



**TRIBUNALE DI LUCCA
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE
Pubblico Ministero

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

VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE

PAGINE VERBALE: n. 282

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 19/09/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 20 SETTEMBRE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 422024

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI.....	3
CONCLUSIONI DEI PUBBLICI MINISTERI.....	6

**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 19/09/2016**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico
Ministero

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

PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -

APPELLO E QUESTIONI PRELIMINARI

PRESIDENTE - Buongiorno. *(Il Presidente fa l'appello)*. Allora, prima di dare la parola al Pubblico Ministero brevemente, per programmare il futuro, in considerazione del fatto che avete avuto modo di apprezzare come il calendario ha subito questo slittamento per queste necessità, non solo comprensibili ma anche legittime, da parte della Pubblica Accusa, che ha avuto rispetto a quanto programmato bisogno di due ulteriori udienze per la propria requisitoria, quindi questo determina uno slittamento. Non possiamo a questo punto più concludere la discussione entro il 20 ottobre, come avevamo pianificato. Quindi, tenuto conto della indisponibilità della struttura che ci ospita entro un certo periodo e quindi considerando che le udienze dovranno necessariamente finire ai primi di

novembre, slittare ai primi di novembre, dovendo rimodulare il calendario e tenuto altresì conto delle esigenze che mi sono state rappresentate di avere almeno un giorno di pausa, perché cinque giorni consecutivi sono - mi è stato detto, ma anche per noi lo sono, ma mi è stato sottolineato dalle parti - abbastanza faticose, anche poi sul piano logistico ed organizzativo, ragion per cui il calendario subisce le modifiche che ora vi dirò, in questo senso: considerando, Pubblico Ministero, se lo confermate, che nella giornata di oggi...

P.M. DOTT. AMODEO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - ...a Dio piacendo, ci indica il dottor Amodeo, allora quindi... magari, mi scusi Pubblico Ministero?

P.M. DOTT. AMODEO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - Sì, sì. Anche... anche alle nove, va benissimo.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Allora... no, allora quindi il nuovo calendario è il seguente, tenendo anche presente che rimane inalterato il numero delle udienze che avevate indicato al Tribunale per singole parti, quindi le parti civili avevano indicato quattro udienze di cui avevano necessità e i responsabili civili e imputati dieci udienze, erano quelle indicate in anticipo, sin dall'inizio da voi. Allora, quindi, martedì 20 settembre, quindi il giorno... cerchiamo di individuare il giorno di... di spezzare il mercoledì, che è infrasettimanale, quindi gusto a metà.

Giovedì 22 settembre, sempre parti civili; venerdì 23 settembre, parti civili; lunedì 26 settembre, parti civili; poi martedì 27 settembre cominciano i responsabili civili e gli imputati; giovedì 29 settembre, venerdì 30 settembre; lunedì 3 ottobre, martedì 4 ottobre; poi qui abbiamo un'indisponibilità della struttura per una decina di giorni, di più, quindici giorni circa; quindi si riprende il mercoledì 19 ottobre, giovedì 20 ottobre, venerdì 21 ottobre; poi qui ulteriore indisponibilità della struttura; lunedì 7 novembre, martedì 8 novembre. Quattordici udienze, quattro indicate dalle parti civili nel calendario già programmato, dieci richieste da responsabili civili ed imputati.

AVV. MITTONE - Quindi, Presidente, mi scusi, per capire, salta il mercoledì 21 e il mercoledì 28?

PRESIDENTE - Abbiamo creato, su richiesta...

AVV. MITTONE - No, no, è per capire.

PRESIDENTE - ...di molti suoi colleghi, questo... il mercoledì è il giorno in cui c'è la pausa. Sono lunedì e martedì, giovedì e venerdì, lunedì e martedì, giovedì e venerdì.

AVV. MITTONE - Molto bene, grazie.

PRESIDENTE - Allora, se avete appuntato, poi dopo ovviamente per il verbale... abbiamo fatto, vero? Questo era scritto a penna, poi ce lo scriviamo col computer e se le parti ne vorranno copia la rilasciamo. Possiamo cominciare, Pubblico Ministero.

CONCLUSIONI DEI PUBBLICI MINISTRI

P.M. DOTT. AMODEO - Buongiorno a tutti. Ci avviamo alla conclusione di questa prima parte della discussione, cercando di affrontare alcuni temi che sono ancora da sviluppare, anche se confido in maniera sintetica, per poi arrivare oggi pomeriggio alle richieste dell'Ufficio. Uno di questi temi è, diciamo, la cosiddetta *vexata quaestio*, cosiddetta perché in realtà non sarebbe neanche tanto *vexata*, anzi non è *vexata*, picchetto-zampa di lepre. Collegata a questa... cercherò comunque di essere breve e schematico su questo punto perché non è l'unico argomento che tratteremo nel corso della giornata, che ci siamo impegnati ad indicare come risolutiva, come conclusiva. Questo argomento è strettissimamente collegato, ed è ovvio che tutta la vicenda della alternativa alla individuazione del picchetto 24 nella zampa di lepre, diciamo, è collegato al tema della dinamica dell'incidente. Tutto lì. La dinamica dell'incidente, la ricostruzione della dinamica serve unicamente per concludere, così come diciamo hanno fatto molti consulenti tecnici e non soltanto di parte; ricordo il consulente della Procura, la Commissione di indagine ministeriale, il consulente tecnico della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il consulente tecnico della Regione Toscana, il consulente tecnico della G.A.T.X., i

consulenti tecnici delle Parti Civili e anche alcuni consulenti di parte F.S., per esempio conclude per il picchetto, o comunque esclude che possa essere la zampa di lepre, il consulente merci pericolose di Trenitalia, che comunque poi conclude per una maggiore corrispondenza con il picchetto. Ebbene, tutti questi soggetti hanno concluso per la responsabilità del picchetto numero 24 nella causazione del taglio. Veramente spenderò due parole, poiché si è creata una - senza essere malizioso, né cattivo, credetemi - tale confusione di questioni,

di approfondimenti creati ad arte, di sovrapposizione di criteri. Presidente, la questione in realtà è molto... è molto più semplice, ecco, non voglio dire che è molto semplice, ma è molto, molto più semplice di come - diciamo così - un certo *fumus* tecnico ha cercato di far emergere, è molto più semplice di quello che sembra. Come risulta dalle consulenze tecniche numerose e anche soggettivamente rilevanti che ho indicato, e come poi alla fine è stato schematicamente indicato nelle ultime memorie depositate, redatte diciamo dal professor Toni, e tra l'altro, come risulta, e qui faccio rinvio a questa memoria che sono certo il Tribunale prenderà, anche se per disattenderla, ma che prenderà nella più che dovuta considerazione, e mi riferisco alla memoria del Pubblico Ministero depositata alla fine, datata 27 maggio 2016 che si chiama "Memoria

riassuntiva" perché riassuntiva è, sulla dinamica dell'incidente, ecco, io sono certo che anche per smentirne il contenuto il Tribunale ne prenderà e ne ha già preso, anzi ne sono certo, contezza, alla fin fine Presidente diciamo c'è una concordia tecnica anche da parte F.S. su una serie di elementi che riguardano la dinamica dell'incidente. Ripeto, la dinamica dell'incidente conta soltanto per accertare se sia stato il picchetto o la zampa di lepre e non che, ove fosse stata la zampa di lepre, non vi siano responsabilità di parte R.F.I. Evidentemente anche quello era un rischio da poter valutare e da poter mettere sotto controllo almeno moderando la velocità. Ma vivaddio, c'è anche un'esigenza di oggettiva verità dei fatti che va rispettata. Ecco, sintetizzando, sintetizzando e sintetizzando, c'è una concordia pressoché unanime tra diciamo Procura e tanti altri consulenti tecnici, e anche quelli di area F.S., diciamo sulla ricostruzione dell'incidente, dal momento in cui avviene lo svio al chilometro 119+827, fino all'impatto della boccola della sala 85890 contro la controrotaia del deviatoio 13B. Fino a questo punto, diciamo, la ricostruzione della dinamica - svio, il carrello esce fuori sede, il passaggio a raso, a un certo punto il carro si ribalta, poi si piega sui binari, poi c'è la fase di aratura, quanto è lunga questa fase di aratura, quanto dura, eccetera - su tutta questa parte

non c'è alcuna controversia. C'è in realtà un solo elemento controverso, uno solo Presidente, al di là di tutta - lo dico senza offesa per nessuno, sia ben chiaro, ma per rendere l'idea - al di là di tutta la fumisticheria c'è un solo elemento controverso ed è questo: accertare se prima del passaggio della zampa di lepre il carro numero 1 si fosse sganciato o meno dalla locomotiva. Il punto è questo. Se il carro non si è sganciato è geometricamente impossibile che possa essere stata la zampa di lepre a sfondare la cisterna. Se invece, diciamo, questo sgancio dovesse essere avvenuto prima del passaggio sulla zampa di lepre, è teoricamente configurabile - ecco, diciamo, spaziamo dalla sicurezza dell'impossibilità ad una possibilità teorica - anche se soltanto in pianta, una posizione dello squarcio che possa essere considerato, come dire, in verticale incidente sulla zampa di lepre. Questa è l'unica considerazione. E' l'unico punto, diciamo, da risolvere. Ripeto, se lo sgancio tra il locomotore e prima ferrocisterna è avvenuto dopo il passaggio sulla zampa di lepre, è impossibile che possa essere stata la zampa di lepre, l'ente ferroviario, a forare la cisterna, lo ripeto, per un'ovvia assoluta incompatibilità geometrica, di spazi, che nessuno può porre in discussione. In condizioni di aggancio lo squarcio si viene a trovare in verticale sensibilmente più lontano e sensibilmente più a

sinistra senso marcia treno del posto in cui si trova la zampa di lepre, zampa di lepre/squarcio. Ora, questo aspetto, Presidente... poi tra l'altro, diciamo, è una cosa carina e divertente, perché il processo va guardato anche dal punto di vista storico, non è che all'inizio era chiaro a tutti, ma è diventato diciamo chiaro quasi all'improvviso nel corso dell'udienza preliminare. Infatti nel corso dell'udienza preliminare emerse con assoluta chiarezza che nei pressi della controrotaia del deviatoio 13B c'erano dei pezzi, dei rottami della boccola dell'assile 85890. Chiaramente, se lì si era trovata a passare la boccola dell'assile 85890, era impossibile che la punta della zampa di lepre potesse essere posizionata in corrispondenza verticale del tratto di cisterna ove è presente lo squarcio. Per quale ragione, Presidente? Perché la tenuta della testa della ferrocisterna sulla linea di centro, sulla linea di mezzzeria del binario 4, tenuta che era garantita indefettibilmente dall'aggancio al locomotore, rende, come dire, misure alla mano, geometricamente evidente che la lesione sulla ferrocisterna si trova in verticale, spostata di - zampa di lepre/squarcio - 40 centimetri circa a sinistra, senso marcia treno ovviamente, rispetto allo squarcio. Questo era il punto fondamentale. Era una constatazione invincibile. E, diciamo senza... non voglio fare, credetemi, polemiche, diciamo, nel momento in cui è

emerso questo elemento ci sono stati continui aggiustamenti delle relazioni dei tecnici di R.F.I. per cercare di fare in modo, diciamo, di poter provare questa compatibilità geometrica. E la cosa che dovevano fare, che non potevano non fare, era dire che quando la cisterna si è trovata a passare sulla zampa di lepre era sganciata dal locomotore, per cui non aveva più vincoli, poteva andare di qua e di là, soprattutto spostarsi a destra, in maniera tale da poter sfasciare la boccola dell'assile 85890 contro il deviatoio 13B e presentarsi in una posizione teoricamente concepibile, nella verticale tra squarcio e zampa di lepre e deviatoio 13B. Ma questa, diciamo... e quindi quello sforzo di arrivare a questa conclusione che, diciamo, presupponeva tra l'altro non soltanto che il carro non fosse più agganciato al locomotore, perché il carro agganciato al locomotore rendeva impossibile che ci potesse essere una corrispondenza verticale, questo indipendentemente dal piano del binario... è una questione che qui non vogliamo affrontare, è affrontata tra l'altro in tante nostre memorie alle quali facciamo rinvio. E quindi non soltanto che la ferrocisterna non fosse più agganciata al locomotore, ma fosse peraltro libero, in questa condizione chiamiamola di anarchia cinematica, di spostarsi nella sua parte di testa di 70 centimetri sulla sua destra senso marcia treno, nel giro di sei metri e in

un tempo di 0,25 secondi, in modo, essendo 70 centimetri la metà dell'interbinario, la metà dello scartamento, perché era necessario questo spostamento a destra per poter dare la prova della boccola rotta... la boccola rotta, l'abbiamo detto già l'altra volta, è la pistola fumante, cioè è, diciamo così, un reperto meccanico che parla da solo. Per cui poi tanti si sono impegnati ad aggiustare le cose in maniera tale da rispettare questa pistola fumante, ma facendo delle ricostruzioni assolutamente diciamo inattendibili. Ora, sto veramente marciando a tappe forzate nella ricostruzione della cinematica. Ah, tra l'altro Presidente, diciamo così, questa ricostruzione della cinematica perché è fondamentale? Perché mentre, diciamo così, l'altro elemento che comunemente viene evocato, e cioè la compatibilità morfologica dei pezzi, strisciature sul picchetto, onde di impatto sulla zampa di lepre, segni sul truciolo riportati dalla cisterna, diciamo sono elementi in qualche maniera suggestivi ma non sono quelli dirimenti, perché quello dirimente... cioè, se tu in un posto non ci stai, è inutile andare a vedere se somigli a qualcuno. Quindi le compatibilità morfologiche giocano sul piano della somiglianza. Io devo innanzitutto accertarmi se tu cisterna ci stavi o non ci stavi in quel posto. Ed è questa la ragione per la quale, diciamo, le ricostruzioni più convincenti partono proprio dalla

individuazione... dice: togliamo da mezzo tutti gli altri elementi, quello che veramente diventa dirimente è la ricostruzione geometrica e cinematica. Se la cisterna in quel posto non ci poteva stare è proprio inutile andare a vedere la compatibilità geometrica. Ma noi non ci siamo mai sottratti alla compatibilità geometrica e tra l'altro... perché bisogna - apro qui una parentesi - valorizzare al massimo i risultati della Commissione ministeriale, dell'organismo ministeriale di inchiesta delle Ferrovie dello Stato, che, diciamo così, molto opportunamente sul piano del metodo, che fa tutt'uno ovviamente col piano del merito, la geometria euclidea è tutt'uno col fatto che due rette parallele non si incontrino mai, è chiaro che le geometrie non euclidee teorizzano addirittura che due rette parallele possano incontrarsi, quindi non si può scindere merito e metodo; la Commissione ministeriale diciamo che ha questo stesso approccio, che mi sembra che obiettivamente è ingegneristicamente molto, molto valido, non si sottrae alla compatibilità morfologica e comunque si pronuncia comunque sul merito e dice che "si deve valutare come esista una condizione di corrispondenza tra linee generate da azione di attrito ben visibili sulla punta del picchetto e sui riccioli, nonché sulla porzione di cisterna che segue lo squarcio (come è di chiara evidenza nelle foto 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30) e

non si rilevano analoghe linee sulla superficie frontale e orizzontale dell'eventuale fronte di impatto della piegata a zampa di lepre, che mostra invece linee curve, le cui tangenti ai loro vertici appaiono sostanzialmente perpendicolari al moto reciproco ipotizzabile tra cisterna e piegata a zampa di lepre, e che sono da ricondurre" - sintetizzo - "non ad azioni di attrito e strisciamento ma ad azione di compressione". Noi dobbiamo dare - e credo che il Collegio non possa non dare, diciamo così - la dovuta importanza alla relazione della Commissione ministeriale. La Commissione ministeriale quando fa queste indagini è organo terzo per volontà della legge, perché così stabilisce il comma 2 dell'articolo 21 del Decreto Legislativo 162 del 2007, che recita: "L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile". E trasparente è stato, checché, voglio dire, nonostante le voci contrarie che sono emerse a dibattimento, alle quali la DGIF ha risposto con puntualità, con rigore e con grandissima imparzialità, dando segno evidente di terzietà e di rispetto del principio dell'articolo 97 della Costituzione. La relazione della Commissione ministeriale è indipendente dal Ministero, è indipendente dal Gip, è indipendente dalla Procura della Repubblica, è indipendente dai soggetti comunque coinvolti nella vicenda, sebbene per legge sia tenuta, così come ha fatto, ad ascoltare e a

tenere conto di tutte le osservazioni e i contributi delle parti interessate. Ora, ecco, questa mi sembra una piccola roccia, una piccola roccia diciamo di terzietà, imparzialità e serietà tecnica, diciamo il lavoro svolto dalla Commissione ministeriale, lavoro svolto dalla Commissione ministeriale che, diciamo, deve essere valutato alla luce di queste considerazioni e che arriva, Presidente, ad una conclusione molto, molto semplice e molto, molto chiara. Ed è questa, la leggo. Dopo avere esaminato tutti i possibili, gli ipotizzabili scenari riguardanti il taglio della cisterna, ne esamina otto... no, ne esamina undici, chiedo scusa, tra cui anche quello specificamente chiesto da R.F.I., e cioè cisterna angolata di 10 gradi. Li esamina tutti, Presidente, con uno scrupolo veramente encomiabile. Arriva alla conclusione, una conclusione chiaramente prudenziale, fatta da uomini di scienza, però sentite cosa dicono: "Tra le varie ipotesi" - le undici ipotesi valutate, quindi - "quella che appare disporre del maggior grado di compatibilità rispetto alle condizioni geometriche e cinematiche analizzate e che conseguentemente dispone di un più alto grado di probabilità" - sembra di sentire molto di più della sentenza Franzese - "di corrispondenza alla realtà degli accadimenti, è l'ipotesi di urto della ferrocisterna con il picchetto numero 24. L'analisi di questo scenario rivela compatibilità geometrica e

cinematica". E poi spiega anche nei particolari, diciamo spiega... questa è la conclusione, le spiegazioni diciamo sono fatte in precedenza. Tra l'altro, voglio dire, in questa relazione, Presidente, la Direzione generale delle investigazioni ferroviarie, ente terzo per legge ed ente terzo come ha mostrato nei fatti di essere, evidenzia anche due passaggi, diciamo così, ad essere buoni, di inattendibilità oggettiva di valutazioni di R.F.I. in merito al picchetto. La Commissione infatti, pungolata da R.F.I., si sente in dovere di rispondere ad R.F.I. in ordine alla resistenza opposta dal picchetto. Dice: "Primo argomento. Si fa notare che il valore che R.F.I. attribuisce alla resistenza opposta da un picchetto piantato nella massicciata ferroviaria, col proprio plinto di fondazione, rispetto ad un corpo che lo impatti sul suo vertice, è stato definito" - dice la Commissione ministeriale - "da tecnici incaricati dalla medesima società, solo in esito a specifiche analisi commissionate". Nel senso che... cosa vuol dire la Commissione? Dice: è inutile che mi vieni a dire "non è vero, è una bugia che mi vieni a dire che il picchetto è stato progettato diciamo tenendo presente la sua cedevolezza"". Dice infatti la Commissione: "L'affermazione con la quale R.F.I."... la Commissione è ente terzo, Presidente, qua non sta parlando Paolo Toni, che tra l'altro è ente terzo pure lui per come lo

conosciamo... "sostiene che il picchetto è stato pensato, elaborato, progettato, nella consapevolezza progettuale della loro collassabilità, questo è patentemente falso perché" - diciamo così - "questa resistenza del picchetto" - dice la Commissione d'indagine - "soltanto adesso con i vostri esperimenti l'avete accertata, che mi dite a fare che da sempre è stata progettato così, quando voi in occasione diciamo dell'incidente probatorio, poco prima o poco dopo, eccetera, avete fatto la prova della resistenza del picchetto"? Non potete venirmi a dire che il picchetto è stato progettato così quando... diciamo, è stato progettato come collassabile quando soltanto adesso avete fatto le prove di resistenza e le prove della sua collassabilità". Ma rincara la dose la Commissione e dice: "Consideri la signoria vostra" - parla ad R.F.I. - "come non sia reperibile in nessuna analisi condotta in questi ultimi quattro anni da qualsiasi commissione abbia avuto modo di esprimersi sull'incidente di Viareggio, non esiste traccia dell'esistenza di un progetto processuale di tal genere in seno ad R.F.I.". Primo elemento. Secondo elemento, dice "non è ero"... quindi prima cosa: non è vero che tu hai progettato questo picchetto come collassabile, soltanto adesso forse te ne sei accorto e hai stabilito il limite di collassabilità con quella prova fatta con il gancio di traino", che insomma è stata ampiamente commentata in udienza. Seconda contestazione.

