sì - per la liberalizzazione del mercato ferroviario. Nel passato infatti ciascuno Stato membro ha proceduto ad una propria valutazione prima di

approvare interamente o parzialmente un sistema realizzato e dichiarato sicuro in altri Stati membri. Cioè, cosa si dice sostanzialmente all'interno di questo regolamento della Commissione europea? Guardate che non bisogna procedere in maniera indipendente, spontanea, non riconoscendo la necessità di un metodo comune di un sistema di sicurezza comune. Guardate che questo, questo sì che è stato un ostacolo non solo all'interoperabilità, ma alla sicurezza del sistema ferroviario. Lo si dice in più parti di questo regolamento. Come dire, non solo si incoraggia - perché questa è la premessa che giustifica poi la disposizione normativa - ma si impone un campo di applicazione per tutti gli Stati membri a norma di, e si richiama sempre la direttiva 2004/49. Cioè, non si può non considerare che questa direttiva non sia stata lo snodo, e siamo già nel 2004 - ma voi sapete benissimo che già dal '96 c'era questa prospettiva di carattere europeo - uno snodo rispetto al quale il metodo comune di sicurezza attiene evidentemente a tutto l'esercizio ferroviario. E qui richiamo quello che dicevo prima per l'ingegner Testa rispetto alla necessità di un'omologazione a livello europeo di disposizioni tecniche progettuali. Richiamo quello che l'ingegner Di Marco avrebbe potuto fare, sempre nell'ambito di questa cornice, che è una cornice, come dire, talmente definita ormai da più di dieci anni, direi quasi quindici anni,

alla quale credo che nessuno debba sfuggire, perché l'ambito di regolamentazione dei metodi comuni di sicurezza fornisce proprio quel parametro, quel pilastro di riferimento rispetto a quello che è una disposizione... sono più disposizioni di carattere europeo, che assicurano... assicurano la sicurezza - scusate il bisticcio di parole - del traffico ferroviario.

Io posso comprendere che questo tema - come dire - nel piccolo del nostro processo, seppure nell'enormità del fatto, ma sicuramente nel piccolo contesto del nostro processo, possa apparire un'immagine lontana, nel senso che dice: ma, in fin dei conti poi le cose sono successe qua, che altro avremmo dovuto fare, perché non abbiamo posto in essere una serie di iniziative che forse ci avrebbero tutelato? Io posso capire tutti questi scrupoli. Se fossi stato io il Pubblico Ministero in questa aula non credo che avrei fatto meglio. Mi sarei affannata a cercare scrupolosamente una direzione all'interno della quale collocare delle possibili responsabilità. Ma non bisogna sfuggire a quello che è obiettivamente sotto gli occhi di tutti, e cioè che tutte queste regole sono state oggetto di filtri, analisi, studi, progettazioni, risoluzioni normative che sono contenute all'interno anche di disposizioni, che sono disposizioni vigenti, rispetto alle quali il piccolo -

consentitemi l'espressione, me la consenta l'ingegner Di Marco - il piccolo ingegner Di Marco nulla può aggiungere, nulla può proporre, nulla può derogare, se non nell'ambito ristretto delle competenze che gli sono attribuite. Non può decidere di regolare la velocità diversamente in Italia perché ritiene che da questo punto di vista si sbaglia il Comitato di esperti del RID, perché ERA gli taglierebbe le gambe, ma non a lui, ovviamente al nostro Paese, se lui potesse avere espressione rispetto a questo tema all'interno del nostro Paese attraverso un percorso, devo dire, molto fantasioso all'interno del quale si dovrebbe muovere il responsabile della Direzione tecnica. E su questo non voglio aggiungere altro.

Barriere. Già detto tutto. Cioè, non oso dire una parola di più sulle barriere che tanto hanno suscitato anche delle polemiche di carattere giornalistico. Una cosa però mi preme dirla. Permettetemi che io affronti questo argomento *coram populo*, perché secondo me c'è stato un po' un equivoco. Capisco che non si dovrebbe parlare di ciò che scrivono i giornali sulle discussioni degli avvocati, però su un equivoco piuttosto importante si è ritenuto che io attribuissi una responsabilità al Sindaco Lunardini, che era il Sindaco di Viareggio durante l'incidente ferroviario. Ma lungi da me una cosa di questo tipo. Io ho rilevato che un'informativa Zallocco e

Landozzi concludeva - parlo delle barriere antirumore - per un'indicazione di possibili responsabilità a carico dell'allora Sindaco pro tempore - faccio riferimento alla omessa installazione delle barriere antirumore, piano di risanamento acustico che sappiamo - e ovviamente al Presidente della Provincia come supplente. Mi spiace che possano sorgere questi equivoci perché evidentemente poi si creano dei malintesi, ai quali poi... insomma, diciamo che possono avere un effetto domino al quale è difficile sfuggire.