Dice la Commissione: "Per opportuna e incidentale informazione, varrà anche la pena qui dichiarare che la tesi sostenuta da R.F.I. di un'opposizione di una resistenza massima di 5 tonnellate" - quindi bassa, Presidente, sostanzialmente - "da parte dei picchetti, tesa a dimostrare che con tale basso valore è impossibile produrre uno squarcio sul mantello della cisterna", perché quegli esperimenti che aveva fatto sul momento R.F.I. dice "guarda, ma quello basa una forza di 5 tonnellate per abatterlo, con questa forza di resistenza, chiamiamola così, non poteva sfondare la cisterna". Diciamo, anche su quest'altro argomento la Commissione dice: ma che stai dicendo? E così dice: "E' di principio da rigettare, considerato il fatto che la prova di campo richiamata più sopra ed effettuata dagli esperti nominati da R.F.I." - mi pare nella fattispecie il professor De Iorio - "ha solamente verificato il limite per superare la condizione di stabilità di un picchetto sottoposto in punta ed ortogonalmente rispetto alla sua linea d'asse ad una forza ad esso applicata. Tale condizione" - è sempre il Ministero che parla, soggetto terzo, Giudice in qualche maniera - "è del tutto diversa rispetto a quanto potrebbe essere accaduto nella realtà con tale elemento, che dopo aver subito per azione della cisterna in moto un'iniziale rotazione rispetto a una sua fondazione, rimane saldamente incastrato nella

massicciata, con un'evidente parte della sua punta sporgente e tale da poter attingere e penetrare il mantello della cisterna". Chiude poi alla fine e dice: "E' in ragione di tale raggiunta condizione di incastro che la resistenza opposta può ben assumere i valori necessari per la foratura della cisterna, condizione che nessuno degli studi condotti per conto di R.F.I. si è peritato di evidenziare". Non mi sono accorto, ma sono in realtà già arrivato alle conclusioni. Magari qualche altra cosa la aggiunge il collega, ma, ripeto, io faccio... confido fortemente che questa memoria sia... ma è così, non può essere che così, già sappiamo, voglio dire, che un Collegio scrupoloso come è questo ha sicuramente fatto tesoro di tutto il materiale probatorio che è stato portato. Noi vediamo anche da questa memoria la storia controversa poi della ricostruzione alternativa che fa R.F.I., una serie di lavori di area F.S. iniziali, prima che si scoprisse, "ohibò, come giustifichiamo l'impatto dell'85890 sul picchetto, sulla controrotaia 13B"? Prima di questo una serie di atti ufficiali di R.F.I., che dicevano che l'aggancio locomotiva/prima ferrocisterna avesse tenuto fino alla fine, fino al momento finale diciamo dello sgancio. Sono la Commissione interna di R.F.I., la Commissione interna di Trenitalia, e poi abbiamo la Commissione di indagine ministeriale e quella del professor Toni. Nella nota 11 di pagina 12

sono riportate le conclusioni omologhe dei professori Beretta, Gigli e Resta. Gigli e Resta sono venuti a testimoniare pure qua, Presidente. Nella relazione del giugno 2010, ancora sulla stessa posizione il professor - parlo sempre di quelli di area F.S. - Chelli e Miccoli, nella loro relazione del 13/10/2011. Il professor De Iorio, il quale, diciamo, ha detto un po' tutto e il contrario di tutto. Nella sua relazione del 14/04/2010 afferma testualmente, è lui che parla, lui che parla nel 2010 però qua ha detto cose diverse: "Inoltre la breve distanza finale dalla cisterna alla locomotrice è la prova che fino a pochissimi secondi prima del loro arresto i due mezzi erano insieme". E' chiaro che se c'è questa prova non è possibile - abbiamo visto perché, la cosiddetta incompatibilità spaziale o geometrica che dir si voglia - che ci sia una corrispondenza verticale tra piegata a zampa di lepre e squarcio. C'è anche un'indicazione del fatto che i periti Vangi e Licciardello, ai quali peraltro questa Procura non aveva mai chiesto una ricostruzione della dinamica, infatti sono stati coerenti in questo, non si sono occupati proprio di dinamica e, diciamo, sono arrivati a conclusioni, diciamo così, del tutto - da parte di questo Ufficio - inattendibili. Presidente, c'è anche diciamo una contingenza storica, no? Sono degli elementi indiziari che è vero che *post hoc* non è *propter hoc*, ma,

diciamo, la successione nel tempo degli eventi è sempre molto eloquente. Durante la fase dell'incidente probatorio che succede? Che a maggio, mi pare, a maggio del 2013, mentre si sta svolgendo l'incidente probatorio che dura dieci mesi, mi pare, adesso vado un po' a braccio, la Commissione ministeriale comincia a rassegnare le sue conclusioni. Sono conclusioni che per legge deve in qualche maniera portare a conoscenza di tutti i soggetti interessati per vedere un po' che ne pensano. Questo lo prescrive la legge e la Commissione ministeriale lo fa. Ecco, più o meno da maggio 2013 parte la rincorsa del Gruppo F.S. ad una ricostruzione alternativa che abbandoni la primitiva idea della tenuta dell'aggancio e che poi parli di sgancio, e che poi parli di cisterna inclinata di 10 gradi sul binario numero 4, argomentando questa angolatura di 10 gradi soltanto ed unicamente dall'angolatura della linea di taglio - ma nella nota è scritto perché questa assunzione è, diciamo così, scientificamente inaccettabile - argomentando varie cose e argomentando tra l'altro il non argomentabile, perché questo ce lo è venuto a dire poi il professor Bruni ed è scritto (parole incomprensibili) - che in realtà diciamo poco prima del passaggio sulla zampa di lepre non soltanto la prima ferrocisterna si stacca dal locomotore, ma avviene lo stacco anche tra prima e seconda ferrocisterna. Un elemento inverosimile, ma,

diciamo, ad un certo punto, come si dice, il diavolo fa le pentole ma non fa i coperchi, e i coperchi sono saltati tutti. E anche diciamo in questa rincorsa allo sgancio prima del passaggio sulla zampa di lepre si sono accavallate tutta una serie di teorie e di valutazioni, dal filmato dell'ombra di mezzanotte, per intenderci e della zoomata dall'alto... che bisogno c'era? In realtà il bisogno ci stava. In quel filmato lì la ferrocisterna si sgancia 100 metri prima della zampa di lepre. Altri autori hanno detto qualche decina di metri dopo la zampa di lepre, in precedenza. Poi si passa al prima, chiedo scusa, 100 metri prima. Altri, tra cui Resta, Bruni e non mi ricordo chi altro, sei metri prima. Cinque metri prima invece è il professor Diana. 12 metri prima è non mi ricordo quale altra relazione. 8 metri prima. Insomma, chi più ne ha più ne metta. Insomma, è tale l'indicazione numerica che qualsiasi cosa può andare bene. Ora, non è spiegata dai tecnici F.S. cosa avrebbe spiegato lo sgancio, soprattutto in considerazione che, diciamo così, per la prima ferrocisterna lo sgancio è avvenuto poco prima del passaggio sulla zampa di lepre, che era un tratto del binario 4 assolutamente pacifico, perché non era quello sconvolto in precedenza dal carrello dell'85890. Non c'è la spiegazione di nessun evento traumatico che giustifichi questo sgancio. Tra l'altro lo sgancio invece tra ferrocisterna e locomotore in

occasione dell'impatto sul picchetto è dovuto proprio all'evento traumatico del picchetto. E insomma, abbiamo visto la ricostruzione del plastico che abbiamo sentito dire, su sollecitazioni del Pubblico Ministero, sentito dal professor Bruni che non corrispondeva alla realtà della sede ferroviaria al momento dei fatti e la decelerazione che i tecnici di area R.F.I. e F.S. attribuiscono allo sgancio tra prima ferrocisterna e locomotore è dovuto unicamente allo strappo violentissimo, questo sì, tra seconda ferrocisterna e prima ferrocisterna, strappo violentissimo perché, lo possiamo dire, perché addirittura ha determinato lo strappo del castelletto di trazione, lo stacco, l'avulsione traumatica del castelletto di trazione tra prima e seconda ferrocisterna. Io, diciamo, faccio rinvio alle memorie del... lo ripeto ancora una volta, faccio rinvio in realtà a tutto il materiale probatorio, però se dobbiamo tirare delle sintesi io faccio rinvio alle ultime memorie depositate e sottoscritte anche dal professor Toni, e in particolare, per quanto possa valere un lavoro di sintesi, a questa memoria del Pubblico Ministero che è di carattere riassuntivo e che pone nella giusta considerazione le conclusioni di un organo tecnicamente competente e terzo, qual è appunto la direzione generale delle investigazioni ferroviarie. Ma perché questo accanimento sui picchetti? Perché, come

vedrà, se noi andiamo a vedere per esempio l'esame della dottoressa La Spina, l'esame del... scusatemi un attimo... l'esame del 19/11/2014, questo a parte è un elemento che, come dire, è riecheggiato tantissimo in questo processo, l'Avvocato Stortoni interroga la dottoressa La Spina e dice, domanda dell'Avvocato Stortoni: "Rispetto al sistema picchetti, poi torniamo in Italia, o il sistema invece GPS" - si rivolge a La Spina e dice - "lei ha idea o sa che cosa comporta la sostituzione sotto un profilo tecnico e di impegno anche economico la sostituzione di questo sistema"? Là andiamo a finire, Presidente. Il problema era che la nota circolare del 2000 - dopo ne cito il numero perché se non la leggo non me la ricordo - che imponeva, prescriveva la sostituzione dei picchetti in occasione di rifacimento dei lavori dell'armamento, e che vietava la collocazione sulle linee ad alta velocità e ad alta capacità, con buona pace di quelli che sono venuti qui a dirci come testimone cose contrarie, cose contrarie ai documenti ufficiali di R.F.I., e sostanzialmente ci hanno detto il falso. Comunque ritorniamo al problema dei soldi, dell'impegno di spesa. L'Avvocato Stortoni ritorna: "Lei sa se questo nuovo sistema significa anche cambiamento di tutti i mezzi meccanici"? Perché è chiaro, non ci stanno soltanto le spese di rifacimento dell'armamento ma di sostituzione dei mezzi meccanici per potere impiantare il

nuovo sistema. La Spina non sa quanto venga a costare la sostituzione. Ricordiamo altresì, Presidente, all'udienza del 10/02/2016, il teste Mele, verbale a pagina 62, domanda dell'Avvocato Scalise, testuale, più o meno la domanda è questa: "Se lo Stato decidesse di cambiare i picchetti, i costi sarebbero proibitivi, rilevanti, irrilevanti"? L'ingegner Mele risponde: "Sarebbe un costo rilevante".

Qui venivamo, diciamo, al sancta sanctorum delle ragioni che hanno determinato il gruppo R.F.I. a individuare nella cosiddetta zampa di lepre il soggetto responsabile dello squarcio. Perché, Presidente? Perché vi è una miriade di elementi, documentali, tecnici, e d'altra parte c'è anche una prescrizione precisa nel Decreto Legislativo 81/08 - va beh, adesso non ricordo gli estremi, mi pare che sia l'articolo 28, ma poi dopo lo dirò con precisione - che prescrivono di sostituire ciò che è pericoloso con ciò che è meno pericoloso. Qui è il punto del problema. Il picchetto è sostituibile. La zampa di lepre forse un po' meno. Non che se la zampa di lepre avesse tagliato la cisterna non si sarebbero dovute usare regole prudenziali nel prevedere e nell'evitare o mitigare questo possibile rischio, ma il picchetto è sostituibile. E, diciamo, grosso modo sono circa ottantaquattro anni che le ferrovie, prima le Ferrovie dello Stato e 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 28 dicembre del 1930, la circolare 3/16-2157/8, circolare che si intitola "Distanza degli ostacoli fissi dal binario"; come tale è considerato dal combinato disposto degli articoli 11 comma 1 e 12 comma 2 della legge 26 aprile '74 numero 191 e dal relativo regolamento di attuazione, il D.P.R. 1° giugno '79 numero 469 all'articolo 9 comma 3; e, diciamo, il combinato disposto di questa normativa... la prima che ho citato era la legge sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro di servizio negli impianti gestiti dall'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, la seconda il regolamento di attuazione; queste disposizioni qualificano il picchetto come ostacolo, ne prescrivono una particolare evidenziazione con la vernice, ma 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 è la considerazione del picchetto come ostacolo. Sulle stesse tracce peraltro è anche la giurisprudenza della Cassazione, in particolare la famosa sentenza Todaro - di cui dopo indicherò gli estremi - che richiama a sua volta sia la giurisprudenza civile, sia la giurisprudenza penale della Cassazione.

Naturalmente non si riferisce al picchetto, ma si riferisce a tutto ciò che può costituire ostacolo o insidia nell'esercizio ferroviario. Ma diciamo che fondamentale in questo contesto di consapevolezza normativa e di ostacolo, è la stessa disposizione - adesso posso citarla - quella del 2000 sulla sostituzione del sistema di picchettazione con un sistema di regolazione delle curve su base assoluta, R.F.I. TCCAR ST AR01002A, in cui è la stessa R.F.I. a riconoscere natura di ostacolo alla circolazione ferroviaria, laddove precisa, leggo testualmente: "Sperimentazioni condotte in campo internazionale hanno dimostrato che le picchettazioni di tipo tradizionale causano riduzione di franchi tra le sagome e gli ostacoli". In sostanza dice: essendo, com'è noto, che la sagoma è lo spazio, come dire, in profondità che occupa il treno avanzando, dice che la presenza di picchetti, che sono ostacoli, riduce li spazi liberi, i franchi. Quindi c'è pertanto piena consapevolezza, in un documento tecnico di R.F.I., della pericolosità del picchetto, tra l'altro diciamo, anche se non specificamente con riferimento al picchetto, suffragata, o che sarebbe suffragata da sperimentazioni condotte in campo internazionale. Ricordiamoci, Presidente, del controesame dell'ingegner Pavirani all'udienza del 30 settembre 2015, il quale, diciamo, finisce per confermare le domande su questo contenuto

specifico della disposizione R.F.I. TCCAR ST AR01002A, e ci mette del suo. Io non me l'aspettavo che Pavirani aggiungesse altro. E dice, ad un certo punto si rivolge al Pubblico Ministero: "Guardi, io ne posso trovare altre di disposizioni dove dicono proprio espressamente che i picchetti sono di ingombro alla meccanizzazione delle lavorazioni, cioè per dire che il picchetto, come elemento dove era collocato"... eccetera, eccetera, eccetera. Quindi, diciamo, un'ottima precisazione da parte dell'ingegner Pavirani. Ma una generale consapevolezza della presenza lungo i binari di elementi tali da danneggiare le cisterne è presente ad esempio anche nella nota di R.F.I. del 04/01/2010 - credo senz'altro depositata e comunque per rintracciarla si trova al foglio 91178 del fascicolo del Pubblico Ministero - con cui R.F.I., replicando al precedente atto di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, seguente all'incidente di Viareggio, sub punto 4.4.4 così scrive: "L'eliminazione dai percorsi merci pericolose di oggetti che potrebbero danneggiare le cisterne che ora viene proposta" - perché sembrava quasi che dovesse essere poi il Ministero a proporlo, mica R.F.I. se ne poteva accorgere, continua R.F.I. a parlare e dice - "rappresenta un obiettivo sostanzialmente irraggiungibile dato l'elevatissimo numero e tipologia di ostacoli limitrofi al binario, su cui potrebbe collidere

una ferrocisterna in caso di svio". Forse è vero che vi sono altri ostacoli, ma questo è rimovibile, è un ostacolo che si può senz'altro eliminare, o perlomeno è un ostacolo la cui pericolosità, con tecniche costruttive e di installazione diverse, può senz'altro essere portata pari a zero. Che mi dice a fare che ce ne stanno tanti di enti ferroviari? Si mette a citare i ponti, le gallerie, e chi più ne ha più ne metta. Per il momento ponti e gallerie forse non possiamo eliminarli, ma gli ostacoli, Presidente, è dal 1939 che sono considerati come eliminabili, è quasi un secolo, ottantaquattro anni. Ma di che stiamo a parlare? Tra l'altro, Presidente, come dire, sia nella primigenia istruzione per il servizio dei manovratori che nella disposizione numero 15 di R.F.I. del 23/04/2007, che entrambe facevano riferimento alle cautele da prendere per il trasporto cumulativo da parte di un treno merci, di un treno trasportante merci pericolose o infiammabili, esplosive e profilati di ferro, diciamo è quella disposizione che sanciva la presenza del carro cosiddetto con materiale inerte. E' evidente che, diciamo, in questa valutazione del rischio è molto più importante, è molto più pericolosa una trave infissa nel suolo, perché di questo si tratta, un pezzo di ferro tagliato a sega da un lato e con la cannella dall'altro; ovviamente la parte sporgente è quella tagliata a sega, così, giusto per gradire una maggiore

capacità di taglio; infisso in un plinto di cemento armato, infisso nel terreno e circondato, solo circondato, dal ballast, e tanto alto da sporgere per regolamento di cinque centimetri dall'altezza del fungo, dall'altezza della rotaia. Non si possono definire birilli i picchetti, Presidente, come hanno detto i testi Genovesi e Bacca. E' incredibile poi tra l'altro che questa... abbiamo sentito - e lo dico diciamo senza ironia - dire che la sede ferroviaria non è un tavolo da biliardo. E va beh, resti là. Ma in una stessa udienza guarda caso due testi interrogati sui picchetti, guarda caso, usano la stessa espressione, paragonando il picchetto ai birilli. Io sfido i testi Genovesi e Bacca a giocare a birilli, a giocare a bowling o a bocce in una sede ferroviaria piena zeppa di picchetti e a cercare di abatterli usando le bocce. Vediamo se ci riescono.

Ora, tra l'altro qui ci troviamo, Presidente, di fronte ad uno snodo istituzionale delicatissimo, veramente molto, molto delicato, perché le premesse, diciamo così, sembrerebbero dover portare a conseguenze sul piano amministrativo diciamo molto pesanti. Faccio un piccolo passo indietro. C'è stata una nota rivolta dall'allora ministro Matteoli a Mauro Moretti, nella qualità ovviamente di amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, è la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti numero 0033565 del 19/08/2009,

confrontare produzione dibattimentale dell'08 luglio 2015, in questa nota lo scrivente, dopo aver sottolineato che la rete ferroviaria italiana R.F.I. è concessionaria dello Stato e titolare di un apposito contratto di programma, dopo aver sottolineato che la società Trenitalia svolge la maggior parte dei servizi relativamente al cosiddetto servizio universale, dopo aver sottolineato che per i punti 1 e per i punti 2 lo Stato trasferisce ogni anno ingenti somme al Gruppo Ferrovie dello Stato e che lo Stato ha finanziato ingenti investimenti per la tecnologia e per la sicurezza, passa a dire: guarda, più volte questo Ministero, per il quale io scrivo, ha dovuto richiamare più volte il Gruppo F.S. all'osservanza degli impegni che il Gruppo F.S. ha preso nei confronti del Ministero e dell'Agenzia. E dice ad un certo punto il Ministero: ricordati, tu R.F.I. non sei una semplice società per azioni, ma una società che vive tre momenti distinti, tutti vincolati al ruolo di organismo pubblico; sei concessionaria di un servizio pubblico, sei sottoposta alla vigilanza di un Ministero e sei supportata finanziariamente da un altro Ministero, quello dell'Economia e delle Finanze. Dice: pertanto - questo è uno snodo istituzionale pesantissimo - il Ministero dice: ogni atto, ogni iniziativa non coerente alle direttive sia del Ministero dei Trasporti, sia del Ministero dell'Economia, sia del Governo, si configura -

Presidente - come un atto di inadempienza contrattuale e specialmente quando questo comportamento coinvolge la sfera della sicurezza della rete e dei rotabili. Dice: perciò per piacere in futuro vedi di adeguarti a quello che ti diciamo. Alla luce di queste considerazioni, Presidente, pare veramente incredibile che con dichiarazione scritta di R.F.I. - e dopo ne daremo gli estremi - R.F.I. dichiarati di non voler ottemperare - dice così, "io non voglio ottemperare" - alle prescrizioni stabilite nelle raccomandazioni della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie in materia di picchetti. La Direzione generale per le investigazioni ferroviarie, a valle della conclusione del suo lavoro, raccomanda alla A.N.S.F., perché le investigazioni ferroviarie colloquiano con A.N.S.F. e la A.N.S.F. dovrebbe imporre le regole al gestore e all'impresa. La Direzione generale per le investigazioni ferroviarie si rivolge alla A.N.S.F. e dice: per piacere cerca di impegnare il gestore dell'infrastruttura affinché in via alternativa studi ed attui un mirato piano di graduale rimozione dei picchetti di regolazione, oppure elabori un piano di confinamento degli stessi, cioè oppure dice: per piacere, se proprio vuoi lasciare questi picchetti a terra, cerca di fare in modo che siano non pericolosi. Perché possono essere non pericolosi, fatti di un altro materiale, fatti veramente collassabili. E R.F.I.,

Presidente, si è esplicitamente rifiutata di adempiere a questa prescrizione, come emerge dalla nota di R.F.I. AD A0011 P2013 000 1019 09/10/2013, scrivendo: "La scrivente società non ritiene opportuno in tale quadro avviare alcun piano di rimozione generalizzata dei picchetti di riferimento". Cioè "me ne strafrego di quello che l'autorità pubblica mi sta dicendo". Autorità pubblica che... la nota del Ministero diceva "stai attento a rispettare quello che ti diciamo". E però non risulta, a fronte di detti inadempimenti e del prima esaminato solenne richiamo del Ministero, né effettuata una revoca tout-court della concessione, cosa che sarebbe potuta avvenire tranquillamente, né azionata una domanda giudiziale, tenuto conto dell'esistenza di pattuizioni anche privatistiche inevitabilmente connesse all'atto concessorio, così come è avvenuto nel caso in esame con le convenzioni del 21 maggio 2008 e del 22 e 29 dicembre del 2009, azione privatistica di risoluzione della concessione di contratto per inadempimento del concessionario degli obblighi contrattualmente assunti. Non è stato adottato né l'uno e né l'altro provvedimento, a fronte di un atto di ribellione, di inottemperanza del concessionario. Faccio rinvio, Presidente - sono sicuro che poi ne resterà traccia nel verbale stenotipico, al contenuto, che va letta tutta, ma alcuni passi giù li ho evidenziati - diciamo alla nota 31/10/2013 del Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti, protocollo DGIF SEG 351/2013 CL1-3,2-9 USCITA, del 04/11/2013. Faccio rinvio alla lettura di questa nota. Alcuni argomenti già li ho trattati. Qui dico soltanto una cosa che non ho detto prima e che anche la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie contesta con estrema veemenza, l'affermazione di R.F.I. che dice che in tutto il mondo ferroviario sono utilizzati i picchetti di regolazione delle curve. Dice il Ministero, è il Ministero che parla, non è la Procura: "Tale affermazione è apodittica, eccessiva e forzatamente inconcludente, in ultima analisi non aderente alla realtà". E' scritto "includente" ma credo che voglia dire "inconcludente". "Con essa si vuole far presumere che nessun gestore di infrastruttura in nessuna parte del mondo si sia posto in precedenza il tema della sostituibilità di tali elementi, cosa altrettanto non aderente alla realtà, visto che oltretutto già in una circolare del 1959 proprio le allora Ferrovie dello Stato segnalavano l'esistenza di circostanze, valutate da diversi altri Paesi europei, i quali erano già giunti alla soluzione di abolire il sistema dei picchetti". Se questo non bastasse poi cita anche la disposizione R.F.I. del 2001 sul sistema di picchettazione in occasione del rifacimento dei lavori della massicciata. E poi, diciamo, il Ministero dei Trasporti continua e dice: guarda, solo per

esemplificare, ti ricordo che nel Regno Unito le linee principali sono fatte così, in Spagna, sia per le nuove linee che per le vecchie vengono installati tubi di pvc riempiti di calcestruzzo, la cui resistenza è sicuramente inferiore rispetto a quella opposta dai nostri picchetti; in Austria sono utilizzati i picchetti, ma utilizzano marcatori presenti sui pali(?), eccetera, eccetera, eccetera. E qui è il Ministero che parla. L'eliminazione dei picchetti, oggetti che potrebbero danneggiare, nella prospettiva della A.N.S.F., la cisterna, si trova anche nella nota A.N.S.F. del 29/09/2009, numero 05392/09, fascicolo foglio 091-175, alla quale faccio rinvio. A.N.S.F. tra l'altro dice "è necessario che vengano individuate azioni mitigative, tra cui eliminare" - leggo testualmente - "dai percorsi delle merci pericolose quegli oggetti che potrebbero danneggiare le cisterne".