Allora, un altro passaggio che sempre evidentemente - come dire - percorre la possibile responsabilità dell'ingegner Di Marco, ma che non è bene esplicitato nel capo di imputazione, però se ne parla. E faccio riferimento alla disposizione 15 del 2007, che è in atti, che è firmata dall'ingegner Di Marco, rispetto alla quale, insomma, anche qui a mio giudizio sorgono un po' di equivoci sul reale senso di questa disposizione. Allora, il Pubblico Ministero in requisitoria il 19 settembre, pagine 73 e seguenti, dice: "La disposizione 15 del 23 aprile del 2007" - non dice che è a firma dell'ingegner Di Marco ma ve lo dico io perché è in atti - "che smentisce altri testi che sono venuti a dirci "no, la circolare sul distanziamento" - che è questa - "non è più in vigore, non c'è più il distanziamento", perché bisognava sostenere che non c'è più il distanziamento"?

Dice il Pubblico Ministero. Cos'è il distanziamento? Nel caso di carri merci misti, quindi che abbiano in composizione merci pericolose e travi, profilati metallici, perché evidentemente è possibile, siamo nel 2007, viene messa questa disposizione e R.F.I. si preoccupa di imporre, se vi sono carri che trasportano materie esplodenti, come il GPL, e profilati, e altri che portano profilati, quindi travi tipo rotaia, i due carri non possono essere uno dietro l'altro, ci deve essere un carro inerte. "A cosa serve distanziare la cisterna dai profilati, se non che in caso di urto" - dice il Pubblico Ministero - "svio o incidente, il profilato può volare sulla cisterna davanti e bucarla come una freccetta"? Questo è l'argomento. Allora, detto così, devo dire, se non avessimo il background di tutta l'istruzione dibattimentale, capiremmo poco. Ciò che si vuole in sostanza dire - permette il Pubblico Ministero se faccio questa interpretazione - è che se Rete Ferroviaria, disposizione 15 del 2007, individua la necessità di un carro inerte in caso di trasporto di merci pericolose e laminati, rotaie e dintorni, è perché si è posto lo scrupolo che questo laminato, questa rotaia, che sarebbe poi lo spezzone di rotaia che costituisce il picchetto, evidentemente, questo laminato, questa rotaia, possa bucare come una freccetta, in caso di frenata improvvisa, il carro che trasporta il GPL. Un argomento suggestivo,

che dimentica un piccolo particolare rispetto a quella che è la massa del laminato e delle rotaie che si trovano eventualmente di fronte a un carro che trasporta GPL. Lo buca come una freccetta. Quindi Rete Ferroviaria, qui abbiamo un esempio di un trasporto di laminati, poniamo che tra un carro e l'altro ci sia un carro che trasporta GPL, ci si pone il dubbio sulla, come dire, consapevolezza... ci si pone il dubbio... sì, anzi, ci si innamora, diciamo così, della possibile consapevolezza dell'ingegner Di Marco in questo caso, ma di Rete Ferroviaria Italiana, della Tecnica, Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana, consapevolezza che il trasporto di un carro carico di rotaie necessita evidentemente di un carro inerte rispetto a un carro di GPL, e quindi la consapevolezza che la rotaia buca. Allora, la storia di questo... forse, insomma, va collocata in maniera un pochino più appropriata la storia di questa disposizione 15 del 2007, perché evidentemente l'argomento che se ne trae è un argomento che per il Pubblico Ministero assume un rilievo importante. Sapevano che la rotaia poteva bucare una cisterna. Allora, la storia di questi... bisogna distinguere tra distanziamento e carro inerte o carro scudo. A volte si è parlato anche di carro scudo in questa aula. Ricordiamo una cosa, che fintanto che c'era la locomotiva a vapore, chiaramente c'era un carro dopo la locomotiva, un carro

in fondo al treno in caso di tamponamento, e questo è quello che si è - come dire - che ha preso forma in ambito ferroviario fin dagli anni Novanta perché evidentemente si poneva la necessità di un carro che potesse eliminare possibili danni dovuti al tamponamento, oppure alla locomotiva a vapore in testa al treno. Nel '93... vi leggo queste cose perché poi confluiranno in questa disposizione 15. Nel '93 viene emanata la nuova istruzione per l'applicazione del regolamento per il trasporto ferroviario delle merci pericolose, l'IRMP, e viene disposto che i carri contenenti GPL dovessero essere distanziati con un carro carico di materiale inerte o vuoto. E quindi si elimina il distanziatore dalla coda del treno. Nel '96, nell'ambito di un ulteriore e progressivo allineamento della normativa italiana al RID, ovviamente, venne stabilita la non applicazione ai treni merci internazionali provenienti dall'estero, aventi in composizione carri con merci pericolose, delle disposizioni relative al distanziamento con carro scudo della locomotiva di testa. Piano piano, man mano che ci si avvicina ovviamente a una normativa di carattere europeo, si elimina ciò... ovviamente le disposizioni che vengono considerate non allineate ed evidentemente inutili. Nel '98 si stabilisce che dovevano essere distanziati i carri contenenti GPL con un carro carico di materiale inerte, ma solo in presenza di carri

carichi di travi e profilati. E arriviamo (audio mancante
- parole incomprensibili)...

(Interruzione di corrente)

- Viene sospeso il procedimento alle ore 16:22.

- Viene ripreso il procedimento alle ore 16:28.

PRESIDENTE - Prego, Avvocato.

AVV. GIOVENE - Si capisce che sto correndo? Va beh, comunque... No, sto correndo... insomma, cerco di dare... parto dal presupposto che molte cose evidentemente sono state trattate, però insomma, un percorso argomentativo dev'essere completo. Cerco di completare questo a proposito di questo distanziamento, perché anche in questo caso, insomma, assisto un po' a una lettura un po' distorta di questa disposizione 15 del 2007. Veniamo subito alla freccetta, però con un passaggio intermedio, perché questa disposizione 15 del 2007, che è l'unica disposizione che firma l'ingegner Di Marco che è agli atti del processo, cioè voglio dire, non posso non dare rilievo, anche se è innocua, è ininfluyente, il capo di imputazione non ne fa parola, però giustamente il Pubblico Ministero la tratta perché... cos'altro c'è a firma dell'ingegner Di Marco, se non la consapevolezza che una rotaia potesse bucare come una freccetta la cisterna? Eh, non è proprio così. Non è proprio così perché diciamo che questa disposizione 15 del 2007 si inserisce nell'allineamento ovviamente del RID, abrogando

quell'istruzione per i manovratori diciamo delle merci pericolose e mantenendo in vigore soltanto quello che in quel momento si riteneva utile e coerente con quello che il RID diceva. In particolare, se voi leggete anche soltanto... dice: "Alcune norme della IRMP vengono mantenute, l'avviso al personale di condotta del trasporto di esplosivi, le norme di distanziamento relative ai trasporti di gas liquefatto in materia recante etichette di pericolo 4.3 con travi e lamiera piane e profilate di qualunque tipo, norme di distanziamento relative ai treni di esplosivi scortati da personale militare". Quindi siamo nell'ambito di una disposizione che si eredita rispetto all'IRMP, rispetto alla quale l'ingegner Di Marco correttamente diciamo eredita le disposizioni del RID, abroga quelle disposizioni dell'IRMP che sono in contrasto con il RID e mantiene ciò che c'è. Devo dire che l'ingegner Di Marco ha anche uno scrupolo in più, perché nell'incipit di questa disposizione 15 del 23 aprile 2007 fa espresso richiamo al RID del 2007 che non è neanche ancora in vigore. Vi fa espresso richiamo perché evidentemente ne conosce il testo, che indipendentemente dall'entrata in vigore, che ancora non c'è, però è il testo di riferimento che giustamente il direttore della tecnica deve tenere presente. Ricordiamo che l'edizione RID del 2007 entrerà in vigore il 12 giugno del 2008.

Allora, cosa c'è da dire? Perché come vedete sono un po' - come dire - schizofreniche queste argomentazioni, cioè da un lato c'è il Pubblico Ministero che parla della freccetta, dall'altro c'è questa disposizione. Che cosa accomuna dal punto di vista del Pubblico Ministero l'ingegner Di Marco e comunque Rete Ferroviaria, al fatto che fosse consapevole che potesse essere bucata la cisterna al fatto che un carico di laminati, profilati o rotaie evidentemente necessitasse un carro di materiale inerte, distanziante il carro di laminati, in modo tale che in caso di rallentamenti, frenate, eccetera, potesse essere protetta la sede ferroviaria da un'eventuale fuoriuscita di questi laminati... potesse essere protetta con la parte del treno che il carro inerte interrompe? Va beh, è un po' suggestiva, ci dimentichiamo che una rotaia è lunga 18 metri. Va beh. Quello che però va detto è che, al di là insomma di questa apparente similitudine, le forze in gioco - mi spiace ritornare sulle forze in gioco ma purtroppo le forze in gioco contano quando si fanno queste similitudini molto suggestive - sono un po' diverse. La massa di un picchetto è di 350 chili. Un pacco di laminati caricato su un vagone ferroviario può avere una massa di 40.000 chili. Basta provare a pensare cosa significa frenare 350 chili oppure frenarne 40.000. La differenza di inerzia è ovviamente enorme. Vogliamo dire che questa disposizione 15 del 2007, che eredita da

IRMP il precedente in armonia con le nuove disposizioni RID, possa costituire la piena consapevolezza di una responsabilità anche da parte dell'ingegner Di Marco, che ne è firmatario, rispetto alla pericolosità di 40.000 chili trasportati su un vagone ferroviario e interrotti da un carro inerte? Francamente io mi sarei aspettato allora un esperimento. Allora valutiamo se un treno di questo tipo, nel caso di frenatura quali tipi di conseguenze possa avere, facciamo una consulenza, cerchiamo di ragionarci e vediamo se corrisponde esattamente a quella suggestione che i Pubblici Miniseri vogliono indurci a credere. E diciamo anche un'altra cosa, perché sennò sembra che ci dimentichiamo di una cosa importante di cui non voglio dimenticarmi. Perché ad un certo punto si ritiene inutile il carro scudo, il carro in testa treno, il carro in fondo al treno? Perché è intervenuto l'SCMT, cioè qualcosa a tutela della sicurezza è intervenuta ed è decisiva. La estensione dell'SCMT su tutta la rete ferroviaria nazionale ha evitato di continuare a utilizzare strumenti di tutela della sicurezza ormai antiquati ed ha consentito la maggior tutela della sicurezza proprio grazie forse anche alle competenze della Direzione tecnica di Rete Ferroviaria Italiana.