E vediamo un po' di storia. Il Ministero ha citato la disposizione del 1959 delle Ferrovie dello Stato, Direzione generale, prodotta dalla difesa il 29/10/2014. Poco più giù... allora, innanzitutto a metà pagina, diciamo, nel 1959 configurano... parlano esplicitamente di "ostacolo" per i picchetti. Sono un ostacolo, è detto proprio papale papale. Poi più avanti dice: "Queste circostanze sono emerse anche in altre reti europee, nelle quali si è già arrivati alla soluzione radicale"...

Presidente, stiamo parlando del 1959, dopo Viareggio non si contano le comunicazioni con cui R.F.I. dice che in tutte le reti del mondo ci stanno i picchetti. Insomma, Ferrovie contraddice se stessa. Ferrovie nel 2009, Ferrovie dello Stato, soggetti eredi dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, nel 2009, e mi pare anche nel 2010, contraddicono Ferrovie dello Stato del 1959. Sono loro che lo dicono: "Queste circostanze sono emerse anche in altre reti europee, nelle quali si è già arrivati alla soluzione radicale di abolire la picchettazione, modificando il modo di verificare e mantenere i binari secondo il giusto tracciato". Ho testualmente letto. Ma giusto per fare un po' di storia, la circolare è a disposizione, deposito della difesa del 16/07/2014, dell'ex Servizio lavori e costruzioni della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato. Fa riferimento alle contrapposte esigenze di carattere antinfortunistico, per quanto attiene da un lato la libera percorribilità dei sentieri e dall'altro la possibilità di effettuare operazioni di controllo sui picchetti senza dover accedere all'intervista fra i binari di corsa. Quindi illustra due diverse esigenze di carattere antinfortunistico nelle quali sono coinvolti i picchetti. Ricordiamo ancora un manuale tecnico del 1985, anche presente ai vostri atti, *Il manuale tecnico del binario - Caratteristiche geometriche del binario*, edito

da Cifi, che è il Collegio degli ingegneri delle Ferrovie Italiane, in cui, diciamo, parla all'inizio l'incipit relativo alla picchettazione, più avanti dice "se pensate allora di studiare un sistema di correzione che faccia a meno della picchettazione permanente", perché nella prima parte del punto 7.4, diciamo così, lo scritto illustra i limiti della picchettazione di tipo tradizionale. Ah, ecco, Presidente, adesso ricordo, è l'articolo 15 del Decreto Legislativo 81/08 che indica tra le misure generali di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro, alla lettera F la sostituzione di ciò che è pericoloso, di ciò che non lo è o è meno pericoloso, appunto la sostituzione quando è sostituibile. La testimonianza resa a dibattimento dalla dottoressa La Spina ha indicato un numero rilevante di Paesi che usano un sistema di picchettazione diverso da quello in uso presso le ferrovie italiane. "Tra l'altro, oltre ai più moderni sistemi di riferimento" - tra l'altro, quindi in aggiunta - "su base assoluta esistono numerosi sistemi di riferimento su base relativa che sono alternativi alla picchettazione con spezzoni di rotaia piantati nel cemento armato, come per esempio i picchetti realizzati in cemento con incorporato un ancoraggio di verifica strumentale, si tratta del cosiddetto "Brevetto Bosco", o picchetti di cemento semplici, profilati metallici di forma tubolare a sezione circolare e molti

altri ancora", che sono individuati tra l'altro in un apposito documento delle vecchie Ferrovie dello Stato, e anche forse di R.F.I., chiedo scusa, la Tariffa ATM. Ricordiamo ancora la nota A.N.S.F. protocollo 66/2013 A.N.S.F. RIS, che non indicherò nei particolari, ma insomma, sono sicuro che tutti quanti andremo a rivederla. In questa nota A.N.S.F. in buona sostanza evidenzia che il gestore R.F.I. non ha dato esecuzione alle prescrizioni della Direzione generale delle investigazioni ferroviarie in materia di rimozione dei picchetti. Indico altresì con estremi numerici un altro provvedimento, un'altra nota di A.N.S.F., è la nota del 31 ottobre 2013, la numero 007796/2013. Nella seconda pagina A.N.S.F. dice: "L'eliminazione dei picchetti in sé è una misura concreta, perché le attuali tecnologie diffuse e disponibili consentono di fare a meno dei picchetti. Del resto codesto gestore ha già identificato e realizzato da tempo tra le tecnologie"... e cita la nota, la disposizione tecnica R.F.I. TCCAR del 2001. Ai nostri atti abbiamo anche - anche qui non so indicare la data di deposito, ma l'affolliazione, e questo servirà per identificarlo, è a foglio 100034 - si tratta della nota redatta dall'ingegner Silvio Gizzi di R.F.I., che è il referente del progetto per l'attrezzaggio di alcune linee ferroviarie, in particolare la Bologna-Firenze-Roma e la Novara-Milano-Verona-Padova, quindi per l'attrezzaggio di

queste linee con sistemi di riferimento del binario su base assoluta, rivolta a Matteo Triglia, che è un ingegnere funzionario della struttura finanziaria di R.F.I., che è un po' quello che deve decidere se inoltrare o no alla sede superiore la relativa richiesta di fondi. Ecco, in questa nota, diciamo tra due tecnici, veramente fra un tecnico e un altro tecnico che però è l'autorizzatore della spesa, l'ingegner Silvio Gizzi in questo promemoria per l'ingegner Triglia, riferendosi agli obiettivi principali dell'attrezzaggio delle linee che ho citato con sistema di riferimento su base assoluta, dice: "Tra l'altro, controllare la posizione del binario e i relativi margini dalla sagoma del treno e gli ostacoli afferenti la linea". Quindi il problema era avvertito in ambito R.F.I. Con la nota A.N.S.F. protocollo 40/2009 A.N.S.F. RIS del 13/10/2009, che si trova a foglio 092420, la A.N.S.F. dice: guarda, in materia di disciplina normativa del picchetto ricordiamoci tutti... e questo A.N.S.F. dice della circolare F.S. numero L3/162157/8 del 28/12 - Presidente - del 1932, che la A.N.S.F. ricorda essere reperibile su sede R.F.I., che - dice A.N.S.F. - è ispirata dal principio informatore della incolumità del personale di linea, di quella dei treni e dei viaggiatori. Innanzitutto essa definisce come ostacolo ogni oggetto fisso che sporga sopra il piano del ferro. Inoltre la

circolare pone come distanza minima dagli ostacoli la quota di metri 2 dalla più vicina rotaia, poi col tempo è diventata un metro e mezzo e poi col tempo ancora è diventata 1,25 metri come è stato per il binario 4. Per le curve con raggio fino a metri 1,500 e di metri 1,70, per una più vasta casistica; questa quota viene abbassata a metri 1,58 nell'interbinario delle stazioni. La circolare è questa, è fatta veramente bene. E' del 1932. In realtà poi essa stessa fa riferimento ad altre disposizioni, dal 1865 al 1926. Invece arriviamo, Presidente, nel 2010, la nota del 04/01/2010, per esempio, in cui R.F.I. rispondendo a Provinciali, diversamente da quanto onestamente affermato nella disposizione del 1959, nel 2009, sessant'anni dopo circa, dicono: ma quando mai, nessuna... a pagina... a foglio 097784, perché comunque si tratta... è successiva... sì, è verso la fine del punto 4.4, dice: "Non solo i picchetti di riferimento del binario (attualmente utilizzati in tutto il mondo)"... Presidente, è un falso, questo è un falso perché - vorrei dire - tu stesso, diciamo tuo padre, tra virgolette, il tuo progenitore, nel 1959 diceva che molte reti europee avevano abbandonato questo sistema. Nel 2009 e nel 2010 viene contraddetto quanto detto nel 1951... nel 1959, chiedo scusa. E ancora, nel Rapporto annuale sulla sicurezza per l'anno 2013 A.N.S.F. dice di non aver rilasciato ancora

l'autorizzazione di sicurezza proprio perché le raccomandazioni della Direzione generale non sono state ottemperate. Infatti scrive, a pagina 47, la A.N.S.F., ripeto, Rapporto annuale sulla sicurezza per l'anno 2013: "Nel corso del 2013 la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie ha formulato tra l'altro alcune raccomandazioni, oltre a quelle già formulate nel 2012, relative alla progressiva e mirata sostituzione dei picchetti di regolazione, o in alternativa alla loro protezione e all'effettuazione di una valutazione complessiva del potenziale rischio di costituire strumento di taglio e lacerazione da parte di enti e componenti dell'infrastruttura che siano tecnicamente eliminabili o sostituibili. A seguito dell'emanazione di tali raccomandazioni l'Agenzia ha indicato al gestore di darne attuazione in occasione del rinnovo dell'armamento e di finalizzare le valutazioni dei rischi alla definizione di una proposta da inserire nella revisione della specifica tecnica di interoperabilità relativa all'infrastruttura". Ma la raccomandazione era inottemperata e la A.N.S.F. è in difficoltà a rinnovare l'autorizzazione di sicurezza. Un richiamo ancora, Presidente, un'altra nota di R.F.I. Ancora nel 2013 R.F.I. contraddice se stessa del 1959. Si tratta della nota di R.F.I. del 18/10/2013, protocollo 007426/2013, che sicuramente è ai vostri atti, credo. A pagina... boh,

forse è a pagina 2, comunque è sotto il punto 1, c'è un punto 1 e sotto ci sono due puntini. Al secondo puntino dice: "I picchetti di regolazione dei binari sono utilizzati nella gran parte delle reti ferroviarie europee". Considerate un po' voi quanto possa essere coerente questa affermazione con la realtà dei fatti. Ancora - e questa è stata una delle affermazioni che ha fatto, diciamo così, fortemente... non voglio dire adirare, Presidente, ma fortemente sollevare osservazioni critiche da parte della DGIF - dice: "I picchetti per loro costituzione e progetto di installazione" - che non c'è mai stato prima - "sono collassabili e non possono determinare una forza di resistenza tale da poter squarciare una cisterna". Rinvio a quello detto mezz'ora fa e specificato dalla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie. Ancora, Presidente, nella nota del 07/08/2013 di R.F.I., nota protocollo 006014/2013, faccio un riassunto brevissimo. R.F.I. risponde ad A.N.S.F. ed alla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie dicendo esplicitamente che R.F.I. non ha mai fatto una specifica valutazione del rischio derivante dalla presenza dei picchetti, anche qui affermando - cosa non vera - che essi sono collassabili. E poi anche qui aggiunge... la rimozione costa, Presidente, perché dice, a pagina... insomma, indica che l'aggravio dei costi... ecco qua, dice: "Poiché codesta

agenzia" - è R.F.I. che parla - "si sforza di procedere alla rimozione dei picchetti almeno in occasione del rinnovo dell'armamento"... Presidente, ma non l'ha disposto la A.N.S.F. E' R.F.I. in una specifica nel 2001 che si proponeva come obiettivo quello di togliere i picchetti quando veniva rinnovato l'armamento. Qua veramente ci troviamo di fronte a una congerie di affermazioni diciamo non vere, ecco, diciamo che si mordono l'un l'altra. Dice: "Poiché codesta agenzia ha disposto di procedere alla rimozione" - no, sta scritto nella tua specifica del 2001 - "in occasione dei lavori di rinnovamento, seguendo un processo di lavorazione... è doveroso far presente le ricadute operative ed economiche di tali adempimenti". Ecco perché doveva essere la zampa di lepre a squarciare la cisterna. Già ho detto che più d'uno, mi pare in particolare i testi Vacca e Genovesi, forse Vacca in particolare, chiedo scusa se la mia memoria adesso mi inganna, hanno detto che i picchetti si trovavano anche sull'Alta Velocità. Presidente, è R.F.I. nei suoi documenti ufficiali che esclude la picchettazione di tipo tradizionale sulle linee ad Alta Velocità. Tra i numerosi provvedimenti ricordiamo il contenuto del punto 1.2 della ormai nota specifica R.F.I. del 2001, quella sulla sostituzione del sistema su base assoluta con picchetti. Infatti è scritto: "Le presenti linee guida saranno utilizzate automaticamente in caso di

costruzione di nuove linee comprese quelle ad Alta Velocità". Tra parentesi, per chi non avesse capito, R.F.I. scrive: "A.B", chiusa parentesi. Ancora, guardiamo il contenuto della relazione di R.F.I. datata 07/12/2009, trasmessa per fax dalla direzione della struttura legale di R.F.I. ed affoliata a foglio 100010, redatta dalla Direzione tecnica di R.F.I., firmata da Giovanni Costa e Maurizio Gentile. In questo atto è scritto tra l'altro che "detti sistemi, cioè quelli su base assoluta, operativamente sono applicati per le linee con velocità elevata, in coerenza... l'intero sistema Alta Velocità è stato attrezzato con i sistemi alternativi per il controllo di posizionamento di binario". Io credo che i testimoni che hanno dichiarato diversamente hanno dichiarato cose false. Ancora, nota R.F.I. UA del 16/04/2010, affoliata a foglio 230043 e indirizzata alla Procura della Repubblica di Lucca, è scritto: "I binari di tutte le linee della rete ferroviaria nazionale, con l'eccezione delle linee ad Alta Velocità e ad Alta Capacità, sono tutti controllati con il sistema di picchettazione su base relativa". Ma con l'eccezione delle linee Alta Velocità, Alta Capacità. Chi ci è venuto a dire che l'Alta Velocità aveva anch'essa la picchettazione tradizionale perché l'ha detto? Ma insomma, e poi c'è ancora altro. Io al momento diciamo che sulla dinamica dell'incidente, che è poi finalizzata

all'individuazione dell'ente tagliatore e sulla disciplina normativa dei picchetti io ho finito. Non so se il collega ha altro da dire. E dopo passeremo ad un altro argomento.

PRESIDENTE - Prego. Spenga il microfono, Pubblico Ministero.

P.M. DOTT. GIANNINO - Grazie. †Buongiorno. Cerco di concludere velocemente sull'argomento picchetto, molto velocemente sull'aspetto tecnico e della dinamica, perché non potrei mai esprimere i concetti in una maniera... non migliore, ma neanche avvicinabile o paragonabile a come li ha espressi il professor Paolo Toni in tutte le memorie che abbiamo depositato per controdedurre a tutte le evidenti anomalie che erano emerse nel corso degli esami e controesami dei consulenti tecnici delle varie parti F.S. Volevo soltanto indicare ulteriori elementi della nota della DGIF, che ha iniziato ad esporre il collega, perché quello che è successo in questa aula, ossia delle evidenti anomalie nella ricostruzione dell'incidente, purtroppo è un qualcosa che è avvenuto da sempre. R.F.I. sin dai primi giorni dell'incidente ha attuato una vera e propria politica di sbarramento sul picchetto, a prescindere da quelle che fossero le reali necessità di accertamento delle cause dell'incidente. Questo è evidente dalla lettura della prima commissione di inchiesta affidata alla direzione dell'ingegner Pavirani. Pavirani poi è stato sentito anche in questa aula e

vedremo qualche passaggio della testimonianza del'ingegner Pavirani, dalla quale emerge con assoluta chiarezza il fatto che quella commissione non ha accertato alcunché, quella commissione ha stabilito che bisognava escludere la responsabilità del picchetto e solo e soltanto su questo solco da quel momento in poi tutta l'area F.S.-R.F.I. in particolare ha lavorato. Ed è così che è proseguita l'indagine durante l'incidente probatorio, durante questo dibattimento, in modo tutt'altro che limpido e tutt'altro che teso a verificare tutti gli elementi idonei e concreti e capaci di ridare una ricostruzione oggettiva e la più verosimile e plausibile possibile. R.F.I. si è spinta in dichiarazioni di certezza, di absolutezza, di impossibilità, di un picchetto che sarebbe un birillo. Abbiamo sentito testimoni ammaestrati venire a parlare di un birillo, senza domanda, uno dopo l'altro a parlare di birillo, un birillo che si sposta solo a guardarlo, un birillo che dà fastidio solo se qualcuno fumando, qualche teste, ora lo leggeremo, "sì, ma il picchetto dà fastidio solo se uno fuma, ci passa vicino e ci inciampa perché non lo vede". Affermazioni di questo tipo. Che l'atteggiamento di R.F.I. sia stato questo sin dall'inizio, non è stato denunciato soltanto da questo Ufficio. Nella nota della DGIF del 31 ottobre 2013, che risponde alle affermazioni di R.F.I... perché c'è stato un costante e continuo

scambio di informazioni tra la DGIF ed R.F.I. Si è anche sostenuto in questa aula che la DGIF avrebbe escluso R.F.I. dal contraddittorio ammettendo invece le altre parti. Anche questo è assolutamente contrario, assolutamente contrario a quello che è realmente accaduto. Anzi, l'unica parte e gli unici soggetti che hanno realmente interloquuto nel merito tecnico con la DGIF sono l'ingegner Moretti, l'ingegner Elia e la società R.F.I. Sono stati espressamente convocati, si sono presentati presso la DGIF, hanno interloquuto con la Direzione generale, hanno chiesto, soltanto loro hanno chiesto ed ottenuto un supplemento di indagine. Tutto questo la nota della DGIF lo esplicita.