Andiamo a un altro tema che debbo necessariamente trattare, questo perché - come dire - è espresso nel capo

di imputazione in quella maniera un pochino... come dire, un po' fumosa, che vi descrivevo all'inizio. Faccio riferimento a quelle famose delibere di finanziamento, 143 del 2007 e 191 del 2005, che sarebbero le applicazioni della specifica tecnica, nella parte in cui si è sostituita la picchettazione tradizionale, nei termini che vedremo tra un attimo, con la base assoluta. Allora, qui abbiamo una indicazione specifica di condotta che viene attribuita all'ingegner Di Marco: "Non proponendo, evidenziando, segnalando in nessun modo ad una adeguata rivalutazione o a un diverso giudizio tecnico delle decisioni programmatiche e finanziarie precedentemente assunte da R.F.I.". Ah, allora lo capiamo diversamente questo... questa contestazione, questo richiamo alle delibere. Eh, forse allora... e qui, cioè, diciamo che abbiamo un doppio salto mortale carpiato, perché non è che si rimprovera della mancata applicazione della specifica tecnica; si rimprovera all'ingegner Di Marco di non aver rivalutato la specifica tecnica in maniera adeguata. Vedete, "adeguata rivalutazione o diverso giudizio tecnico delle decisioni assunte da R.F.I. in tema di sostituzione (parola incomprensibile) dei sistemi di picchettazione". Insomma, questa specifica tecnica non ci piace molto. Quella stessa specifica tecnica che doveva costituire il parametro di riferimento per le condotte di alcuni degli imputati, beh, l'ingegner

Di Marco avrebbe dovuto diversamente rivalutarla, rivalutarla e rivalutare conseguentemente anche le decisioni relative alle delibere di finanziamento. Io non so, francamente fatico molto a trovare una strada interpretativa di questa... di questo capo di imputazione. Ma avrebbe dovuto dare un diverso giudizio tecnico perché le delibere di finanziamento che danno esecuzione alla specifica tecnica hanno finalità solo commerciali, come c'è scritto qui? Quindi si sarebbe dovuto adottare una delibera che avesse una finalità diversa, non commerciale, che consentisse la sostituzione del sistema di picchettazione tradizionale con la base assoluta. Ma anche se la interpretiamo così guardate che non andiamo diciamo da nessuna parte. Prima cosa, queste delibere di finanziamento non hanno nulla a che fare con la Direzione Tecnica, perché le fa la Direzione Produzione. Quindi su questo dobbiamo sicuramente intenderci. E le fa e le fa bene, perché la Direzione Produzione attraverso l'ingegner Gizzi si preoccupa di dare una esecuzione alla specifica tecnica letterale, coerente, la famosa pianificazione. E' un'espressione della pianificazione di cui ci parlava il professor Sgubbi stamattina. Allora, i lavori delle delibere 143 e 191, parlo sempre del 2007 e 2005, forse vanno letti. Primo, sono di Direzione Produzione, perché è quella che si fa dare i soldi. Secondo, sono del referente di

progetto, e cioè dell'ingegner Gizzi. Terzo, sono due delibere di finanziamento per lavori che attengono a Bologna-Firenze-Roma e Novara-Milano e Verona-Padova. E non ci deve sfuggire che ci deve essere una caratterizzazione di queste linee diversa da quella linea ferroviaria che purtroppo attraversa Viareggio, perché come è detto e dimostrato in atti, la ragione per cui - diciamo così - l'ingegner Gizzi si fa dare questi soldi per questa sostituzione della picchettazione tradizionale sulle linee che abbiamo menzionato, attiene a un'applicazione della specifica tecnica in relazione alle linee di tipo A. Non dimentichiamolo mai questo aspetto. Non è un'Alta Velocità. Certo che non è un'Alta Velocità. Vi ho letto poc'anzi qual è la linea di riferimento, e cioè Milano-Verona-Padova e Bologna-Firenze-Roma e Novara. Beh, non è una linea di Alta Velocità ma è una linea di tipo A che fa parte di quella pianificazione che costituisce l'espressione operativa di quella specifica tecnica. Ed è la ragione per cui al referente di progetto, all'ingegner Gizzi, vengono dati prima quattro milioni e poi novecentocinquantamila euro. Allora, se leggiamo il documento prodotto dal Pubblico Ministero, numero 442, diciamo che è un documento - faccio un'incursione, non me ne vorrà il professor Stortoni e non me ne vorranno i firmatari di questo documento - è un documento a firma di Costa e Gentile, quindi da una parte

la Tecnica e dall'altra la Produzione, all'interno del quale si dà una chiarissima specificazione, spiegazione, illustrazione della *ratio* della specifica tecnica, e la si dà in maniera evidente, scritta, indicata, non so come meglio dire, la programmazione di attrezzaggio di R.F.I. per le linee di tipo A. Produzione Pubblico Ministero numero 442, a firma Costa e Gentile, dove si dice: "Per le linee esistenti l'applicazione dei suddetti criteri" - già li sappiamo - "ha portato a concentrare le risorse sulle linee di tipo A della rete, caratterizzate da maggior traffico e velocità. R.F.I. con delibera 191/2005 e 143 del 2007, ha predisposto, nell'ambito del programma di manutenzione straordinaria e obblighi di legge, l'esecuzione del progetto attrezzaggio delle linee di tipo A, con sistemi di riferimento del binario su base assoluta. Si allegano i prospetti delle tratte interessate dai lavori di attrezzaggio". Tutti prospetti tecnici e ingegneristici, che danno ovviamente un'evidenza tecnica a questo argomento.