La prima considerazione è proprio sul metodo. La DGIF risponde alle note di R.F.I., che contestavano appunto il metodo della Direzione generale per le investigazioni ferroviarie. E' la stessa DGIF, organo terzo... è l'organo nazionale investigativo Presidente, non è una parte civile, è stato ammesso con i poteri della parte civile al solo scopo di consentirgli di essere presente durante l'incidente probatorio, ma non è parte civile. L'ordinanza del Giudice Dal Torrione e anche del Giudice Silvestri, che ammise la DGIF a partecipare all'incidente probatorio, era esclusivamente limitata alla possibilità di consentire la facoltà di partecipare. E' un organo terzo istituito per legge ed è l'organo nazionale

investigativo in ambito ferroviario. Così risponde l'organo investigativo nazionale: "Entrambe le note di R.F.I. presentano contraddizioni interne e tendono in modo palese ad alterare e deformare il reale". Siamo in fasi che precedono questo dibattito. Ancora, questo sulla resistenza opposta dal picchetto l'ha letta... il primo argomento ve lo ha esposto il collega. Anche su questo la DGIF bacchetta R.F.I. perché così risponde: "E' evidente che l'affermazione con la quale R.F.I. sostiene che l'utilizzo dei picchetti è sempre stato fatto nella consapevolezza della collassabilità è patentemente priva di ogni credibilità". Affronta le sperimentazioni che R.F.I. ha effettuato sulla presunta scarsa resistenza del picchetto, che abbiamo visto anche in questa aula, con delle ruspe che gli danno uno schiaffo o con una catena che la tiene in punta. Tutte sperimentazioni volutamente diverse dal reale. Perché R.F.I., anziché mettere in campo mostri da 100 tonnellate, bracci metallici che danno lo schiaffo al picchetto, perché non ha fatto una ed una sola sperimentazione mettendo un carro a cavallo di due binari per vedere come la punta della zampa di lepre mai sarebbe arrivata all'altezza della cisterna? Bastava mettere un carro di traverso su una zampa di lepre per vedere che la punta della zampa non arriva lì. Perché ha fatto tanti esperimenti, tranne l'unico che poteva riprodurre, o comunque avvicinarsi a riprodurre la

realtà di quello che è successo? Tant'è che anche la DGIF dice: guardate R.F.I. che le vostre... intanto non avete mai fatto calcoli, e poi gli esperimenti che fate sono diversi da quello che è successo nel reale. E infatti la DGIF dice: "Tale condizione è del tutto diversa rispetto a quanto potrebbe essere accaduto e a quanto può essere successo nel picchetto, che ruotando è rimasto saldamente incastrato al suolo". Ancora, sull'argomentazione su cui si è soffermato adesso il collega, della inesistenza, della non corrispondenza al vero del fatto che i picchetti siano utilizzati in tutto il mondo. E' il secondo argomento: "Anche tale affermazione è apodittica, eccessiva e forzatamente includente, in ultima analisi non aderente alla realtà". Queste non sono parole del Pubblico Ministero, sono parole dell'organismo nazionale investigativo istituito per legge. E poi dice: "Ad esempio" - perché non va ad analizzare tutti i Paesi europei - "nel Regno Unito, in Spagna e in Austria i picchetti non vengono utilizzati". Affronta, nel terzo argomento, rispondendo anche a quello che abbiamo sentito in questa aula sulle forze, potenze, calcoli, tonnellate: "Questa D.G. ha convenuto con la Commissione ministeriale di inchiesta nominata per Viareggio sull'evidenza del fatto che fosse praticamente impossibile affrontare l'analisi tecnica dell'evento utilizzando ipotesi e metodiche di calcolo nella sfera della dinamica del moto,

degli urti, delle energie possedute e scambiate dalle resistenze dei materiali. Quanto sopra ha indotto la Commissione ministeriale di inchiesta alla cautela, che andrebbe considerata anche come corretta applicazione di una necessaria deontologia professionale e di scegliere una strada d'indagine meno incerta, preferendo quindi concentrare il lavoro su un'analisi cinematica del moto della cisterna, insieme alla correlata verifica delle possibili interferenze geometriche tra la stessa cisterna durante il moto e i possibili elementi che hanno procurato lo squarcio". E si sarebbero accorti quindi anche in R.F.I. che la zampa di lepre non solo non si trovava in corrispondenza dello squarcio con il carro ancora agganciato alla locomotiva, ma che anche l'altezza della zampa di lepre non poteva raggiungere la prima porzione del danno. E poi ancora, sulla parte finale relativa alla rimozione dei picchetti e sulle proteste di R.F.I. che a tutt'oggi sembra non si sia adeguata a quella prescrizione, salvo poi sentire invece da alcuni testi che stanno provvedendo alla sostituzione in modo graduale, com'era in effetti stato chiesto anche dalla DGIF e dall'Agenzia nazionale: "Col provvedimento si è inteso sottolineare come non sia in alcun modo azzerabile il rischio di impatti sull'infrastruttura" - ovviamente, l'abbiamo sentito più volte e siamo d'accordo - "visto che essa nella sua complessità non può essere alterata,

se on in pochi elementi per guadagnare un migliore livello di sicurezza. Tra tali elementi comunque i picchetti sono tra quelli certamente alienabili e sostituibili nella loro funzione, con tecnologie ad impatto nullo". "Tra l'altro l'alienazione dei picchetti" - ancora a pagina 6 - "comporta oneri praticamente neppure apprezzabili". E infine, all'ultima pagina affronta il tema delle contestazioni del risultato finale della Direzione generale per la presunta violazione del contraddittorio: "Nel caso specifico, nella seconda parte dell'inchiesta sull'incidente di Viareggio non solo le interlocuzioni sono regolarmente avvenute con i vertici di R.F.I. e con quelli di F.S. Holding, ai sensi della legge istitutiva, ma la Commissione di inchiesta ha provveduto a fare anche un approfondimento nel proprio lavoro introducendo nell'analisi fino a quel momento condotta una simulazione del moto della cisterna", espressamente richiesto proprio da quelle stesse parti che oggi dicono "non mi avete fatto partecipare e c'è stata quindi violazione del contraddittorio".

Il teste Pavirani. Perché dicevo si è lavorato sin dall'inizio non a cercare di capire cosa fosse successo ma a cercare di bandire fin da subito la responsabilità del picchetto nella provocazione dello squarcio, a prescindere da una reale volontà di accertamento? Se voi leggete la testimonianza dell'ingegner Pavirani, che è il

presidente di quella Commissione di inchiesta di R.F.I. che ha condotto al responso per questa società sulla inesistenza della responsabilità del picchetto, voi troverete che la Commissione ha effettuato i lavori senza verificare gli oggetti coinvolti nell'incidente, senza prendere le misurazioni sul posto, senza misurare sugli oggetti in sequestro. Ha fatto tutto senza nessun dato scientifico disponibile. Questo ce lo conferma il presidente di quella Commissione qui in udienza. Ancora, sentite le domande del Pubblico Ministero su come mai avessero allora optato per la zampa piuttosto che per il picchetto, anche qui "ma, perché il picchetto non ha nessuna capacità di resistenza", dato che nessuno aveva mai potuto accertare, "però abbiamo deciso che il picchetto... è evidente, lo sanno tutti che il picchetto non ha nessuna resistenza e quindi non... lo abbiamo escluso fin da subito, fin dall'inizio". A pagina 110: "No, ma l'esperienza è che la zampa di lepre non è deformata, cioè se la trovo deformata c'è qualcosa che non va". Ma di deformato è molto di più, perché era abraso nella testa e c'era il picchetto, di deformato c'era anche una controrotaia; però siccome la zampa di lepre era deformata si è puntato dritto fin da subito, senza misure, senza dati e senza esperimenti, sulla zampa di lepre. E allora dice il Pavirani: "Quindi *why not?* Perché? Perché c'è questa deformazione? Allora abbiamo

l'obbligo di fare la verifica di queste deformazioni". Giusto. Vero. E perché non le avete fatte anche sul picchetto e sulla controrotaia? E infatti dice: "Queste deformazioni dovevamo chiederci il perché, può essere su un deviatoio come può essere sulla pila di un ponte, può essere... perché abbiamo questi segnali"? Il Pubblico Ministero allora chiede: "Perché invece non avete sentito l'esigenza, visto che c'era una deformazione sul picchetto, di analizzare anche quella"? E la risposta di Pavirani è sconcertante, perché dice: "Perché era evidente da dove nasceva, cioè era evidente che c'era passata sopra la cisterna". Bene. A maggior ragione. Se c'è una deformazione, un'abrasione, dei segni di lucidità, delle rigature e delle striature molto simili a quelle presenti sulla parte... sulla cisterna, ed è evidente che la cisterna ci è passata su, perché neanche un minimo di accertamento sul picchetto, se l'unica certezza era che la cisterna è passata sul picchetto e lui stesso dice "invece sulla deformazione della zampa non so nulla, non sapevo cosa era successo alla zampa, non sapevo cosa c'era passato"? E allora non è un elemento per dire "forse è più probabile il picchetto" e approfondire l'indagine? No. Siccome sul picchetto so che c'era passata la cisterna e invece non so cosa aveva deformato la zampa, è stata la zampa a provocare lo squarcio. Non mi sembra tanto coerente né logico. Eppure

questo è il metodo di quella Commissione, di cui ci ha parlato il suo presidente. Salvo poi confermarci che in seguito non ha fatto lui altri tipi di indagine. Vi voglio però sottolineare un dato della Commissione di inchiesta di R.F.I., visto che abbiamo chiuso questo argomento, in proposito degli unici dati tecnici in possesso della Commissione, che erano i dati ricavati dal DIS, le solite letture tachimetriche, e ovviamente la visione degli spazi e degli oggetti dove si trovavano. E avrete visto, l'abbiamo notato tutti, che c'era la locomotiva più avanti, a pochi metri dalla locomotiva un carro ed un solo carro, isolato da tutto il resto del convoglio, che era fermo diversi metri più indietro. Quindi chiunque si chiede: ma se si fosse sganciato tutto insieme, come vogliono sostenere tutti i tecnici, oggi e solo oggi, perché poi vedremo da quando nasce questa esigenza, cos'è che ha portato la prima cisterna a 15-20 metri - ora non mi ricordo quanti - più avanti rispetto a tutto il resto del treno? Se si sono sganciati insieme, se la locomotiva si è sganciata dal resto del convoglio, avremmo trovato la fila dei 14 carri e più avanti la locomotiva. Perché invece una fila di tredici carri, poi uno spazio percorso, il primo carro e la locomotiva vicina? Tant'è che Pavirani dice: "La visione" - come hanno poi confermato anche altri - "della posizione del primo carro testimonia che fino a pochissimi secondi

prima il carro e la locomotiva erano agganciati". Tant'è che la locomotiva trainando solo il primo gli ha fatto fare un po' di metri portandoselo via dagli altri tredici. Poi c'è stato lo sgancio e la locomotiva si è distanziata anche dal primo. Ma non basta solo questa considerazione. Pavirani e la sua Commissione lo dicono espressamente a pagina 12 del loro lavoro d'inchiesta. Dicono: "In quel momento si è avuta la fase rovinosa della marcia del treno che ha portato a rovesciarsi sulla sinistra il primo carro seguito da altri carri. In questa posizione, ancora trainato dalla locomotiva, il primo carro ha incontrato sul suo percorso alcuni enti che possono averlo tagliato". Ancora trainato dalla locomotiva. Durante l'incidente probatorio si dimostra che con il carro ancora trainato dalla locomotiva, come poi ha accertato la Commissione ministeriale della DGIF, viene esclusa con certezza l'interferenza tra zampa e primo carro, quindi dagli addosso all'aggancio. Quindi loro stessi, che avevano confermato e dato per provato, in alcune consulenze si dice "è provato che erano ancora insieme", da quel momento in poi nasce lo stillicidio di nuove considerazioni per cercare di sostenere che invece il primo carro si era sganciato prima della perforazione. Non ultimo il lavoro dell'ingegner Cinieri, su cui non spendo nessuna parola e rimando alla memoria già depositata a firma nostra e congiunta del professor Toni,

in cui si mettono in evidenza le fallacità, chiamiamole così, del metodo utilizzato, proprio al fine... quello era un lavoro che doveva portare a dimostrare che c'era stato lo sgancio. Perché non prima? Perché dopo l'incidente probatorio tutto questo lavoro, tra l'altro con quel metodo più che sospetto e più che discutibile? Non solo. Ancora, uno dei consulenti dell'area R.F.I., il consulente De Iorio, nella sua relazione del 14 aprile 2010, quindi siamo già a distanza di diversi mesi dall'incidente, quasi un anno dopo, quindi dopo avere effettuato tutti i calcoli e studi, voi noterete che a pagina 5 anche lui dice che "la breve distanza finale tra la prima cisterna e il locomotore è la prova" - è la prova - "che fino a pochissimi secondi prima dell'arresto i mezzi erano insieme". Poi qui Resta è venuto a dire "sì, ma pochissimi secondi può voler dire due come dieci, quindi potrebbe essersi sganciata anche prima della zampa di lepre. Non voleva dire che era andata avanti insieme alla locomotiva fino a pochissimi secondi prima del loro arresto". Ma non ci dice come mai il primo carro è distanziato dagli altri tredici. Ancora, sulla interferenza - vado veramente per punti sulla dinamica, perché voglio concluderla nel giro di pochissimi minuti, ho praticamente finito e rimando ancora, ribadisco, alle memorie del professor Toni - la figura 12 è quella che testimonia l'evidenza per tutti e fin da subito - a

pagina 9 - del fatto che la cisterna non può essersi squarciata sulla zampa di lepre. Questo è De Iorio. Questi sono disegni del consulente De Iorio di R.F.I. Quello è il piano del ferro, quella è la cisterna. La linea rossa è il piano del ferro, su cui anche la zampa di lepre si trova. E quello è lo squarcio. Più in alto, come ha detto centinaia di volte il professor Toni basandosi sui dati della Scientifica, che con il laser hanno misurato che la prima imbozzatura, il primo danno, nasce ad un'altezza di circa 10 centimetri più su di quello che può essere individuato come il piano del ferro. Ne volete la conferma? Andate a vedere la figura 17 a pagina 13, in cui sempre De Iorio spiega, spiega anche quel disegno: "L'estensione longitudinale della zona abrasa è compatibile con la geometria della piegata". E ora vi dice perché, perché in questo lavoro arrivava a sostenere che era documentato e provato il danno fatto dalla piegata perché il carro sarebbe stato appoggiato sulle traversine. Quindi per far sì che la piegata colpisse a quell'altezza il carro doveva appoggiare sulle traversine, essere quindi 20 centimetri più giù, 15-20 centimetri più giù di quanto era, perché sappiamo che in realtà era sul piano del ferro, perché era inclinato e strisciava sui binari. Tra i binari e le traversine c'è una bella differenza. Quindi De Iorio dice: siccome strisciava sulle traversine si abbassa ed

ecco lì che la zampa di lepre arriva a quell'altezza sulla cisterna. Ma invece no. Si è scoperto - e anche loro l'hanno affermato - che la cisterna non era sulle traversine. Era sui binari. Quindi sale. E quindi eccola lì la figura 12, sale anche il punto del primo danno. Come fa la cisterna dalla prima ipotesi di strisciamento sulle traversine a combaciare il danno con l'altezza della zampa di lepre, perché è la cisterna che va più giù? Come si fa a rimanere sulla stessa ricostruzione quando poi la cisterna è 15-20 centimetri più su perché striscia sui binari, ma il danno rimanere sempre alla stessa altezza sul mantello? Nessuno ce l'ha spiegato perché non è spiegabile.

Vi leggo prima qualche testo normativo per discutere sulla prevedibilità del pericolo e sulla configurazione del picchetto come ostacolo, e vi leggo, parto dal testo del Decreto Legislativo 81 del 2008. L'allegato 4 al paragrafo 1.4.9: "I pavimenti degli ambienti di lavoro e dei luoghi destinati al passaggio non devono presentare buche o sporgenze pericolose e devono essere in condizioni tali da rendere sicuro il movimento e il transito delle persone e dei mezzi di trasporto". 1.4.10: "I passaggi non devono essere ingombrati da materiali che ostacolano la normale circolazione. Quando per evidenti ragioni tecniche" - questo è il testo normativo, Presidente - "non si possono completamente eliminare

dalle zone di transito ostacoli fissi o mobili che costituiscono un pericolo per i lavoratori o i veicoli che tali zone devono percorrere, gli ostacoli devono essere adeguatamente segnalati". Vediamo cosa dice il Testo unico sulla sicurezza ferroviaria, che è il 191 del 1974, che è intitolato "Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato". L'articolo 11 e l'articolo 12 sono quelli che nella specie interessano e voi noterete che sono dello stesso tenore dell'allegato che vi ho appena letto, del Decreto 81 del 2008. L'articolo 11: "La sede ferroviaria deve essere tenuta sgombra di ogni oggetto rimovibile fino alla distanza di un metro e mezzo dalle rotaie. Fanno eccezione gli attrezzi e i materiali per i lavori, purché non impediscano il libero e sicuro transito dei rotabili. Oltre al limite suddetto, gli oggetti devono essere sistemati in modo da non costituire pregiudizio alla regolarità dell'esercizio ed alla sicurezza delle persone". Quindi è anche nel testo normativo scritto e consacrato che oggetti lungo il percorso ferroviario possono costituire un pericolo. Articolo 12: "Quando per ragioni tecniche e funzionali non si possono eliminare o allontanare dal binario gli ostacoli fissi che si trovano a meno di un metro e mezzo, gli ostacoli devono essere opportunamente segnalati". Il decreto attuativo di questo

testo 191 del '74 è il D.P.R. 469 del 1979. L'articolo 9 del D.P.R. 469 del 1979 parla di ostacoli lungo la linea. E guardate, negli ostacoli lungo la linea cosa c'è. Parla di "ostacoli fissi ineliminabili, ad eccezione dei marciapiedi e dei piani situati a distanze inferiori di un metro e mezzo, devono essere tinteggiati; i picchetti di riferimento devono essere tinteggiati con vernice bianca". Perfetto. Parlando di ostacoli, gli ostacoli devono essere tinteggiati di bianco. Tutto questo mi serviva per andare a leggere l'origine, l'origine della conoscenza del pericolo da parte delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo visto che i testi normativi, sia l'81 del 2008 che quelli della sicurezza delle ferrovie in materia di infortuni del lavoro, prevedono la necessità di porre queste attenzioni sugli ostacoli e che i transiti anche per i mezzi di trasporto non devono presentare sporgenze. Ben prima la circolare del 28 dicembre del 1932, circolare F.S., sentite cosa dice: "Per quanto riguarda la distanza degli ostacoli" - quindi il picchetto, perché il regolamento dice che il picchetto è un ostacolo - "in generale, dalla sagoma stessa agli effetti delle disposizioni di regolamento, per la prevenzione degli infortuni, non esistono per le ferrovie disposizioni legislative applicabili agli ostacoli fissi oltre quella dell'articolo 221 della Legge Lavori Pubblici" - nientepopodimeno - "del 1865, secondo il quale la

larghezza libera non deve mai essere minore a quanto è necessario non solo per il libero passaggio dei veicoli" - non solo quindi mi basta che il treno passi - "ma anche per la sicurezza del servizio di guardia e manutenzione. Le disposizioni del regolamento per la prevenzione degli infortuni prescrivono solo che la strada sia tenuta sgombra fino a un metro e cinquanta dalle rotaie di ogni oggetto che non sporga sopra il piano del ferro e a più di un metro e mezzo quando trattasi di oggetto più alto delle rotaie". Nella circolare si dice. Quindi un oggetto che è più alto, che sporge più delle rotaie, dev'essere a più di un metro e mezzo. Andiamo avanti. "Tali disposizioni riguardano unicamente depositi temporanei di materie ed attrezzi ed è perciò che nelle istruzioni sugli armamenti e meccanismi fissi è indicata come buona regola"... come buona... siccome la legge prescrive che gli ostacoli sporgenti devono essere a più di un metro e mezzo dalla rotaia, ma si applica soltanto ai depositi temporanei, è per questo che non applicandosi quella norma direttamente a questo obbligo, è per questo che è indicata come buona regola dal '32 tenere gli ostacoli di carattere fisso "a due metri dalla rotaia più vicina". "Tale concetto viene in seguito riconfermato con la circolare di servizio del 1926 relativo alla distanza degli ostacoli fissi nei riguardi della incolumità del personale di linea, di quello dei treni e di quello dei

viaggiatori, con la quale in definitiva si disponeva che in occasione di nuovi impianti o di modificazione di quelli esistenti, venisse osservata la distanza di due metri" - sentite - "che dava un sufficiente margine di sicurezza anche nei casi più sfavorevoli". Quindi non è vero che mi devo preoccupare solo del treno dritto, che quando viaggia e va tutto bene non ci sarà mai un problema di ingombro e di sporgenze. Anche il testo unico dell'81, quando ci dice che non ci devono essere sporgenze più alte della rotaia, ma è ovvio che non si riferisce al treno che viaggia, perché il treno che viaggia non può avere una sporgenza al centro dei binari, è fin troppo ovvio. Ma lungo la linea, ecco perché - e lo dicono nel '32 - "perché la distanza di due metri dava un sufficiente margine di sicurezza anche nei casi più sfavorevoli". E' ovvio che se un treno ha un incidente, uno svio, un ribaltamento, va a finire sul picchetto o sulla sporgenza che non ci deve essere, ai sensi della 171 del '94, ai sensi della 81 del 2008 e come detto in questa circolare. "Un sufficiente margine di sicurezza nei casi più sfavorevoli". Pagina 2: "Le suddette distanze devono essere rispettate per tutti gli ostacoli laterali, salvo le eccezioni di cui appresso e fino all'altezza di 3,25 metri sul piano del ferro. Al di sopra di tale altezza" - dice - "è sufficiente che vengano osservate le distanze per il passaggio dei

rotabili". E poi sotto, andiamo a leggere quindi le eccezioni. Quindi questo si applica tranne a cosa? "Restano esclusi dalle prescrizioni suddette le opere d'arte, i ponti, per i quali esistono tipi(?) e norme ben definite, nonché i segnali bassi" - non è un segnale il picchetto - "le cassette di smistamento, le cassette di contenimento, alcuni tipi antiquati di (parole incomprensibili), dischetti indicativi"... insomma, il picchetto non è escluso da queste previsioni che dicono "state almeno a due metri, così stiamo più tranquilli anche nei casi più sfavorevoli". "Tutti gli uffici ai quali la presente è diretta dovranno procedere, nel tempo più breve possibile, ad una verifica degli impianti di loro competenza e compilare un elenco degli ostacoli fissi che non rispondono alle norme sopraindicate". Mai fatto.

Sulla prevedibilità dell'evento, anche qui si è fatto un po' di strana confusione per dire: era imprevedibile che un treno si ribaltasse a quasi cento all'ora dentro una città al chilometro 119, che si ribaltasse solo il primo a causa di una rampa che lo faceva ribaltare, che poi percorresse altri metri, che si squarciasse su... dev'essere una prevedibilità da maghi, questa. Ma la Cassazione è per fortuna pacifica, io non ne leggo tante perché altrimenti staremmo qui fino a Natale per leggere la Cassazione sulla prevedibilità, cosa dev'essere inteso

per prevedibilità. Ve ne do una, salvo poi eventualmente integrare, ma la ricerca è fin troppo facile. E' la sentenza della Sezione Quarta numero 46/75 del 17 maggio 2006: "Nel tema del delitto colposo, nel giudizio di prevedibilità richiesto per la configurazione della colpa va considerata anche la sola possibilità per il soggetto di rappresentarsi una categoria di danni, sia pure indistinta, potenzialmente derivante dal suo agire. In altri termini, ai fini del giudizio di prevedibilità, deve aversi riguardo alla potenziale idoneità della condotta a dar vita ad una situazione di danno e non anche alla specifica rappresentazione ex ante dell'evento dannoso così come si è concretamente verificato in tutta la sua gravità e tipica estensione". Questa è fin troppo evidente. Ma quindi che vi fosse un ostacolo lungo la linea, che per essere tranquilli anche in situazioni sfavorevoli bisognava essere almeno a due metri e che il picchetto è un ostacolo lo abbiamo appena affrontato. Vi leggo un... anzi, non ve lo leggo, ve lo indico, però vi indico soltanto un passaggio del 1998 - nientepopodimeno - del direttore del Laboratorio di igiene ambientale dell'Istituto Superiore di Sanità, quindi una persona qualificata, nella rivista Proteo, 1998, volume II, Marsili, Gianni Marsili è l'autore. Guardate cosa scrive. Intanto emerge con una chiarezza, parla proprio della sicurezza ferroviaria in particolare questo articolo, e

parla della mancanza di una cultura del rischio. "L'azienda ferroviaria infatti non ha mai evidenziato l'entità del rischio per l'incolumità a cui i viaggiatori sono stati esposti a causa dell'inefficienza, concentrando l'attenzione più sui danni diretti da essi subiti a causa della lunga sosta e dell'interruzione del servizio, che sullo scenario incidentale nel quale essi potevano essere coinvolti. La discussione è stata infatti mirata a mostrare il più basso raggio di incidenti delle ferrovie italiane rispetto a quelli di altri Paesi". Son passati sedici anni, mi sembra che il contenuto delle argomentazioni sia sempre lo stesso: non andiamo a vedere quello che è successo, siamo le più sicure al mondo, quindi non ci venite a rompere l'anima. Però dice l'autore, visto che parliamo di mancanza di cultura: "Analogamente, a fronte dello stillicidio di incidenti ferroviari che si sono susseguiti negli ultimi anni, nessuna autorevole voce ha mai formalmente posto la questione di cosa sarebbe potuto accadere qualora in uno dei deragliamenti o degli impatti con strutture fisse o mobili fossero rimasti coinvolti vagoni che trasportano sostanze tossiche o infiammabili". Tanto è imprevedibile che questa specie di Harry Potter nel 1998 diceva "ohi, attenzione a infischiarvene di andare a vedere cosa è successo nel caso concreto e dire sempre 'siamo i più bravi, siamo i più attenti, la nostra ferrovia è la più

sicura'". Ma perché nessuno si è mai posto il problema di cosa può succedere in un caso di deragliamento, se deraglia un vagone merci e va a finire su un ostacolo lungo la linea che succede? 1998. Esattamente quello che si è verificato undici anni dopo a Viareggio. Questo Marsili l'aveva scritto nel '98. Teste Mele, pagina 42. Domanda del collega, gli chiede: "Ma il picchetto ha natura di ostacolo"? Teste Mele: "Rappresenta un ostacolo". Pagina 42 del verbale del 17 febbraio 2016. Senza giri di parole: "Rappresenta un ostacolo". Ancora, alla stessa udienza, lo stesso teste ci conferma: "Ciò che si costruisce di nuovo è bene che venga fatto secondo questa nuova tecnologia perché consente, ripeto, migliori performances". E lo stesso vale per i rinnovi. Si parla di picchetto e di rinnovamento e sostituzione di picchetti dati da spezzone di metallo sporgente con altri tipi di picchettazione, in particolare quella GPS. Pagina 34: "R.F.I. oggi ha un programma di rinnovo della rete che prevede quindi tutta una serie di attività". La stessa cosa ce la conferma il teste Vacca alla stessa udienza del 10 febbraio 2016, pagina 74. Teste Vacca, come il teste Mele: "Effettivamente è un birillo il picchetto". Quindi non si erano per niente messi d'accordo questi due per dire che il picchetto è un birillo. P.M.: "Senta, ma lei ha detto che nella linea di sua competenza nei pressi di Bari è stato effettuato il

rinnovamento per un tratto di binario ed è stato installato il sistema su base assoluta". "Sì". "Perché avete installato questo sistema anziché rimettere i picchetti dopo il rinnovamento"? "Perché c'è l'evoluzione tecnologica, cioè nel senso che il sistema con riferimento su base assoluta è l'evoluzione della picchettazione, ma è l'evoluzione della picchettazione già dal 2001, anche all'interno delle ferrovie". "Esiste solo la picchettazione su base assoluta o le ferrovie avevano a disposizione già dal lontano 1902 altri tipi di materiali o strumenti per predisporre la picchettazione? Vi richiamo la Tariffa dei prezzi AM, Primo Volume, Edizione 1992. Intanto alla pagina 139 di questo documento, il codice è 2094, c'è scritto che non è vero che i picchetti sono appoggiati nella ghiaia, perché c'è ben descritta la modalità con cui devono essere realizzati i picchetti: "La predisposizione dei picchetti di riferimento ricavandoli da rotaie fornite dalle ferrovie in una delle stazioni limitrofe" - quindi costa poco, ecco perché si usavano gli spezzoni, perché le rotaie dismesse si fanno a pezzi e diventano picchetti - "mediante taglio a canello ad un'estremità e taglio a sega dall'altra e poi di lunghezza tale che posti in opera risultino infissi nel massello di fondazione" - quindi non sono birilli appoggiati nella ghiaia, hanno un massello di fondazione - "per almeno 35 centimetri e

sporgano con l'estremità superiore tagliata a sega di 5 centimetri al di sopra della rotaia". Poi potrete vedere andando avanti che c'è descritto che dev'essere effettuato uno scavo nella massicciata. Quindi non si spostano solo i sassolini, si fa uno scavo sotto al ballast, si scava, nello scavo nella massicciata si infissa, si infigge il massello di fondazione in cemento, dopodiché si richiude la massicciata e ci si mette sopra il ballast. Questo è il birillo appoggiato nella ghiaia. Non si parla mai qui di massello di fondazione e di scavo nella massicciata. Ma andiamo avanti. Erano, dicevo, l'unico metodo per picchettare e per verificare la posizione del binario? No. Se voi andate a vedere la Tariffa dei prezzi AM per l'armamento, sia nella versione del 1992 che in quella del 2008, in svariate pagine... ovviamente anche qui vi risparmio il martirio e ve ne leggo velocemente solo alcuni passaggi. 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 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. Siccome in galleria sono più stretti i margini, si riducono i franchi e aumentano i pericoli, perché lo spazio è poco. "In galleria" - udite udite - "vengono usate in posizione perfettamente verticale, delle piastrelle di terracotta smaltata di colore bianco costituenti picchetti di riferimento". Tariffa AM, gruppo D, voce AMPZ, comunque pagina 158 del documento. Piastrelle di terracotta smaltata, piastrine di acciaio saldate sulle cassette dei cavi, piastrine d'acciaio infisse sul marciapiede. Perché non l'hanno utilizzato, visto che dal '92 era possibile utilizzare anche sia le piastrine d'acciaio che addirittura le piastre di terracotta anziché le sporgenze, le rotaie tagliate a sega che sporgono dal binario? E i testi normativi dicono: le vie carrabili devono essere, per quanto possibile, se non è tecnicamente possibile eliminarli allora possono starci, ma almeno a un metro e mezzo; se è tecnicamente possibile eliminarli, ed ecco le piastrine d'acciaio, ecco le piastrine di terracotta, se è tecnicamente possibile eliminarli, le sporgenze non ci devono essere, per garantire il passaggio dei lavoratori e dei mezzi che quei lavoratori utilizzano. Viene confermato nel 2008, perché poi queste tariffe dei prezzi... questi sono i tariffari che R.F.I. predispone per dare gli appalti. Quindi quando predispone un

capitolato, appunto indica come dev'essere fatto il lavoro e possibilmente per il rispetto degli impegni di spesa. Nel 2008 R.F.I. conferma: "La stessa picchettazione, in occasione della sostituzione, potrà essere sostituita con piastrelle d'acciaio, piastrelle in terracotta"... e via dicendo. Tutti questi documenti sono ai vostri atti.

P.M. DOTT. AMODEO - Presidente chiedo scusa, aggiungo solo due cose. Non so se il collega l'ha citato, ma comunque c'è una circolare del 1981 del Servizio lavori e costruzioni, la L4.43114246, che in seconda pagina dice: "Nelle gallerie ove sia prevista la banchina pedonale, la picchettazione di riferimento dovrà essere costituita da piastre metalliche a livello del piano di calpestio, in acciaio inossidabile 1310"... eccetera, eccetera. Disposizione dell'81. L'ultima cosa e poi veramente non dirò nient'altro sui picchetti, Presidente, i picchetti realizzati da F.S. sono delle travi lunghe un metro, sostanzialmente. Di questo metro, 35-40 centimetri sono affogati in un plinto di cemento nel suolo, al di sotto della massicciata, quindi sprofonda per 35 centimetri nel suolo in una massicciata di cemento. Sporge poi di circa 50 centimetri di altezza rispetto alla massicciata, di 16 centimetri di altezza dal binario e di 5 centimetri per sopravanzare l'altezza del binario. Complessivamente lo spezzone di ferro - altro che birillo - è un metro, circa

un metro di trave di ferro. Chiedo scusa per l'intrusione.

P.M. DOTT. GIANNINO - Ancora, se non fosse bastato l'articolo dell'ingegner Marsili, Cagliari, 1999, un convegno sulle innovazioni tecnologiche dei metodi di tracciamento e controllo delle curve ferroviarie. Convegno Cagliari 1999. In questo convegno si è affrontata la tematica del miglioramento, anche in termini di sicurezza, apportato dalla sostituzione dei picchetti con sistemi tecnologici. In questo articolo, siccome molti testi ci sono venuti a dire in questa aula "no, ma il picchetto non ha niente a che vedere"... andateveli a vedere, ci sono diversi testi che dicono "ma il picchetto non c'entra niente con la sicurezza, serve soltanto per migliorare il confort nel treno, che se uno legge il giornale non c'ha le vibrazioni e quindi viaggia meglio. Quindi la regolazione del binario con i sistemi su base assoluta, molto più precisi, non garantiscono neanche più sicurezza, al massimo ti fanno viaggiare un po' più comodo e puoi leggere il giornale tranquillo dentro il treno. Questo ci hanno raccontato i testimoni, chiamiamoli così, venuti a dirvi queste cose. Vediamo se il picchetto non ha niente a che vedere con la sicurezza. Prendete questo articolo di Cagliari 1999 e guardate quante volte la sicurezza invece viene indicata. Paragrafo 4, siamo alla pagina 1, sotto: "Tale metodo di procedere è in perfetta sintonia

con le crescenti esigenze di efficienza e sicurezza". Andando avanti, nello stesso paragrafo: "Un eventuale intervento di ripristino dell'assetto geometrico originario è capace di garantire le condizioni di sicurezza. Tali strumenti forniti dalla notevole evoluzione e dalla tecnologia avutasi nell'ultimo decennio, hanno reso possibile la riduzione dell'elevato impiego di personale e risorse economiche tipiche dei metodi tradizionali di misura dei parametri geometrici del binario adottati in passato, i quali tra l'altro non sembrano più adeguati a garantire i livelli di affidabilità richiesti dalle prestazioni delle nuove linee". Ancora a paragrafo 2 leggete: "Sicurezza". Al paragrafo 2.2.2, a pagina 2: Sicurezza. Sicurezza dei viaggiatori". Mi fermo. Leggete l'articolo perché la sicurezza è uno dei parametri di costante riferimento, anche in quel convegno avvenuto dieci anni prima di Viareggio e diciassette anni prima che qualche teste venisse a dirci che i picchetti, e soprattutto quelli su base GPS, non hanno niente a che vedere con la sicurezza. Falso. Non si tratta per niente di testi venuti in trincea. No, no. Ancora, Manuale del tecnico del binario, Caratteristiche geometriche del binario, del 1985. Anche questo è prodotto. Si parla della picchettazione e c'è un passaggio, che vi raccomando di andare a verificare, in cui parla dell'inaffidabilità della picchettazione,

dovuta al fatto che non garantisce nel tempo i margini di sicurezza che il controllo del binario deve assicurare, e soprattutto preoccupazione del personale di linea è quella di non manomettere, durante i lavori dell'armamento, i picchetti. Se si è venuti a conoscenza di cause possibili di manomissione, ad esempio svii, quindi se c'è uno svio, che vuol dire? Che i picchetti possono essere non più affidabili, ad esempio in caso di svio, se non che in caso di svio, può esserci stato un impatto col picchetto ed è stato spostato nel caso di svio. Io la vedo così. E siamo nel 1985. Ancora, che il picchetto non è un pericolo perché non ha la capacità di sfondare il mantello della cisterna, perché è un birillo appoggiato nella ghiaia; vi segnalo la disposizione numero 15 di R.F.I. del 23 aprile del 2007, 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? 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 se nel 2007 viene emessa questa disposizione, R.F.I. si preoccupa di imporre - imporre, perché nel 2007 viene confermata e ribadita questa cautela - che se vi sono carri che trasportano materie esplosive come il GPL e

profilati, e altri che portano profilati, quindi travi tipo rotaia, i due carri non possono essere uno dietro l'altro. Tra il carro che porta GPL e il carro che porta profilati e lamiere ci deve essere un carro inerte, quindi un carro che porti sabbia, ghiaia, qualsiasi cosa che serva da tamponamento. Parla proprio di intromissione tra un carro di merci pericolose e un carro di profilati di un carro di inerti, per distanziare la cisterna dai profilati. E a cosa serve distanziare la cisterna dai profilati, se non che in caso di urto, svio o incidente, il profilato può volare sulla cisterna davanti e bucarla come una freccetta? A quello serve il carro del distanziamento, che in caso di incidente il profilato che va a volare dal carro che li sta trasportando, va ad impattare sulla cisterna, e un profilato che vola come una freccetta e impatta sulla cisterna è capace di bucarla. Lo stesso profilato d'acciaio, infisso nel massello di fondazione, dentro il cemento, pressato da 80 tonnellate che lo prendono in verticale e dandogli una solida(?) posizione di incastro, come detto dal professor Toni, da tutti i consulenti e dalla Commissione ministeriale, quello non ha la forza di bucare. Quindi una rotaia buca la cisterna volandogli sopra, il picchetto nella fondazione è preso di spigolo e pressato, non avrebbe la capacità. La disposizione è la 15 del 2007 e dice proprio così: "Ciò posto, di seguito si

evidenziano alcune norme che vengono mantenute. Norme di distanziamento relative ai trasporti di gas liquefatti e materie recanti etichette di pericolo 4.3, da carri con travi, lamiere, piani e profilati di qualunque tipo". Di qualunque tipo. Nel 2007 viene ribadito: mettete in mezzo un carro che porta sabbia, ghiaia, quello che volete, perché le travi e i profilati altrimenti possono bucare la cisterna. Eccola, quella è la disposizione che prescrive l'applicazione e questa è la direttiva, la prescrizione. "I carri cisterna marcati con una striscia dipinta di colore arancione, larga circa 30 centimetri, che avvolge senza interruzione il serbatoio a metà altezza" - gas liquefatti, è la nostra cisterna - "devono essere separati con almeno un carro carico di materie inerti da carri carichi con travi e/o lamiere piane e/o profilati di qualunque tipo". Al paragrafo 2 di questa disposizione. Quanti erano gli elementi per sapere e conoscere che il picchetto è pericoloso, sia normativi, che circolari, che disposizioni interne della stessa R.F.I.?

Sulla R.F.I. TCCAR del 2001 non dico nulla, l'ha analizzata il collega. Aggiungo soltanto un dato. La circolare del 2001 prescriveva che in occasione dei rinnovi della massicciata si effettuasse la sostituzione della picchettatura di riferimento utilizzando la picchettatura su base assoluta. Bene. Andiamo a vedere

se a Viareggio vi è stata mai l'effettuazione di questi lavori, in occasione dei quali, dal 2001 s'era detto "se rifate la massicciata togliete i picchetti e passate alla picchettazione GPS, a quella automatica su base assoluta". Abbiamo chiesto conto dei lavori effettuati a Viareggio negli ultimi anni e sorpresa, udite udite, a Viareggio tra il 2004 ed il 2007 sono stati effettuati lavori di rinnovamento della massicciata, quindi in questa occasione, tra il 2004... le date sono dal 18/11/'04 al 16/01/'05 e dal 19 marzo '07 al 09 maggio '07, è stata rifatta la massicciata dal chilometro 120 al chilometro 122, dal chilometro 122 al chilometro 122,461, dal 122,470 al 128,920 e poi dai chilometri 106,280 fino al chilometro 118. C'è tutto il tratto di linea che arriva fino all'ingresso della Stazione di Viareggio e appena usciti dalla Stazione di Viareggio in poi. Manca solo 1,700 chilometri, 1,800 chilometri, che è proprio quello in cui purtroppo è successo l'incidente. Ora si dirà: eh, va beh, ma quel chilometro e otto non l'abbiamo fatto, quindi se anche avessimo fatto la sostituzione dei picchetti, quel chilometro e otto, non essendo stato interessato dai lavori, sarebbe rimasto con la picchettazione. Non è vero, è falso, perché nel momento in cui si effettua il ripristino di una massicciata e si installa un sistema di georeferenziazione, non si può lasciare un chilometro e mezzo di picchetti e la parte

prima e la parte dopo affidata ai sistemi su base assoluta, perché quando passa il carro che con il GPS rileva gli spostamenti, passa e passa su tutto il tratto; non può passare su un tratto e poi su un altro tratto esserci il posizionamento col geometra che guarda la posizione del picchetto. Il rifacimento della massicciata comporta che se fai lavori, effettui la sostituzione della picchettazione con quella su base assoluta su tutto il tratto, anche sul chilometro e mezzo che non è stato interessato dai lavori, perché nel momento in cui rifai quindici, dieci chilometri di linea e sostituisci i picchetti, non avresti mai lasciato quel chilometro e mezzo proprio dentro Viareggio con i picchetti, perché non avrebbe avuto alcun senso dal punto di vista logistico, ingegneristico, organizzativo. Quindi a Viareggio tra il 2004 e il 2007 poteva essere stata installata la picchettazione su base assoluta.

Il teste Genovesi ci conferma che il distanziamento è una delle norme di cautela in materia di trasporto di merci pericolose. All'udienza del 10 febbraio 2016, a pagina 174 ci dice che R.F.I. è a posto con la normativa perché nel 2004 c'è una lettera della Direzione movimento alla Direzione commerciale. Quindi con questa lettera con cui si dice "cerchiamo un itinerario che sia il meno pericoloso", avrebbero effettuato tutte le valutazioni dei rischi che sia Cesifer, sia l'Agenzia nazionale

chiedevano dal 2006 ininterrottamente fino al 2008. E va bene, lasciamo stare la lettera. Poi ci conferma che l'aumento della manutenzione è l'oggetto principale dell'attenzione perché si deve evitare lo svio, quindi io faccio manutenzione per evitare lo svio. Ma abbiamo visto che anche su questo fronte l'attenzione non c'è stata. E poi alla domanda "sì, ma allora quali altre cautele avete valutato per limitare, per ridurre i rischi che possono derivare da eventi incidentari nel trasporto di merci pericolose durante il trasporto?" si dice "a parte quelle limitazioni che vengono date sul distanziamento in caso di merci pericolose, non ci sono particolari limitazioni".