E' in atti, ma questo è stato un errore di produzione perché ne abbiamo chiesto l'espunzione, ma adesso non entro nel dettaglio di questo aspetto, le s.i.t. dell'ingegner Gizzi. C'è un errore di definizione nella produzione documentale, perché si attribuiscono a ciò che corrisponde alle s.i.t. di Gizzi un memo allegato alle s.i.t., ma mi interessa poco. La cosa importante è che

noi sappiamo che esiste in atti non tanto le s.i.t. dell'ingegner Gizzi, che evidentemente non possono essere utilizzate, quanto un memo che è stato prodotto e che dà un po' - come dire - spiegazione di quello che è stato richiesto dall'ingegner Gizzi per l'attrezzaggio delle linee di tipo A. E questo memo ha un valore, il documento è il 445 della produzione del Pubblico Ministero, perché questo memo indica non le finalità solo commerciali, mi sembra un po' sbrigativo attribuire a queste delibere di finanziamento questa intenzione, perché c'è un elenco, che mi permettete di leggere, perché è anche... cioè, abbiamo, come dire, in maniera esemplificata ma concreta, all'interno del processo la prova di come si applica la specifica tecnica, di come si applica, di come è stata applicata, di come sono stati trovati i soldi per applicare questa specifica tecnica, di chi l'ha fatto, di chi era competenza farlo. Cioè abbiamo un percorso talmente lineare, talmente evidente, col quale ci possiamo confrontare, che soltanto leggere questo percorso... vi direi che basterebbe il documento che ho letto prima a firma di Costa e Gentile, che è la *ratio* della specifica tecnica, e questo memo allegato alle s.i.t. dell'ingegner Gizzi, per capire quale sia lo spirito, la ragione, le premesse operative e finanziarie di questa vicenda. Perché vengono operate... viene operato, viene dato corso a questo attrezzaggio delle

linee di tipo A? "Per migliorare la marcia dei treni e il relativo comfort di viaggio". Eh, ma non ci fermiamo qui, perché non è solo questo. "Controllare la posizione del binario e i relativi margini tra la sagoma del treno e gli ostacoli afferenti la linea". Le sagome, i franchi liberi, i franchi minimi di cui vi parlavo stamani. "Realizzare una banca dati numerica sulla consistenza della rete. Favorire il dialogo tra gli apparecchi misuratori della diagnostica e le macchine operatrici per il ripristino della geometria del binario. Realizzare un sistema di riferimento unico, controllabile, georeferenziato, e ripristinabile tal quale in qualsiasi momento. Avere la possibilità di certificare la posizione del binario in qualsiasi momento e in qualunque punto della linea". Eh beh, questa non è sicurezza, scusate? Ma forse queste delibere di finanziamento e questo attrezzaggio delle linee di tipo A, che non competono minimamente alla Direzione Tecnica dell'ingegner Di Marco, ma che comunque sono state fatte e state fatte bene, di cui è prova in atti, attengono soltanto a fini esclusivamente commerciali? Non attiene questo alla sicurezza, alla sicurezza dell'esercizio ferroviario? E se vogliamo, come dire, avere una conferma definitiva di quale sia la tipologia della rete che ci interessa e cioè la linea Genova-Pisa, è in atti la produzione del Pubblico Ministero 994, dove si dice in maniera esplicita

che questa linea, cioè quindi la linea dove c'è anche Viareggio, è una linea di tipo B.

Vi ricordate quello che dicevo prima a proposito di Chiovelli, e cioè - come dire - l'impegno di Chiovelli a raccontare che cosa ha fatto Rete Ferroviaria Italiana sotto il profilo di questa pianificazione? Torniamo sempre allo stesso documento, che mi pare che non debba essere trascurato. E' una produzione del Pubblico Ministero, la 41, dove insiste... conosciamo bene le parole di Chiovelli, però - come dire - a chiusura di questo percorso, dove siamo stati disorientati dalla contestazione mossa all'ingegner Di Marco, forse tornare sul binario corretto si può fare anche grazie alle parole di Chiovelli, dove spiega che cos'è la pianificazione per l'attrezzaggio delle linee, non solo di Alta Velocità, ma linee che vengono individuate sulla base di una pianificazione richiesta per motivi tecnici, ebbene, lo fa, lo dice e dà atto a Rete Ferroviaria Italiana anche di averlo fatto. Questo quando ovviamente c'è il passaggio di consegne. Che la posizione di A.N.S.F. non muti nel tempo, anche questo credo che sia ormai un dato pacifico, scontato, anche nelle produzioni documentali della Procura, dove in produzione con 430 nel rapporto annuale A.N.S.F. sulla sicurezza del 2009 A.N.S.F. dice "sulla base degli elementi sinora raccolti" - e badate che purtroppo Viareggio era già avvenuto - "si conferma

il trend in riduzione rispetto agli anni precedenti degli incidenti significativi occorsi sulla rete gestita da R.F.I.". A.N.S.F. non sono proprio amici di Rete Ferroviaria Italiana, ma devono constatare ciò che è stato fatto. E lo fa, a mio giudizio, in maniera corretta, attraverso il monitoraggio della banca dati sicurezza di Rete Ferroviaria Italiana. Cioè, è il rapporto annuale della sicurezza 2009. Badate, era accaduto un incidente tragico a Viareggio, di cui A.N.S.F. aveva ogni dettaglio, stava svolgendo anche un'attività diretta in maniera evidentemente a raccogliere quegli elementi che potessero evidentemente essere utili per chi tutela la sicurezza sul territorio nazionale, la sicurezza del traffico ferroviario. Eppure nel rapporto annuale della sicurezza 2009 c'è di più, ed io francamente questo era un dato che non avevo assolutamente considerato, dice: "Il 2009 è stato segnato dal disastro ferroviario occorso a Viareggio. Dagli elementi sinora acquisiti emerge che esso non rappresenta una particolarità della gestione della sicurezza nel sistema ferroviario italiano, ma che si sarebbe potuto verificare in altri contesti dell'integrato sistema ferroviario europeo. Questo ha portato l'Agenzia a spingere nella direzione di adottare misure di mitigazione armonizzate a livello europeo". E' Chiovelli che lo dice. Tanto che - ma non ve le sto a leggere, però

ve le devo indicare - ancora nel 2012 i temi che vengono trattati come necessità, come dire, di individuare delle aree all'interno delle quali bisogna essere propositivi quanto a rimedi alle criticità, non c'è nulla che abbia a che fare con analogie con l'incidente di Viareggio. Si occupa A.N.S.F. di tutt'altro e lo dice in maniera pedissequa all'interno di questo documento che è l'allegato 24 dell'udienza 09/12/'13, sempre in 430. C'è anche un documento, il documento 45, che mi sembra che possa essere valorizzato in questo senso. Diciamo che prende in esame A.N.S.F. quelle raccomandazioni di cui vi dicevo, di cui vi ho già parlato, e diciamo, nel resoconto, ecco, così, che fa al Tribunale di Lucca la Procura della Repubblica di Lucca, integrando quella documentazione di cui vi ho parlato prima, qui siamo in una documentazione integrativa di indagine, in 430, ancora nel 2013 la posizione di A.N.S.F. in relazione la tema di interesse, interloquendo anche con la Direzione Generale Investigazioni Ferroviarie, è una posizione secondo me di palmare evidenza, al punto tale che allega una comunicazione della Direzione Generale Investigazioni Ferroviarie del 31 maggio 2013 - 31 maggio 2013 - dove dice: "La Commissione" - quella... la Commissione di Indagine - "ha seguito la strada di un'analisi di natura probabilistica. La complessità del fenomeno incidentale non permette un pronunciamento incondizionato sulla sua

causa, a meno di non commettere gravi errori di tipo quantitativo". E' allora uno scrupolo che ovviamente dimostra la coerenza dell'Agencia Nazionale rispetto anche a quelle raccomandazioni della Direzione Generale Investigativa Ferroviaria. Allega questo documento della Direzione Generale Investigativa Ferroviaria, prodotto in 430, lo fa spiegando qual è la posizione della Direzione del Ministero, della Direzione Generale del Ministero, e la fa anche commentandolo. Ora, voi ritenete che questi temi prudenti, prudenziali, che vengono espressi dall'Agencia perfino richiamando documentazione della Direzione Generale di Investigazioni Ferroviarie al 31 maggio 2013, quando quella documentazione filmata della Direzione Generale era stata già realizzata, non debbano essere tenuti in alcuna considerazione? Io francamente quand'è lo stesso Ministero al 31 maggio che dice "siamo prudenziali perché siamo soltanto in un tema di natura probabilistica" e con questo dai i sottotitoli a quei filmati, probabilistico, cioè è lo stesso Ministero, la stessa Direzione Generale che non dà risposte assertive, conclusive, che possano essere in qualche maniera di rilievo per le nostre argomentazioni di carattere probatorio. Io francamente non credo che cosa di più possa essere detto sotto questo profilo.

Una battuta su quello che viene considerato anche nel capo di imputazione di Di Marco una scarsa attenzione per

i precedenti. Allora, questa... non vado a parlare di Mississauga, per carità, abbiamo già detto abbastanza, è stato detto anche dai nostri consulenti tecnici, il professor Resta è stato assolutamente esaustivo, come al solito, anche trattando questo tema. Ma che cosa doveva sapere Di Marco che l'Agencia ferroviaria, analizzando quella stessa banca dati, non ha visto due anni dopo che lui avesse lasciato la Direzione Tecnica? Francamente mi sembra che la Procura della Repubblica si sia spesa in 430, quindi un attività integrativa di indagine, per cercare di acquisire degli elementi che potessero in qualche maniera giustificare una pregressa conoscenza di un dato che evidentemente veniva considerato rilevante per le contestazioni. Faccio esclusivamente richiamo a una produzione che è da parte della Procura della Repubblica relativa a un documento A.N.S.F. del 18 giugno del 2012, dove sono elencati i famosi 39 svii, cioè quei 39 svii che sono in banca dati sicurezza. Intanto *de minimis*, alla data in cui l'ingegner Di Marco ha lasciato la Direzione Tecnica, cioè il 31 dicembre 2007, gli svii non erano 39 ma 28, ma ci interessa poco. Cioè, basta leggerli questi svii. Sono la maggioranza rotabili in manovra. Allora, dobbiamo ritenere che lo svio di un rotabile in manovra avrebbe dovuto indurre l'ingegner Di Marco su quei 28 svii rilevati alla banca dati sicurezza ad adottare delle prescrizioni, delle raccomandazioni

diverse da quello che è stato effettivamente poi posto in essere anni dopo dalla stessa Agenzia Nazionale, che controlla il sistema di sicurezza in Italia? Io non penso.