Un altro dato che fa comprendere quanto sia stata soltanto orientata a smentire il professor Toni, il professor Boniardi, il professor D'Errico, la Commissione ministeriale, il professor Bargagli Stoffi, insomma tutti, perché tutti gli ingegneri, tranne quelli di R.F.I., hanno convenuto e concluso sul fatto che è stato il picchetto a causare l'incidente, vi segnalo anche quanto emerge da queste considerazioni. La Commissione di inchiesta, la Prima Commissione di inchiesta di R.F.I. individuava l'esistenza del picchetto a 125 centimetri dalla rotaia. Il professor Toni, per essere più cautelativo, ossia per avere un risultato il più obiettivo possibile e quindi andando anche incontro alle

ipotesi meno favorevoli affinché ciò si potesse verificare, ha calcolato la distanza massima di 150 dalla rotaia, che è la distanza imposta. Punto 1. Perché se è vero, come loro stessi dicono, che il picchetto era a 125, è un altro profilo di colpa, perché il picchetto deve essere a un metro e mezzo. Punto secondo. Se è vero che Paverani e la Commissione di inchiesta di R.F.I. avevano individuato il picchetto a 125, perché nel momento in cui si tenta, e solo in quel momento, nel momento in cui si tenta di smentire tutti i professori che ho detto prima, ma in particolare mi riferisco al professor Toni, sparisce la circostanza del picchetto a 125 e tutti quanti lo danno a 150? Perché abbiamo visto, abbiamo sentito nei controesami, tentando di metterlo a 150 con assoluta certezza, aumenta un pochino la distanza del picchetto dal binario e quindi si tenta, su quei 25 centimetri in più, di dimostrare - ma abbiamo visto che non è stato così - che a quella distanza il picchetto non avrebbe mai potuto squarciare la cisterna. Ma abbiamo visto la stessa ricostruzione effettuata dalla DGIF, che ha posto il carro così come voleva R.F.I. E anche ponendo il carro così come voleva R.F.I. il carro arrivava tranquillamente sul picchetto. Eppure il sospetto che il picchetto fosse a 125 c'era. E se fosse stato davvero a 125 la ricostruzione del professor Toni sarebbe ancor più facile da verificarsi, perché la distanza tra picchetto e

rotaia sarebbe ancora meno. Quindi quella famosa disquisizione "sì, ma non ha ruotato di altri 5 gradi, ha ruotato di altri 2-3 gradi", perché stiamo lì a discutere dei 2 gradi, che comportano uno spostamento di pochi centimetri; e allora Paolo Toni ha sostenuto, per verificare se era possibile fisicamente, geometricamente e dinamicamente, che il picchetto fosse colpito anche a 150, effettuando le sue verifiche ha dimostrato che poteva essere colpito anche a 150. Allora nei controesami "sì, ma la rotazione che c'è stata non è proprio quella che dici tu, forse c'è un paio di gradi in meno"; ma la ricostruzione del professor Toni era quella più cautelativa, ed oltre a poter arrivare anche a 150 dal binario, se fosse vero che il carro è ruotato anziché di altri 5, di altri due e mezzo, tre gradi, a maggior ragione avrebbe potuto impattare anche al picchetto a 125, picchetto a 125 che R.F.I. dice è picchetto a 125. Pavirani anche in udienza qui il 30 settembre 2015: "Abbiamo richiesto la misura al territorio. Il territorio ci ha dato la misura del picchetto" - e ci conferma - "e c'è una differenza. Ho acquisito dal territorio una misura che è diversa da quello che è il tabellino delle curve". Quindi c'era una differenza, quindi ce lo continua a confermare che il picchetto era a 125. Quindi tutti i calcoli cautelativi, che comunque confermavano l'impattabilità a 150, lo rendono ancora, ancora molto

più agevole col picchetto a 125. Perché tutta l'area F.S.-R.F.I., pur avendo ricostruito e verificato che il picchetto era molto probabilmente a 125, ingoia questo dato e dal momento in cui c'è da smontare Paolo Toni, o ancora dover dimostrare per forza, perché non ci interessa la verità, ma dobbiamo dimostrare in qualche modo che il picchetto non c'entra, perché il picchetto lo pongono sempre e solo a 150? Loro stessi l'hanno verificato, la Commissione di inchiesta, voi vedrete, di R.F.I., lo posiziona a 125. Pavirani ci conferma: "Ho chiesto la misura e la misura era diversa da quella del tabellino". Quella del tabellino è quella che ha usato il professor Toni per essere nella posizione più cautelativa e blindata possibile, perché ha detto "diamo fede a quelle che sono le prescrizioni". Doveva essere a 150? Io il mio calcolo lo faccio col picchetto a 150. E i conti mi tornano. Perché, perché per tutta R.F.I. invece il picchetto a 125 sparisce? Perché il dato serve e fa comodo per cercare di sostenere che fino a lì, fino a 150, non ci poteva arrivare. Ma del dato che Pavirani ha verificato, era 125, non c'è più parola, perché a 125 i calcoli del professor Toni sono ancora più semplici da verificare. Questo ce lo dice anche il teste Chiovelli all'udienza del 24 giugno 2015, pagina 123: "Ci risulta appunto la presenza sul sito di due picchetti, picchetti di riferimento posti alla distanza di un metro e

venticinque dalla rotaia. Questo è quello che ci risultava". Benissimo. Quindi la ricostruzione del professor Toni è ancor più dimostrata. Ma nel controesame i 125 che loro stessi avevano calcolato, siccome qui fa comodo, spariscono. Ancora, a difesa strenua di questo pezzo di ferro inutile che sporge dal binario, contrariamente alla 81 del 2008, contrariamente alla norma in materia di sicurezza dei lavoratori delle ferrovie, si dice: eh, ma la stessa Agenzia nazionale più volte, in occasione di ispezioni sui binari, quando ha riscontrato che mancava il picchetto, ci ha prescritto di riposizionare i picchetti. Ma per forza, il binario va controllato. E' evidente, è banale, l'Agenzia deve garantire che il tracciato sia corretto e che il treno non svii. Quindi se tu utilizzi il sistema con i picchetti e trovo che in una curva mancano i picchetti, è ovvio che io ti ridica "rimetti i picchetti", perché quella curva rimane senza controllo altrimenti. Non è che ti sto dicendo "il picchetto non è pericoloso" o "il picchetto è l'unico strumento"; tu stai utilizzando il picchetto, se manca il picchetto in quella curva, non controlli quella curva, c'è un maggior pericolo; e quindi è ovvio, tu utilizzi il picchetto, in quella curva non c'è, reinstalla il picchetto. Ma è la stessa Agenzia che poi ha prescritto, dopo l'incidente ferroviario, di toglierli i picchetti, perché sono pericolosi.

P.M. DOTT. AMODEO - Un altro argomento da affrontare velocemente, Presidente, è la individuazione del soggetto a cui compete il potere e dovere di emettere disposizioni di controllo e normative in materia di trasporto di merci pericolose. Senza stare qui a perdere troppo tempo, la risposta che dobbiamo dare è: R.F.I., R.F.I. perché ciò risulta in maniera indiscutibile da una serie di provvedimenti del Ministero, da una serie di provvedimenti della A.N.S.F. e da una serie di altre disposizioni, anche di carattere normativo, e tra l'altro, diciamo così, giusto per fare una simpatica digressione, anche Trenitalia la riconosce come tale. Leggo la nota di Trenitalia - Gruppo Ferrovie dello Stato - Divisione Cargo, Bologna 18 novembre 2009, Trenitalia Divisione Cargo scrive al Ministero dei Trasporti e a R.F.I., con riferimento all'incidente di Viareggio del 29 giugno 2009, quindi diciamo qua parla proprio un soggetto diciamo appartenente al Gruppo Ferrovie dello Stato e in questa nota dice: "Si trasmette in allegato la relazione di incidente redatta in ottemperanza al Decreto Legislativo 40/2000. Detta relazione costituisce inoltre "Rapporto RID" ai sensi del RID, Regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose, punto 1.8.5" - udite udite - "ed è pertanto inviata a R.F.I. in qualità di "autorità competente" ai sensi della nota numero 84/divisione 5/2005 del Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti". Cioè, Trenitalia dice: io ti mando questa cosa R.F.I., perché tu sei l'autorità competente in materia di regolamentazione del trasporto delle merci pericolose. Ma quali sono i dati testuali e normativi che, diciamo, cristallizzano questa...? Perché si è un po' giocato sulle parole "autorità competente", poi vedremo come si è giocato su queste parole. Innanzitutto vi sono delle disposizioni del Ministero dei Trasporti. Tra le tante citiamo la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, protocollo numero 88/2005/divisione 5 dell'08 luglio 2005, prodotta all'udienza del 29/10/2014. Questa nota è indirizzata all'OTIF. L'OTIF è un soggetto di diritto internazionale, è il parto organizzativo, è l'ente creato dalla COTIF. La COTIF ha come... COTIF sia nella versione 1980 che nella successiva diciamo integrazione del '99. La Convenzione per il trasporto COTIF si occupa innanzitutto di dar vita e di disciplinare la vita di questo soggetto di diritto internazionale che è l'OTIF. Relegando poi, relegando tra virgolette, nelle appendici, tutta una serie di discipline che riguardano il trasporto di merci pericolose, requisiti tecnici e via dicendo. Allora, questa nota è indirizzata all'OTIF, soggetto di diritto internazionale. Ha per oggetto il trasporto merci pericolose per ferrovia. "Comunicazione dei riferimenti dell'autorità competente per lo Stato italiano ai sensi

del punto 1.8.4 del regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose". In questa nota, in vigore dal 1° gennaio 2005, vengono fatte all'OTIF due comunicazioni. 1), sulla quale poi più volte si è giocato: "Autorità competente per l'Italia è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". Leggo testualmente, Presidente: "2) Tutti gli adempimenti di natura e competenza tecnica saranno espletati da R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.". Questa nota è di fondamentale importanza perché ha un valore programmatico anche sul piano dei rapporti internazionali. Si tratta infatti innanzitutto di una comunicazione che la Repubblica Italiana, nella persona del Ministero dei Trasporti, fa all'OTIF, soggetto di diritto internazionale, in adempimento e custodia della normativa RID, in adempimento della sopraindicata norma RID, appunto, che richiedeva agli Stati membri della COTIF in vigore a quel tempo, e si tratta della COTIF del 1980, di indicare quali fossero le autorità nazionali incaricate di applicare le norme RID. Per effetto di tale comunicazione, evidentemente impegnativa sul piano delle responsabilità internazionali del nostro Paese, R.F.I. diventava organismo notificato OTIF, cioè diventava l'ente autorizzato dall'autorità governativa italiana, apparentemente e soltanto formalmente autorità competente, e non poteva essere così perché secondo le

disposizioni OTIF doveva essere un soggetto di governo, che però ha delegato tutto ad R.F.I. Quindi R.F.I. diventava organismo notificato OTIF, cioè un organismo autorizzato dall'autorità governativa nazionale, con una apposita impegnativa comunicazione all'OTIF, soggetto di diritto internazionale, quindi delegato ad attuare le prescrizioni del RID. Così peraltro, Presidente e signori del Collegio, lo considera la A.N.S.F. con la nota 05392 del 29/09/2009, affollata a foglio 091175. E andiamo a vedere... in realtà si trattava di una condizione strettamente collegata alla condizione di R.F.I. quale concessionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Andiamo a vedere la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti numero 84/DIV/numero 5/2005 dell'08 settembre 2005, prodotta all'udienza - già l'ho citata, Presidente, chiedo scusa - del 19/11/2014. No, questa non l'avevo citata prima, perdonatemi. Quindi ribadisco: nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 84/divisione 5/2005 dell'08 settembre 2005, prodotta all'udienza del 19/11/2014. L'ingegner Chiovelli, che all'epoca non era... non era stata creata la A.N.S.F. e Chiovelli all'epoca era un funzionario di alto livello del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'epoca era direttore generale del Dipartimento per i trasporti terrestri, Direzione generale per il trasporto ferroviario. Specificava

testualmente quanto sto per leggere: "Come pure precisato nella citata allegata nota protocollo 88/2005/divisione 5 dell'08 luglio 2005, tutti gli adempimenti di natura e competenza tecnica in capo alla autorità competente" - quella di cui parla nel vertice dei cieli l'OTIF, quindi tutti questi adempimenti - "saranno espletati da codesta società R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., alla luce del Decreto ex Ministro dei Trasporti e della Navigazione" - sto leggendo testualmente - "ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti numero 138T del 31/10/2000, con la quale è stata rilasciata la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale". Ove non bastasse, con un altro provvedimento del Ministro nominato Regis. - registro dev'essere - Emerg. del Ministero dei Trasporti A76 dell'11 settembre 2009, è riportato: "In tale quadro i gestori delle infrastrutture figurano come soggetti competenti tra l'altro per le questioni inerenti a controlli a campione per la verifica delle conformità RID e soggetti competenti alle prescrizioni di esercizio attuative del Regolamento RID". Ci stanno ancora dei dubbi? Ancora, provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione e i Sistemi Informatici e Statistici. Ah, Presidente, faccio soltanto una brevissima digressione. All'udienza del 30/09/2005 il

Pubblico Ministero chiede all'ingegner Pavirani, fa questa domanda: "Le risulta" - Pavirani non è certo l'ultimo arrivato - "o non le risulta che con nota del Ministero delle Infrastrutture numero 88 del 2005, dell'08 luglio 2005, il Ministero notificava all'OTIF come soggetto, come organo notificato RID, proprio R.F.I., cioè R.F.I. era in sede internazionale, con responsabilità internazionale della Repubblica Italiana, qualificato come organo responsabile per l'applicazione RID"? E il teste Pavirani risponde con un secco "sì". Ritorniamo alla nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione e i Sistemi Informatici e Statistici, Direzione generale del trasporto ferroviario, nota divisione 5 numero 0030048 del 06/04/2010, credo depositata da qualche parte ma adesso non riesco a individuare diciamo il posto. In questo provvedimento ministeriale è tra l'altro scritto: "Nelle more della ridefinizione della competenza in materia RID tutti gli adempimenti di natura e competenza tecnica in capo a questa amministrazione in qualità di autorità competente, continuano ad essere espletate da R.F.I. e in particolare dall'Istituto sperimentale di R.F.I.", che provvederà a fare tutta una serie di cose, i controlli secondo la sezione 1.8 RID, tra l'altro nei confronti... quindi l'Istituto sperimentale effettuerà i controlli nei

confronti - leggo testualmente, non sono parole mie - "nei confronti di tutti gli attori che intervengono nell'ambito ferroviario nella catena di trasporto di merci pericolose, anche per effettuare controlli a campione", eccetera, eccetera. Quanto ora detto è comunque specificato anche nella direttiva di A.N.S.F. numero 1DIR del 2010, dove sta scritto e testualmente leggo: "Tutti gli adempimenti di natura e competenza tecnica in carico all'autorità competente AC" - che resta, così, un'entità quasi astratta dato che poi tutti i poteri sono stati delegati a R.F.I. - "continuano ad essere espletati da R.F.I. e in particolare dall'Istituto Sperimentale", come indicato dalla medesima R.F.I. nell'allegato alla nota R.F.I.-AD-A0011/P/2009/00959 del 14 settembre 2009, che a sua volta cita la nota R.F.I.-AD-A0011/P/2009... no, chiedo scusa, Presidente, già l'ho detta questa qua, volevo soltanto dire che è stata prodotta all'udienza dell'01/10/2014. Ma c'è anche una famiglia di provvedimenti della A.N.S.F. che dicono che R.F.I. è l'autorità competente in materia di disciplina del trasporto di merci pericolose. E vado ad elencarne alcuni. La nota numero 0598909 del 26/10/2009, prodotta all'udienza del 29/10/2014, A.N.S.F. rispondendo ad una precedente nota di R.F.I. in cui la stessa R.F.I. aveva detto che l'istituzione della A.N.S.F. avesse determinato uno spostamento di competenze in materia RID,

la A.N.S.F. risponde di brutto - di brutto lo dico io, ma il tono è perentorio - e dice, leggo testualmente: "La nota" - cioè quella di R.F.I. - "richiamata"... A.N.S.F. prosegue: "La nota richiamata è priva di qualsiasi fondamento giuridico in quanto, com'è noto, il Decreto Legislativo 162/2007, che ha istituito questa Agenzia" - che è quella che parla - "non attribuisce a questa Agenzia medesima alcuna competenza in materia RID. E' evidente che le competenze che sono state trasferite da R.F.I. verso questa agenzia hanno riguardato" - e non potevano che riguardare - "i compiti previsti dal Decreto Legislativo 162/2007 in precedenza svolto da R.F.I.". E poi li cita, prosegue avanti. Ancora, Presidente, nella Direttiva A.N.S.F. numero 1/D del 2010, al punto 3.11, dopo il richiamo alle coerenti disposizioni, che hanno lo stesso tono, per intenderci, di cui alle note Regis. Emerg. A76 dell'11 settembre 2009 e 6116 del 25 gennaio 2010 del Ministero dei Trasporti, nonché la 88/2005 che già ho citato, A.N.S.F. precisa che R.F.I. provvede tra l'altro a garantire - leggo testualmente - "un idoneo sistema di controllo secondo la sezione 1/81 RID sul rispetto delle disposizioni relative al trasporto ferroviario delle merci pericolose, nei confronti" - qua ripete - "di tutti gli attori che intervengono nell'ambito ferroviario nella catena dei trasporti". R.F.I. prosegue ancora, e qui c'è una specie di

bisticcio, perché... bisticcio in realtà semantico c'è, ma non c'è bisticcio sui ruoli. R.F.I. esprime parere all'autorità competente. Ma l'autorità competente sul piano strettamente politico, il Ministero, è l'autorità, diciamo così, che è rimasta competente soltanto per atti di alta o di altissima amministrazione, cioè sostanzialmente partecipare alle riunioni dell'OTIF, quindi deliberare in ordine alle disposizioni internazionali riguardanti il trasporto di merci pericolose. Ma tutta la materia della disciplina del trasporto delle merci pericolose è da sempre stata attribuita ad R.F.I., per effetto di tutti i provvedimenti che io fino a questo momento ho letto. A.N.S.F. specifica ancora che la autorità competente... più avanti anche qui continua il bisticcio. Poi dice: "La predetta autorità competente è l'Istituto sperimentale di R.F.I." - e dice - "in coerenza con quanto comunicato all'OTIF con nota del Ministero 88/2005". Quindi continuano ad essere espletate da R.F.I. le funzioni in materia di disciplina nel trasporto di merci pericolose. Ci troviamo di fronte a quella che in giurisprudenza si chiama una tipica responsabilità per assunzione, frutto della concessione al gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria, che trova il suo atto originario, diciamo così, nel Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione numero 138D del 31/10/2000. Ma ove

tutto questo non bastasse, diciamo così, R.F.I. ha confermato da sé questa competenza con una serie di disposizioni aventi proprio ad oggetto la disciplina del trasporto delle merci pericolose. Non voglio annoiarvi, ne cito soltanto alcune. La Prefazione generale all'orario di servizio, il cosiddetto PGOS, le Norme per il servizio di manovratori ISM, le Istruzioni per il servizio del personale di condotta delle locomotive IPCL, le Istruzioni per la circolazione dei treni ad uso del personale di accompagnamento ISPAT, le Norme per la verifica tecnica dei veicoli NBTV. Queste norme, oltre a contenere degli estratti RID utili agli operatori, prevedono tutta una serie di disposizioni estremamente interessanti, quali le norme di composizione dei treni in partenza da località della rete ferroviaria italiana, le norme di comportamento dei macchinisti e dei manovratori in caso di emergenza, l'obbligo di dotazione a bordo di una scheda allegata all'M18 di emergenza, avvisi alle stazioni ubicate lungo il percorso in caso di trasporto di determinate merci pericolose. E tra l'altro noi vediamo che ancora nel 2007 R.F.I., replicando una disposizione la cui prima stesura, se non dico sciocchezze, risale al 1994, adottava una particolare regola di particolare prudenza nei riguardi delle merci pericolose. Il collega ha parlato dei carri cuscinetto, o carri scudo, di quelli che si ponevano tra... si

dovrebbero porre ancora tra un carro trasportante profilati e un carro trasportante merci pericolose. Ebbene, per sottolineare ancora di più - ove ce ne fosse bisogno - il potere normativo di R.F.I. in materia, R.F.I. va al di là, potendolo fare, perché il RID consentiva alle autorità nazionali che via via a cascata individuano in R.F.I. l'autorità competente, R.F.I. detta norme di maggior rigore rispetto a quelle dettate dal RID, perché se voi andate a leggervi l'analoga disposizione dettata dal RID in tema di trasporto di merci pericolose unitamente a carri trasportanti profilati metallici, se voi andate a leggervi la norma RID vedete che questa è dettata unicamente... se si trasportano con lo stesso treno esplosivi e profilati. R.F.I. va al di là, opportunamente, bene che sia andata al di là. Detta una regola di maggior prudenza e dice: guarda, tu questo comportamento qua, questa prudenza, questa cautela devi adottarla non soltanto quando trasporti esplosivi, ma anche quando trasporti genericamente merci pericolose che sono, come tutti voi ben sapete, soggette ad una particolare classificazione internazionale. Questo mi sembra estremamente importante. Ma R.F.I. legifera in materia anche con una particolare procedura, la procedura di cabotaggio, che è oggettivamente una disposizione relativa al trasporto di merci pericolose, sulla quale parlerà il collega. E

ancora, cito ancora R.F.I. come legifera in materia. Disposizione R.F.I. numero 9 del 02 marzo 2005, con relativa nota di trasmissione di R.F.I., tra l'altro reperibile online sul sito di R.F.I., ma credo che sia stata anche prodotta. La nota è la numero A0010 P2005-000290 dell'08 marzo 2005. Ancora, Disposizione numero 15 del 23 aprile 2007, prodotta all'udienza del 29/10/2014. Ancora, Disposizione d'esercizio numero 14 dell'11 novembre 2010, reperibile online sul sito di R.F.I. Disposizione d'esercizio numero 15 del 28 novembre 2011, parimenti reperibile sullo stesso sito. Nota numero R.F.I.-AD-A001-P2009-000959 del 14/09/2009, in particolare il suo allegato, prodotta all'udienza del 29/10/2014. Ancora, nota di R.F.I. del 23/10/2009, R.F.I.-ADA001-P2009-00143, prodotta all'udienza del 29/10/2014. E a chiusura di questa, diciamo così, confessione, autoriconoscimento, esercizio in fatto e in diritto della facoltà di disciplinare il trasporto di merci pericolose, valga, diciamo, quanto espresso dalla medesima R.F.I. nell'allegato numero 8 di una risposta che R.F.I. dà alla Polizia Ferroviaria, che si chiama Relazione documentazione predisposta in esito alla richiesta del 03 agosto 2009 da parte del Compartimento Polizia Ferroviaria Lombardia, relativamente al procedimento penale... quello che ci occupa, concernente l'incidente ferroviario di Viareggio. In questa risposta