Quando poi, guardate, anche questo è abbastanza singolare, siamo al 19 novembre del 2014, sempre alla ricerca di questi precedenti, si chiede al Ministero, oppure presso altro ente o ufficio, di avere della documentazione inerente altri incidenti ferroviari aventi oggetto analogo a quello che diede luogo al disastro di Viareggio. Analogo, insomma, mi sembra un po'... però può darsi, insomma, al 2014 la stampa si era già diffusa evidentemente su quello che accadeva in questa aula. E che cosa manda il Ministero? Come per dire "eh, guardate, quello che abbiamo forse non è proprio sufficiente a una dimostrazione di precedenti", il Ministero... (audio mancante - parole incomprensibili)...

(Interruzione di corrente)

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 16:55.*

(Più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, incresciosa, ha ragione.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, no, ripartiamo. Voi intanto registrate, stanno registrando anche di là e diamo atto a verbale che c'è una registrazione(?) e che non siamo certi che si procederà alla trascrizione di quest'ultima parte di

discussione. Questo è il senso, diciamo...

AVVOCATO - Eventualmente...

PRESIDENTE - Siamo...

AVVOCATO - Scusi, pensavo avesse finito.

PRESIDENTE - No, no, ho finito, ho finito.

AVVOCATO - Eventualmente si può far trascrivere prendendo la registrazione, l'ultima parte, da un altro supporto audio, non è un problema, insomma.

PRESIDENTE - Ecco, siamo tutti d'accordo nel proseguire? Insomma, questo è il dato. E' la parte che riguarda la parte finale della sua discussione. Allora vediamo solo... mi date la conferma che registrate? Perfetto. Allora, Avvocato, cerchiamo di chiudere.

AVV. GIOVENE - Sì.

PRESIDENTE - Però accenda, accenda.

AVV. GIOVENE - Ecco, sì. Allora, per riprendere il tema che ho dovuto interrompere, era quello relativo a una iniziativa della Procura ex 430, parliamo di un avviso depositato il 18/03/2015, dove ancora appunto siamo alla ricerca di precedenti che possono costituire quel riferimento che imponga evidentemente ad una riflessione attenta tutti gli imputati di questo processo rispetto a quello che non hanno preso in esame e avrebbero dovuto prendere. Peccato che questa ricerca affannosa dei precedenti, che ovviamente si muove a questo punto non più verso Rete Ferroviaria Italiana ma verso l'Agenzia Nazionale di

Sicurezza Ferroviaria, dia atto di quella documentazione che vi ho detto poc'anzi, cioè quei 39 precedenti, che però diventano 28 se poniamo mente alla data di conclusione della responsabilità della Tecnica da parte dell'ingegner Di Marco, e che sono tutti dei precedenti che - non vi sarà sfuggito, perché questo è un tema che è stato molte volte trattato nel corso del dibattito - non accomunano diciamo l'incidente di Viareggio ad alcuno di questi incidenti che sono presi in esame. Proprio in ragione di questa carenza diciamo di riferimenti circa i precedenti, come dire, il Pubblico Ministero cercano di acquisire degli elementi anche presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. E qui c'è un po' una singolarità, perché quando si chiedono evidenze di incidenti, eventuali investigazioni che la Direzione Generale Investigazioni Ferroviarie possa avere svolto nei confronti... nei confronti e in relazione ad incidenti che sono occorsi, che abbiano similitudini con l'incidente di Viareggio, evidentemente comprendete tutti quanto sia riduttiva questa espressione. E nonostante questo il Ministero risponde, ma risponde evidentemente con l'indicazione di quattro incidenti, di cui tre sono successivi all'incidente di Viareggio, che evidentemente queste similitudini non evidenziano per lo stesso modo come vengono descritti all'interno di questo documento. Quindi quando la Procura della Repubblica anche su questo

tema interviene proprio con quella produzione di quella memoria ex articolo 121 del 17 giugno del 2016, si attesta su quello che erano gli incidenti riportati da A.N.S.F., cioè quello della banca dati sicurezza di Rete Ferroviaria Italiana, quei famosi 39 eventi di svio rispetto ai quali però, ripeto, non è possibile ricostruire alcun genere di similitudine. Gli svii in manovra li conosciamo tutti, gli svii in manovra che riguardano le merci pericolose sono molto frequenti, ma non c'è niente che in qualche maniera possa accomunare una pregressa conoscenza da parte né dell'ingegner Di Marco né da parte di altri, rispetto a fenomeni incidentali che possono in qualche maniera essere avvicinati a Viareggio. E devo dire, a proposito delle memorie ex 121 del Pubblico Ministero, che un ultimo passaggio che evidentemente, come dire, si ostina a dare evidenza della disposizione 15 del 2007 dell'ingegner Di Marco, sempre in una memoria ex 121 della Procura, dove si conclude sostanzialmente per questa posizione continuando a dire che tanto le istruzioni relative ai manovratori sulle merci pericolose, quanto alla disposizione 15 del 17, non poteva non dare evidenza della pericolosità del picchetto. Ma su questo abbiamo già detto abbondantemente.

Voglio chiudere il mio intervento, signor Presidente, semplicemente richiamando alla comune attenzione quello

che sia il punto di vista diciamo del Ministro del dopo Viareggio e richiamo una produzione del Pubblico Ministero, la 574, perché è allegato a questa comunicazione del 30 luglio 2009 un atto di indirizzo, un atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Cosa è utile richiamare all'interno di questo atto di indirizzo? Il fatto che è lo stesso Ministero che si definisce il soggetto competente in materia di trasporti di merci pericolose, cioè è lo stesso Ministero che dà atto che Rete Ferroviaria Italiana può dare un supporto al Ministero su questo tema, ma che il vero titolare diciamo della competenza in materia di trasporto di merci pericolose è proprio lo stesso Ministero, e lo dice parlando dell'incidente di Viareggio. Quindi, voglio dire, lo dice trattando esattamente il tema che ci occupa. Lo stesso argomento viene trattato dall'ingegner Chiovelli in un resoconto al Senato. Anche questa è una produzione, ma è una produzione del professor Stile all'udienza del 24 giugno del 2015, dove, in questo resoconto stenografico del Senato della Repubblica, in cui si dà atto di alcune risposte che l'ingegner Chiovelli dà evidentemente nell'ambito di quelle che sono le sue competenze, beh, ribadisce lo stesso ingegner Chiovelli che è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'autorità competente in materia di merci pericolose. E lo dice in vigore... come dire, in vigenza,

per meglio dire, della Agenzia, della stessa Agenzia. Che si tratti di una... come dire, di una competenza in materia di trasporto di merci pericolose che non può essere revocata in dubbio è ulteriormente ribadita dall'altra audizione al Senato - se ce ne fosse bisogno - dello stesso ingegner Chiovelli.

Insomma, signor Presidente e signori della Corte, io concludo, mi avvio alla conclusione perché ritengo che, sia pure con uno sforzo non indifferente, devo dire, da parte di questa difesa nel cercare di enunciare quelli che sono i punti critici, o almeno ritenuti tali, da parte della Procura nei confronti dell'ingegner Di Marco, non credo che sia condivisibile nessun momento di criticità nelle condotte dell'ingegner Di Marco, per tutta una serie di ragioni che non sto qui a riassumere, ma che purtroppo, come dire, sono il frutto di un mascheramento, di una non voglio dire mistificazione, perché è una parola a cui non credo e non è vero, mi verrebbe spontaneo dire questo in un rapporto colloquiale, non lo voglio dire in questa aula. Però voglio citare, se mi consentite, soltanto una frase di Cordero, perché su questo - devo dire - non c'è nulla da aggiungere, e voglio concludere con le sue parole: "Ogni parola significa qualcosa, tutto sta nello scoprire che cosa. Le possibili difficoltà dipendono dal fatto che i contendenti dicono una cosa e ne pensano un'altra, da un

uso linguistico tecnicamente difettoso, certi usano una parola sconosciuta, perché la trovano suggestiva, da un'autocensura inconsapevole o infine dalla propensione congenita a un certo genere di raffigurazioni simboliche, che quando i simboli diventino cose possono irrigidirsi in strutture mentali permanenti".

Io chiedo l'assoluzione per l'ingegner Di Marco, per non aver commesso il fatto o perché il fatto non costituisce reato.

PRESIDENTE - Grazie, Avvocato Giovane. Allora, Avvocato Valignani, l'idea... venga qui. Ci dica la verità, quanto... (interruzione)... al professor Stile che parlerà sicuramente il 22 l'orario glielo diciamo noi, cioè (parole incomprensibili) facciamo parlare alle nove parla alle dieci il professor Stile...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, sì, invece che alle nove e mezza va alle dieci. Cioè, questo è il senso. Parlerà sicuramente il 22 novembre, martedì, non slitta, non vogliamo affatto che slitti, perché questo è il calendario ultimo e definitivo, martedì e mercoledì bisogna finire... poi comincia lei. Lei ha detto che in un'ora, un'ora finisce, e alle dieci il professor Stile, che è puntuale, sarà qui e comincerà. Va bene per tutti, allora? Allora, ci vediamo martedì 22 novembre alle ore nove, però comincia stavolta l'Avvocato Valignani e non si fa il contrario.

No, glielo dica all'Avvocato Stile che è colpa mia, glielo dica. Dice "Avvocato"... lei lo chiama professore, ovviamente, "guardi che è colpa del Presidente che non ha voluto transigere". L'Avvocato Valignani ha il diritto di parlare, dopo la quinta volta che l'abbiamo rinviato deve parlare lui. E poi c'è un'ora, quindi cominciamo alle nove precisi e alle dieci comincia l'Avvocato Stile, non penso sia una cosa terribile. Martedì poi tra l'altro possiamo stare veramente... se non va via la luce possiamo rimanere fino a quando ci pare. Allora ci vediamo martedì. Grazie e buona serata.

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: 302683

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

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

Il redattore: SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

SPADON SIG.RA MIRELLA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 75134

ID Procedimento n° 242243