è citato l'articolo 8. Si tratta, ripeto, di affermazione R.F.I. che contiene... l'allegato 8 contiene l'elenco delle istruzioni applicative emanate da R.F.I. in materia di trasporto ferroviario di merci pericolose e dei relativi scali terminali. L'allegato 8... quindi in questa nota R.F.I. dice alla PolFer: guarda, io ti indico le norme... l'elenco delle istruzioni applicative in materia di merci pericolose. Presidente, sono praticamente due pagine di... no, due pagine no, ma una pagina buona di disposizioni, che partono dalla numero 4 del 2001 per... insomma, è davanti, sono elencate; andate a vederle perché questo è sicuramente depositato. E quindi, diciamo, riconosce in maniera indiscutibile, ancora dopo il disastro di Viareggio, questo potere. Quindi ci troviamo di fronte ad una cospicua, più che cospicua serie di disposizioni emesse da R.F.I., in aggiunta a quelle ministeriali della A.N.S.F., relative alla disciplina del trasporto di merci pericolose. Ripeto, quanto all'autorità competente RID, non dobbiamo dimenticarci che per effetto del RID esiste una - tra virgolette - autorità competente agli effetti dell'accordo di diritto internazionale, diciamo, che ha dato luogo prima alla COTIF e poi all'istituzione dell'OTIF, che è figlio della COTIF, per intenderci, autorità competente che è identificabile per tutti gli Stati aderenti, nei vertici delle amministrazioni degli Stati aderenti, in

Italia nel Ministero dei Trasporti; ma a seguito del processo di trasformazione di una volta esistente Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, che era un organo del Ministero dei Trasporti e quindi come tale da sé soggetto esponentiale della sovranità della Repubblica Italiana, per effetto poi delle vicende successive, che ahimè si vanno a scalare dalla fine dell'Azienda Autonoma, passano per l'ente e poi via via, via via, via via, quindi a seguito di questo processo di trasformazione R.F.I. è stata fin dall'origine, Presidente, delegata a svolgere le attività proprie dell'autorità competente RID. E' così. Tra l'altro, diciamo - e sto per chiudere - finanche una legge dello Stato ha riconosciuto direttamente, direttamente, quindi senza la mediazione di un provvedimento ministeriale, di una disposizione A.N.S.F., di un riconoscimento autonomo di esercizio di tali poteri da parte di R.F.I., finanche una legge dello Stato ha riconosciuto questo potere. Infatti se andiamo a leggere il Decreto Legislativo numero 41 del 1999, se andiamo a leggere il comma 5 dell'articolo 4 del Decreto Legislativo numero 41 del 1999, questa norma stabiliva, riferendosi alle possibili deroghe alle norme internazionali in materia di trasporto di merci pericolose, e vi ricordate quante volte l'abbiamo citato per dire che il RID consente di abbassare la velocità, il RID consente di prendere

itinerari alternativi, il RID consente di vietare certi trasporti, il RID dà carta bianca alle autorità nazionali per normare diversamente da quello prescritto dal predetto RID, bene, proprio con riferimento a questo esercizio di potere sovrano il comma 5 dell'articolo 4 del Decreto Legislativo 41 del 1999 così recita, leggo testualmente: "Possono essere autorizzate sul territorio nazionale singole operazioni di trasporto di merci pericolose, oppure trasporti vietati o trasporti effettuati in condizioni diverse da quelle previste". Udite udite: "La competenza al riguardo spetta alle Ferrovie dello Stato S.p.A.". Si tratta di una previsione di fondamentale importanza perché riduce l'ambito della competenza del Ministero dei Trasporti alle sole ferrovie in concessione, attribuisce a Ferrovie dello Stato S.p.A., elemento davvero basilare, il potere e la competenza a decidere l'applicazione delle disposizioni di esercizio cautelative che il RID prevede. Ora, alla luce di tutto questo, diciamo, bisogna tenere conto di tutte le... Presidente, questo processo è prevalentemente documentale, quindi sgombriamo il campo dall'equivoco delle testimonianze. L'80 per cento, se dovessi fare una percentuale, ma rischio di dare i numeri, lo so che mi presto anche a facili battute, o il 90 addirittura del materiale probatorio di questo processo è dato da documenti. I testi, qua molti testi sono venuti a dire

quello che volevano, talvolta per errore, perché è una materia così complicata, perché non si riesce a dominarla, perché è stratificata, complessa, piena di fenomeni successivi nel tempo, con intromissioni di diritto comunitario, che è una cosa, di diritto internazionale privato, che è un'altra, di diritto nazionale, normazione tecnica... insomma, non è... non voglio dire che tutti quelli che sono venuti a dire qua cose diverse siano dei testi diciamo poco seri, però... perché varie possono essere le ragioni degli errori, però il dato fondamentale, diciamo così, la cifra di questo processo è che è un processo documentale. Questi documenti parlano, le leggi e i documenti parlano da soli. Allora, anche l'ottimo Chiovelli, per esempio all'udienza del... l'ottimo Chiovelli che tra l'altro aveva firmato la nota che diceva a R.F.I.. guarda, ricordati che sei tu l'autorità competente, l'aveva firmata come funzionario del Ministero dei Trasporti prima che fosse creata la A.N.S.F., e poi la A.N.S.F. l'ha ribadito di suo, eccetera; l'ottimo Chiovelli, lo dico senza ironia, all'udienza del 24/06/2015, compulsato, ma era un po', me la ricordo, la fine di udienza, un po' la stanchezza, eccetera, riceve una domanda dalla difesa. La domanda è questa, lo dico solo per fare un riferimento, per far capire di chi sto parlando, ma lo dico, credetemi, con estremo rispetto, è

la domanda dell'Avvocato Manduchi, dice: "Mi conferma che in generale il Ministero dei Trasporti è l'autorità competente in materia di merci pericolose e che eventuali ulteriori misure limitative rispetto al RID possono essere assunte soltanto dal Ministero"? Teste Chiovelli: "Sì". Non è vero. Non è vero, l'ha scritto lo stesso Chiovelli, voglio dire, quindi non è vero. Allora, questo perché lo dico? Voglio dire, lo dico perché indipendentemente - diciamo così - dalla malizia o non malizia dei testi, voglio dire, vi è... la complessità diciamo documentale di questo processo è tale che è facile, ecco, incorrere in errore. Io cederei la parola al collega per parlare della disciplina in materia di cabotaggio. Ah no, Presidente, l'ultima cosa, chiedo scusa. Anche qui, qua forse però non mi sentirei di fare una valutazione diciamo tanto benevola, il teste Genovesi... ecco, abbiamo visto quante competenze ha direttamente l'Istituto sperimentale. Il teste Genovesi riceve una domanda il 10/02/2016 dall'Avvocato Stortoni, pagina 127, la domanda è questa: "Ecco, rispetto a questi temi" - l'abbiamo visto adesso cosa fa l'Istituto sperimentale, documentalmente, sono i documenti che parlano - "l'Istituto sperimentale ha delle competenze o svolgeva, per quello che le consta, competenze in riferimento alla sicurezza della circolazione dei treni"? Teste Genovesi: "No. No". Lascio a voi valutare la bontà

della risposta.

P.M. DOTT. GIANNINO - Volevo solo precisare un attimo la vicenda del teste Chiovelli e della risposta sulla competenza del Ministero. In realtà quella risposta va letta insieme alle spiegazioni che poi ha dato a quella risposta, perché non ha soltanto fatto questa affermazione. Ora chiedo la cortesia di un secondo perché devo ritrovare il passaggio. Lo ricordo bene anch'io. Allora, riparto dalla domanda dell'Avvocato Manduchi che in realtà è tornata su un aspetto che il teste aveva già abbondantemente sviscerato e dopo questa risposta, sottolineo che l'Avvocato Manduchi era in esame, tra l'altro, e non è stato possibile, l'udienza è finita con la velocità della luce e non è stato possibile effettuare il controesame. Il passaggio in questione è a pagina 227 e l'Avvocato Manduchi: "Mi conferma che in generale il Ministero dei Trasporti è l'autorità competente in materia di merci pericolose e che eventuali ulteriori misure limitative rispetto al RID possono essere assunte soltanto dal M.I.T.?" "Sì". "Grazie, non ho altre domande" e l'udienza poi è stata chiusa. Ma andiamo a vedere, aveva già ribadito su questi argomenti che il trasporto è un'altra cosa e che queste misure limitative in seguito ad evidenze e circostanze critiche rilevate, le danno l'impresa ferroviaria e il gestore. Se infatti andiamo a pagina 218 e 220, l'argomento era stato ampiamente

dibattuto, non con una domanda "sì-no", e il teste Chiovelli su questo ha detto: "Quello che si può dire oggi in relazione" - pagina 217 - "alla determinazione della velocità deriva, a mio avviso, non tanto dal D.P.R. 753 dell'80, ma dal Decreto Legislativo 162 del 2007. Se noi facciamo riferimento alla frase, che è poi diciamo primaria, su cui si incentra proprio il concetto di sicurezza ferroviaria, così come lo dipingono le direttive comunitarie e che dice che ciascun soggetto è responsabile, quindi imprese ferroviarie e gestori della rete, della propria parte di sistema e del suo funzionamento sicuro, perché qua si fonda tutto su questo, è evidente, è evidente che qualunque tipo di limitazione, non solo di velocità, può essere disposta dall'uno o dall'altro soggetto sulla base di evidenze e di circostanze critiche che venissero rilevate. E' obbligo, perché dice sempre il 162 che sono obbligati a mettere in atto le misure del controllo del rischio adeguate". Non solo. Ancora su questo argomento, a pagina 220, teste Chiovelli: "Però vorrei, ecco, per chiarire" - perché l'argomento effettivamente è complesso - "vorrei per chiarire ribadire questo: il RID, quindi autorità competente ministeriale, è sostanzialmente tutta la parte che riguarda la merce pericolosa, i contenitori, eccetera; tutta la parte che riguarda la circolazione ferroviaria è demandata, anche per le merci pericolose,

ai regolamenti che riguardano la circolazione ferroviaria, e quindi la parte relativa alla velocità, ove non ci siano motivazioni specifiche. Faccio un esempio: il trasporto merci radioattive è regolato con provvedimenti diretti dell'autorità competente, che entrano anche nel merito della velocità del trasporto. Ma ove ciò non accade" - e l'ha detto, nella parte ferroviaria ciò non accade per quanto riguarda le merci pericolose - "e treni che trasportano merci pericolose circolano secondo le regole del regolamento di circolazione ferroviaria. Quindi i limiti di velocità della linea o eventuali ulteriori limitazioni che per qualsiasi motivo vengono date o dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura". Non mi sembra che ci sia possibilità alcuna di equivoco, nessuna possibilità di equivoco. La domanda finale, tentare di rimestare ciò che era stato ampiamente spiegato e chiarito, e fermarsi alla prima risposta, "sì", "grazie, mi va bene perché... ah ah, forse così possiamo sostenere qualcosa di insostenibile"... lo stesso argomento era stato ampiamente spiegato dal teste Chiovelli, che una cosa è i contenitori, la merce, e quello sì è di competenza del Ministero; se avesse voluto continuare l'esame la difesa, avrebbe dovuto chiedere "ma cosa si intende per competenza sul RID"? Avrebbe ridetto quello che ha detto a 218-220: i contenitori, la merce, se parliamo di

trasporto, di circolazione, è competenza dei gestori e dell'impresa.

Allora, sul cabotaggio anche si è fatta questione piuttosto confusa. La tesi - vado proprio alla sostanza, vista anche l'ora - finale è: il cabotaggio è roba vecchia, R.F.I. l'aveva emanata nel lontano 2003, quindi per le evoluzioni normative che si sono poi susseguite non l'abbiamo più applicata perché è una normativa vetusta, obsoleta e quindi l'abbiamo di fatto disapplicata, di fatto disapplicata perché effettivamente non è mai intervenuto alcun provvedimento di R.F.I. che comunicasse l'intervenuta sostituzione, abrogazione o, da quel giorno in poi, la necessità di non far più ricorso all'applicazione della procedura del 2003 sul cabotaggio. Voi troverete un'infinità di documenti con cui R.F.I. comunica a tutte le strutture, comprese tutte le imprese ferroviarie, "d'ora in poi questa normativa non avrà più applicazione", "la seguente normativa è sostituita dalla seguente". Anche la procedura del 2007 che ho letto poco fa in materia di distanziamento dei carri merci che trasportano merci pericolose, quella anche è stata emanata in occasione della abrogazione di normative preesistenti. Se voi andate a prendere quella prescrizione del 2007, vedrete proprio che dice: questo, questo, questo e questo è abrogato, non si applica più, rimane in vigore... e specifica la parte sul

distanziamento dei carri. Questo per il cabotaggio non è mai, mai, mai avvenuto. Ma lo dice anche chi ha lavorato nel settore delle ferrovie. Se voi andate a vedere il verbale di udienza del teste Laguzzi, che è stato a lungo responsabile del settore Cargo in Trenitalia, e mi sembra poi adesso abbia reso operativa una propria impresa di trasporti ferroviari, se non sbaglio, ma di questo non sono sicuro, quindi prendetelo per quello che vale, su domande della difesa del Gruppo Ferrovie, diciamo, lei ha aggiunto, giustamente, alla domanda che le è stata appena fatta dal collega Avvocato Mittone, che quella procedura in sostanza c'era anche nel 2001 e nel 2002 in precedenti versioni: "Certo, si applicava. Non era compito del sottoscritto applicarle, ma mi ricordo che c'erano state delle applicazioni negli anni precedenti". "Quindi a lei risultano delle applicazioni sulla procedura del cabotaggio in Italia"? "Mi ricordo che era stata applicata". Poi andiamo avanti, si parla di verifica delle cisterne e dei carri, pagina 80, cisterne e carri, sì, riguarda sia cisterne che carri. Andando avanti, a pagina 86, sempre la difesa chiede: "Io le faccio la domanda in maniera diversa. Lei sa se la conformità o meno al RIV si identifica attraverso un pittogramma sul carro"? "Assolutamente sì". "In cui c'è scritto RIV"? "Assolutamente sì. Andava verificato dal collaudatore, che prima era Ingegneria e poi è diventato Cesifer.

Andava fatto un controllo in cui immagino che dovevano essere verificate le condizioni tipiche di un carro che deve entrare in esercizio". Quindi stava parlando del cabotaggio. "Andava fatto un controllo in cui dovevano essere verificate le condizioni tipiche di un carro che deve entrare in esercizio, quindi le condizioni del rodiggio, le condizioni del bordino, insomma". Il rodiggio sappiamo cos'è: tutta la sottostruttura, carrello, assile, sala. E ahimè era proprio quello che avrebbe fatto emergere le magagne, perché in occasione del controllo del rodiggio sicuramente ci si va a chiedere di che anno è il rodiggio e dove sono i documenti del rodiggio. E a risposta "boh, non sappiamo nulla, non sappiamo da dove vengano", difficilmente in occasione dell'esecuzione del cabotaggio un rodiggio del genere può tornare in circolazione, perché, lo ricordo al Collegio, la procedura di cabotaggio va effettuata nel momento in cui un carro estero marcato RIV entra in Italia, e quindi siamo al 2005, prima data delle clamorose omissioni di Trenitalia, che ha preso questo treno e l'ha fatto circolare senza iscriverlo nelle banche dati del gestore, perché a questo in sostanza serviva, tant'è che nei certificato di sicurezza il gestore fino al 2008 continua a dire "vale questa autorizzazione solo per i carri che sono iscritti nella mia banca dati". Quindi Trenitalia nel 2005 ha omesso il

cabotaggio. E la procedura stessa - ora velocissimamente lo vedremo - vale, poi deve essere riposta in essere ogni qualvolta subentrino le scadenze manutentive, perché l'autorizzazione in cabotaggio vale fintanto che vale il periodo manutentivo del carro. Quindi alla scadenza della manutenzione del carro scade anche l'autorizzazione di cabotaggio, che in seguito alla manutenzione va rinnovata. Il teste Laguzzi dice: "No, non erano controlli di laboratorio, ci mancherebbe, erano controlli documentali e visivi". Ecco qui perché il cabotaggio si deve oggi sostenere che non era più in vigore, perché dal controllo documentale, senza andare a quello visivo, che probabilmente a carro ormai rimontato non era più effettuabile, il controllo visivo sull'assile andava fatto quando l'assile era smontato, non certo quando era ormai in esercizio; ma il controllo documentale avrebbe fatto emergere quella enorme quantità di lacune di cui abbiamo parlato nelle udienze passate: mancanza di tracciabilità, richiesta e prescritta dalla 13 del 2001 di R.F.I., prevista dai sistemi di gestione della sicurezza sia di R.F.I. che di Trenitalia, prescritta dalla A.N.S.F., tracciabilità di cui non vi sarebbe stata traccia. Solo questo elemento avrebbe consentito ad R.F.I. Direzione tecnica Cesifer di bloccare il carro. Ancora, lo stesso teste ci ha riferito - ora non ricordo la pagina - che appunto quando R.F.I. provvede a

modificare o abrogare alcune prescrizioni normative, lo comunica anche a tutte le imprese ferroviarie. Gli è stato chiesto: "Vi è mai stata comunicata da R.F.I. l'intervenuta abrogazione, superamento della procedura di cabotaggio, la sua sostituzione"? "No, non ci è mai stato comunicato nulla sulla cessazione del vigore della procedura di cabotaggio".

Cos'è la procedura di cabotaggio? E' una procedura introdotta da R.F.I. nel 2003, che in realtà... ecco, qui per esempio, un classico esempio del meccanismo con cui interviene il superamento o l'abrogazione delle prescrizioni da parte di R.F.I. è proprio nella trasmissione della procedura, quello che ci ha detto mi sembra il teste Laguzzi, non vorrei sbagliare ma mi sembra fosse lui, "quando R.F.I. elimina qualcosa lo comunica a tutte le imprese ferroviarie". Infatti nella trasmissione della procedura di cabotaggio l'amministratore delegato, forse era... no, la Direzione tecnica allora, l'ingegner Elia in qualità di responsabile della Direzione tecnica, struttura a cui compete: "Si trasmette l'allegata procedura" . sigla e via dicendo - "operativa per la messa in servizio sulla rete ferroviaria italiana di contenitori cisterna e carri utilizzati per il trasporto di merci pericolose; la suddetta procedura annulla e sostituisce interamente la procedura"... e via dicendo. Cosa che non è mai avvenuta

per questa sul cabotaggio. Mai. Cosa dice la procedura sul cabotaggio? "Procedura operativa per la messa in servizio", intanto, quindi non si parla di immatricolare od omologare perché lo sappiamo anche noi che il carro proveniente dall'estero, marcato RIV, non deve essere reimmatricolato nel senso che vuole la normativa di immatricolazione, quindi ossia nuovamente documentare le certificazioni relative al carro stesso. Quella è stata una procedura effettuata presso l'EBA e abbiamo visto è avvenuta sulla base di autodichiarazioni del costruttore. Questa procedura vuole soltanto essere applicata per la messa in servizio sulla rete, e parla già di carri marcati RIV. Perché se voi andate a leggere il paragrafo 2.4 di questa procedura, che riguarda anche altri tipi di controlli, ma quello che ci riguarda è quello previsto dal paragrafo 2.4, dice: "Descrizione del processo di messa in servizio dei carri cisterna conformi RIV-RID e immatricolati su reti di Paesi appartenenti all'Unione Europea diversi dall'infrastruttura". Quindi come si può qui ora sostenere che la procedura era superata perché con l'avvento del RIV il carro poteva circolare liberamente e quindi il RIV vuol dire che è superata tutta la fase di controlli di qualsiasi tipo che il gestore deve effettuare quando riceve in servizio sulla propria infrastruttura un carro che è immatricolato e proviene dall'estero? Ma è proprio... il 2.4 proprio a

quelli si riferisce. Anzi, solo a quelli. I carri che vengono dall'estero, immatricolati fuori e conformi RIV, devono essere sottoposti a questi controlli. E' solo a quelli che si riferisce. "L'impresa ferroviaria richiedente inoltra a Cesifer la richiesta di messa in servizio dei carri cisterna" - scusa, R.F.I. - Cesifer, posso fare servizio con questi carri che ho preso all'estero? - "conformi RIV-RID e immatricolati su reti estere diverse dall'infrastruttura ferroviaria nazionale da utilizzare in servizio interno per il trasporto di merci pericolose". C'è bisogno che vi ripeta quanti testimoni hanno confermato che questo carro non ha mai fatto altro che portare GPL da Trecate a Gricignano? Questo era un carro adibito al trasporto nazionale di GPL, da due stazioni, da Trecate a Gricignano. Non faceva servizio internazionale, faceva servizio interno. E ce l'hanno confermato tutti i testi, anche i testi di area F.S., anche lo stesso Caposciutti, o Genovesi. Risulta anche dallo storico del carro. Non ha mai fatto altro che effettuare servizio interno. L'impresa ferroviaria richiedente deve sottoscrivere l'impegno di fornire ogni altro documento di informazione che saranno richiesti in corso di esame della documentazione stessa". Vedete quanta attenzione? Non solo mi devi presentare i documenti del carro, ma ti devi anche impegnare a fornirmi tutto quello che io poi ti vengo a chiedere. "La

domanda deve essere corredata dalla documentazione di seguito indicata: scheda modello C allegato 6". Andiamola a vedere la scheda modello C allegato 6 cos'è. Pagina 31. Quindi R.F.I. dice: mi devi, quando vuoi far entrare un carro, fare questa dichiarazione e correderla dell'allegato 6. Carro numero, titolare e impresa immatricolante, nella prima riga in alto. Anno di costruzione, ditta costruttrice, caratteristiche generali. Guardate la parte sotto: carichi massimi, A, B, C, D, quindi si richiede i carichi assiali del carro che entra. E ricordate che tutto questo va ripetuto al momento delle scadenze manutentive, perché la procedura stessa dice: vale l'autorizzazione in cabotaggio fintanto che non viene effettuata la manutenzione. Sottostruttura: carrelli tipo, sale montate tipo, costruttore sale montate. Ve la immaginate voi l'impresa ferroviaria che in questo modulo dice "carrelli tipo: non lo so; sale montate tipo: forse 75.2 ma non abbiamo il disegno e la G.A.T.X. non sa neanche qual è il disegno, non sa neanche dove sono nate; costruttore delle sale montate: sconosciuto, perché quando è rientrata in Italia la 85890 il costruttore era sconosciuto al proprietario; costruttore delle sale montate, della 98331: forse in Germania dell'Est, forse, ancora non abbiamo scoperto se è così, in Ungheria"? Ve la immaginate questa scheda compilata così? "Si dichiara inoltre" - la dichiarazione

finale - "che gli interventi di revisione sul carro sono stati eseguiti in conformità a quanto previsto nel piano di manutenzione dello stesso". Mi dite voi come Trenitalia poteva compilare questa dichiarazione se non aveva la più pallida idea di quale fosse, dove fosse il piano di manutenzione? Non sapeva neanche che cosa fosse il manuale V.P.I., che era l'unico manualino che era stato allegato, a testimoniare quale sarebbe stato il percorso manutentivo del carro. Ve l'immaginate Trenitalia nel panico, nel momento in cui avrebbe dovuto presentare questo documento a Cesifer per rimettere in servizio il carro? Ecco perché allora la procedura di cabotaggio non esiste più, come il picchetto non ha la forza necessaria a squarciare, e via dicendo. Vediamo se il picchetto non esiste più. Vediamo quello che dice R.F.I. Non lo dice il Pubblico Ministero, lo dice R.F.I. stessa, lo dice l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Nel primo decreto che la A.N.S.F. emana, il decreto 1/2009 dell'autorità che oggi emana e ha il potere di normare in ambito ferroviario, il primo decreto di questa agenzia ricomprende la procedura di cabotaggio tra le procedure in vigore. Ma è l'unica? No. Vediamo R.F.I., nella nota del 24 settembre 2009. R.F.I. invia una relazione e documentazione riguardo proprio ovviamente questo procedimento. In questa relazione e documentazione indica una serie di allegati. A pagina 3

dice... allegati... allegato 8, R.F.I. dice, allegato 8: "Elenco delle istruzioni applicative emanate da R.F.I. in materia di trasporto ferroviario di merci pericolose e relativi scali merci terminali". Alla faccia del fatto che la competenza è del Ministero. R.F.I. ci allega l'elenco delle istruzioni emanate da R.F.I. in materia di trasporto ferroviario delle merci pericolose. Poi dice: "Non sono allegati i testi normativi e le disposizioni tecniche del gestore dell'infrastruttura poiché le stesse sono reperibili sul sito Quadro normativo di R.F.I.". Sempre alla faccia della competenza del Ministero. Quindi dice: io vi do quali sono le disposizioni, poi andatevele a prendere e le trovate qui. Andiamo a vedere che cosa riporta nell'elenco delle... l'allegato 8 andiamolo a vedere che cosa dice. "Allegato 8. Elenco delle istruzioni applicative emanate da R.F.I. in materia di trasporto ferroviario merci pericolose. La normativa attualmente in vigore" - e siamo al 24 settembre 2009 - "per il trasporto ferroviario merci pericolose emanata da R.F.I. viene di seguito descritta". La 401, la 905, la 15/2007. Andate a vedere il penultimo quadratino: "Procedura operativa per la messa in servizio sulla rete ferroviaria italiana di contenitori cisterna e carri cisterna utilizzati per il trasporto di merci pericolose, che fissa alcune norme relative alla messa in servizio dei contenitori cisterna e dei carri cisterna rivolte in

prevalenza al mezzo di contenimento". E' vero. Ma chi ha mai detto il contrario? Di tre, quattro capitoli, quanti sono, tre sono rivolti al contenitore. Ma c'è anche il paragrafo 2.4 che riguarda il carro cisterna, con la sottostruttura, con i dati del carro, del carrello, chi l'ha costruito, quando, il disegno. E' vero, sono prevalentemente rivolti alla cisterna, ma riguardano anche il carro. Ed R.F.I. prima di essere poi imputata ed essere a giudizio, quando diceva la verità, conferma che era ancora in vigore, tant'è che se andate all'ultima pagina, il primo punto dell'ultima pagina: "Norme di composizione dei treni in partenza da località di R.F.I., distanziamento fra carri cisterne e carri che trasportano travi, profilati e lamiere". E' quello che abbiamo visto poco fa, quando R.F.I. abrogava tutta una serie di disposizioni e diceva "rimane però in vigore la disposizione relativa al distanziamento", tant'è che anche in questa nota ci riconferma il vigore anche di quella sul distanziamento, così come del cabotaggio.

Non è ancora finita. Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria, trasporto di merci pericolose su ferrovia, quadro normativo. Norme per il trasporto merci pericolose, paragrafo 2, 2.1: "Principali norme che regolano il trasporto per ferrovia di merci pericolose". Pagina 2, l'ultimo punto prima del paragrafo 2.2: "Procedura operativa per la messa in servizio sulla rete

ferroviaria italiana di contenitori cisterna e carri cisterna utilizzati per il trasporto di merci pericolose dell'08 luglio 2003". E' sempre la nostra. Ancora l'Agenzia nazionale, protocollo 3509 del 02 ottobre 2009, alla pagina 8 di 15 di questa nota: "Le norme ferroviarie" - l'ultimo punto della pagina 8 di 15 - "le norme" - norme, norme, perché è una norma anche quella - "le norme ferroviarie contenenti prescrizioni integrative del RID sono riportate"... eccole qui le prescrizioni integrative del RID, quello su cui poi ha testimoniato Chiovelli per dirci "le norme sul contenitore, sul contenimento, sugli imballaggi sono di competenza del Ministero, quello che riguarda il trasporto è di competenza di R.F.I.", tant'è che dice "le norme ferroviarie contenenti prescrizioni integrative del RID"... se voi andate alla pagina 9: "Procedura operativa per la messa in servizio sulla rete ferroviaria italiana di contenitori cisterna e carri cisterna utilizzati per il trasporto di merci pericolose dell'08 luglio 2003", che è sempre la stessa e che è sempre emanata da R.F.I., non dal Ministero. Il Decreto 1 del 2009 ve l'ho già detto.

Vi voglio far notare ora qual è il passaggio su cui si è cercato di speculare all'interno di questo processo. All'interno della procedura per il cabotaggio è prescritta una sottoprocedura che è nel paragrafo 2.4.2

"Parere tecnico", che fa riferimento a un Decreto Ministeriale del 22 luglio del 1930. Durante la fase delle indagini, prima del dibattimento, c'era stata una interlocuzione tra R.F.I. e l'Agenzia, perché R.F.I. aveva iniziato a sostenere: ma guarda, noi non l'applichiamo più perché secondo noi ormai è superata ed è obsoleta. E c'è una missiva, credo a firma dell'ingegner Elia, se non sbaglio, che appunto dice: è una procedura ormai superata dalla normativa comunitaria, è obsoleta e pertanto non si applica. E c'è un richiamo dell'Agenzia nazionale della sicurezza delle ferrovie, che nel ribadire che invece la procedura deve ritenersi in vigore, fa un riferimento proprio a questo 2.4.2 e dice: sì, effettivamente le parti relative alle necessarie verifiche di conformità da parte del Ministero, che possono o non possono autorizzare l'ingresso di serbatoi - di serbatoi, limitato ai serbatoi perché il Ministero si occupa di serbatoi ed R.F.I. di trasporto e treni - la parte relativa alla necessità di un'autorizzazione di una commissione ministeriale deve in effetti oggi ritenersi superata dalla normativa RIV ed è in contrasto con la liberalizzazione e la libertà di circolazione dei prodotti. Quindi il Ministero non può venirmi a dire: questo tipo di cisterna non può entrare. Assolutamente no. Il D.M. 22 del '30 quindi viene indicato dalla

Agenzia di Chiovelli effettivamente come normativa obsoleta, ma comunque sottolinea, tuttora in vigore per quanto obsoleta, mai abrogata da nessuna autorità. Il parere tecnico del paragrafo 2.4.2 previsto dal D.M. 22 luglio del '30 prevede appunto che "per il trasporto di merci RID della classe 2 per la messa in servizio sull'infrastruttura di carri serbatoio esteri può essere concessa quindi da R.F.I. in occasione del cabotaggio solo dietro conforme parere favorevole della commissione permanente per le prescrizioni sui recipienti di gas compressi". Intanto è evidente a cosa si riferisce questo paragrafo: "Per le prescrizioni sui recipienti di gas compressi".

Sentiamo allora Chiovelli, interrogato su questo paragrafo 2.4.2.

P.M. DOTT. AMODEO - Presidente, mi riallaccio a quello che dice il collega. In realtà qua la A.N.S.F., insomma, come dire, sbanda un po' perché nella nota della A.N.S.F. protocollo 64/2009 A.N.S.F. RIS del 19/12/2009, parla, di - diciamo così - una normativa che sarebbe stata obsoleta, con una terminologia assolutamente atecnica dice "obsoleta rispetto all'attuale tecnica costruttiva ma anche al di fuori del quadro della multilateralità e reciprocità internazionale", una serie di paroloni assolutamente inconcludenti, mi dispiace dirlo. Comunque in questa nota, in cui si usano questi paroloni

inconcludenti, A.N.S.F. alla fine non può fare a meno di dire: un momento, alziamo tutti le mani perché si tratta di una norma vigente. Quindi alla fine la A.N.S.F. dice che il Decreto Ministeriale del 1930 di cui trattiamo è ancora vigente, solo che lo dice alla fine, dopo aver parlato di questa multilateralità, obsolescenza, eccetera, eccetera. E' ancora più importante ribadire che la stessa Agenzia per la sicurezza delle ferrovie... questo in aggiunta a quanto dirà il collega sulla testimonianza di Chiovelli, ecco perché questo è un processo da studiare sugli atti e sui documenti, più che su quanto è stato dichiarato talvolta a dibattimento. Che cosa fa l'Agenzia? L'Agenzia va a redigere poco dopo un elenco delle disposizioni vigenti in materia di trasporto di merci pericolose, con un quadro normativo datato 15/07/2009, prodotto all'udienza del 25/02/2015. Ebbene, l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, nel quadro normativo che essa stessa pubblica con provvedimento del 15/07/2009, indica esplicitamente tra le norme di riferimento il Decreto Ministeriale del 1930. Alla faccia di questa cosa obsoleta, multilateralità, reciprocità, bla bla bla, bla bla bla, bla bla bla. Ancora, ove non bastasse, successivamente a questo provvedimento dell'A.N.S.F., l'articolo 6 del Decreto 03 gennaio 2011, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dettava la seguente clausola di salvaguardia, cito

testualmente: "Restano validi tutti i provvedimenti adottati prima della pubblicazione del presente decreto ai sensi del Decreto Ministeriale 22 luglio 1930". In Italia il diritto è ancora il diritto scritto e qui poi ripasso la parola al collega.

P.M. DOTT. GIANNINO - Quindi, sulla vigenza del cabotaggio, su cui appunto si era disquisito in questa nota tra R.F.I. e l'Agenzia stessa, in cui si sosteneva l'obsolescenza dovuta al richiamo di quel parere tecnico, a pagina 181 del verbale del 24 giugno 2015: "In merito al cabotaggio" - questa è la domanda del Pubblico Ministero - "lei ha riferito, a domanda di uno dei difensori delle parti civili, che una parte di questo era da ritenersi in conflitto con la normativa internazionale. Mi vuole precisare in che termini e a quali parti della procedura di cabotaggio si riferiva con questa sua risposta, se la procedura nella sua interezza o ad alcune sue parti"? Pagina 182: "Ci vuole dire in quali parti questa procedura era da ritenersi eventualmente superata"? Teste Chiovelli: "Nella parte in cui faceva riferimento al Decreto del 1930". "Quindi perché il parere tecnico della Commissione ministeriale" - questa è la domanda del Pubblico Ministero - "io lo ritrovo soltanto nel paragrafo 2.4.2"? Teste Chiovelli: "2.4.2, sì". "Quindi non è l'intero paragrafo 4. E' corretto"? "E' corretto". "Quindi quando lei ha detto che è superato dalla

normativa internazionale intendeva riferirsi solo al 2.4.2 e al D.M. del '30"? "Sì, sì". "E la rimanente parte del paragrafo 4 cosa prevedeva e se era in vigore a carico di chi avrebbe dovuto comportare oneri"? Pagina 183, teste Chiovelli: "Dunque, allora, la procedura in generale doveva essere attivata tra Trenitalia ed R.F.I.". "Quindi la procedura nel 2009 doveva essere attivata". "Certamente". "Senza il parere tecnico del '30"? "Esatto". E ancora, domanda del Pubblico Ministero: "E perché era importante questa procedura? Ma questa procedura prevedeva anche la visione di documentazione tecnica del carro che si voleva ammettere al cabotaggio"? "Mi sembra di sì. Erano espressamente previsti i piani di manutenzione e sicuramente c'era un dossier tecnico". Ecco qui i guai. Mancavano sia i piani di manutenzione che qualsiasi dossier o fascicolo tecnico relativo a quel carro. Ecco, la nota a cui faceva riferimento e sulla quale abbiamo sentito rispondere in queste ultime battute il teste Chiovelli è del 10 dicembre 2009 e ci dice: "Il paragrafo 2.4, a differenza del corpo principale della procedura, si rivolge in modo residuale ai soli carri esteri idonei alla classe 2 e solo se utilizzati per il cabotaggio, trasporto tra due scali dello stesso territorio nazionale italiano" - come il nostro - "mentre non sono interessate le stesse ferrocisterne se utilizzate in trasporti internazionali. La nostra non

trasportava nulla all'estero. Il riferimento eccolo qui. Andiamo poi a parlare dell'obsolescenza. Cioè punto, cambiamo paragrafo. "Il riferimento" - sto leggendo le ultime due righe - "dei controlli suppletivi previsti dal paragrafo 2.4 è il Decreto del Ministero per le comunicazioni, il D.M. del 1930 (confronta paragrafo 2.4.2, parere tecnico, pagina 21 della procedura). Detta normativa" - e qui si è innestata tutta la speculazione di R.F.I. - "detta normativa" - quindi stiamo parlando del 2.4.2 D.M. del '30 - "detta normativa, come è facile comprendere, non solo è obsoleta rispetto all'attuale tecnica costruttiva, ma è anche fuori dal quadro della multilateralità e reciprocità internazionale odierna. Infatti" - se mai ci fosse stato il dubbio che parlasse solo di quello - "infatti e a ragione lo stesso Decreto del '30 non viene richiamato nei paragrafi 2.2 e 2.3 della procedura, nonostante questi ultimi si riferiscano proprio alle costruzioni nazionali italiane delle cisterne" - cisterne - "per merci pericolose". Quindi è il D.M. del '30 che è obsoleto, com'è facile, com'è ovvio. Come dire, parliamo di un secolo fa, e ce l'ha ribadito anche a dibattimento. Ho quasi finito. Chiedo scusa al Tribunale ma ho veramente quasi finito. Sul contenuto concreto della procedura di cabotaggio vi segnalo in particolare il paragrafo relativo alla visita tecnica: "Il tecnico ispettivo inviato da Cesifer

nell'ambito della propria responsabilità, accertate le condizioni di manutenzione del carro"... eccolo qui, perché va ribadita e ripetuta la procedura operativa all'esito di un controllo manutentivo, quindi ha una validità, vigenza, l'autorizzazione di cabotaggio, che è identica alla validità delle manutenzioni e dei cicli manutentivi del carro. "Il tecnico mandato da Cesifer, accertate le condizioni di manutenzione del carro, lo stato di conservazione del serbatoio" - quindi non è che riguarda solo il serbatoio, carro e serbatoio - "e la rispondenza a quanto riportato nel modello C" - il famoso allegato 6 che chiede i piani di manutenzione, il tipo di assile, il disegno, il costruttore, l'anno, tutte notizie che nessuno sarebbe stato mai in grado di dare e quindi il carro non avrebbe ripreso a fare servizio sulla rete italiana, e quindi l'incidente non ci sarebbe stato - "l'autorizzazione alla circolazione in cabotaggio" - eccolo qui - "sulla IFN, Infrastruttura ferroviaria nazionale, è valida fino alla data di scadenza della revisione periodica dei carri". Quindi a marzo 2009 come ha fatto Cima, ma solo per la cisterna, perché per quanto riguarda la sottostruttura doveva farlo Trenitalia, come ha fatto Cima... ha chiesto, voi vedrete tra i documenti di uscita dalla Cima, la richiesta di cabotaggio per la cisterna, perché andava rinnovata, e quella c'è; non è stato fatto altrettanto da Trenitalia per il carro. La

procedura di cabotaggio andava rinnovata perché vale fino alla scadenza della revisione periodica dei carri. Mancando questa procedura - e non è una mancanza indolore, perché questa procedura avrebbe fatto venire in luce che nessuno conosceva i piani di manutenzione, che nessuno sapeva dove erano nati gli assili, che nessuno sapeva il carico degli assili, si dice 20, si dice 22, non abbiamo ancora capito qual era il carico a cui erano stati sottoposti, un dossier tecnico nessuno l'avrebbe mai potuto formare perché dovevano andare sguinzagliati per l'Europa a cercare di capire dove erano nati gli assili - omettendo questa procedura Trenitalia ha fatto sì che il carro entrasse nuovamente in Italia e che l'assile montato sotto quel carro si rompesse a Viareggio; omettendo questa procedura la direzione tecnica di R.F.I. ha consentito che quel carro messo sui binari si sfasciasse il 29 giugno a Viareggio. Solo, solo, solo se avessero adottato questa procedura, bastava anche solo questo controllo, anche lasciando stare tutte le omissioni sulle manutenzioni, che nessuno sapeva chi le faceva, come le facevano, anche solo come ultima spiaggia, come ultima speranza, questa procedura serve a quello perché l'ultima verifica documentale prima di andare sul campo; ponendola in essere si sarebbero accorti tutti, tutto il mondo ferroviario italiano si sarebbe accorto che in Italia viaggiavano carri di cui

nessuno sapeva nulla, neanche la data di nascita dei componenti principali in materia di sicurezza.

P.M. DOTT. AMODEO - Facciamo una pausa, Presidente?

PRESIDENTE - Volentieri. Allora ci rivediamo...

P.M. DOTT. GIANNINO - Grazie.

PRESIDENTE - ...alle due e mezza. Sospendiamo.

- *Viene sospeso il procedimento alle ore 13:35*

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 14:44*

PRESIDENTE - Eccoci.

AVV. SCALISE - Presidente, scusi...

PRESIDENTE - Avvocato Scalise.

AVV. SCALISE - Sì. Prima di dare la parola al Pubblico Ministero, scusandomi per l'interruzione, con riferimento al calendario che lei ci ha dato per le discussioni, abbiamo fatto il punto con gli impegni un po' di tutti e volevamo chiedere al Collegio se fosse possibile non tenere le udienze del 03 e del 04 ottobre, perché siamo impossibilitati a mantenere l'organizzazione delle discussioni che avevamo programmato, e aggiungere, ove possibile, le udienze del 10 e dell'11 novembre.

PRESIDENTE - Quindi in pratica fare questo slittamento e sostituire quelle due...

AVV. SCALISE - Esattamente, mettendole in coda. In questo modo, le dico già come idea, il 27 settembre discuterebbe l'Avvocato Padovani e l'Avvocato Labruna, il 29 l'Avvocato Paliero e l'Avvocato Ruggeri, e il 30

l'Avvocato Raffaelli, l'Avvocato Pezzani e l'Avvocato Danelli. Il 19 ottobre l'Avvocato Mucciarelli e l'Avvocato Mazzola; il 20 ottobre l'Avvocato Siniscalchi e l'Avvocato Francini; il 21 ottobre la mattina discuteranno per Cima l'Avvocato Masera e Giarda; poi nel pomeriggio discuteranno i responsabili civili, l'Avvocato Giorgi, l'Avvocato D'Apote e il professor Stile. Il 07 novembre discutono la mattina l'Avvocato Mittone e l'Avvocato Piazza; il pomeriggio il professor Sgubbi, prometto che verrà. L'08 novembre l'Avvocato Giovane la mattina e il pomeriggio discuto io. Il 10 novembre la mattina il professor Stortoni e il pomeriggio l'Avvocato Valignani, il professor Amodio e l'Avvocato Casartelli, e l'11 novembre il professor Fiorella, l'Avvocato D'Apote e il professor Stile. In questo modo abbiamo - come dire - organizzato la discussione anche per tematiche, senza spezzettare le varie posizioni e seguendo anche secondo noi un filo logico. Magari poi non ce l'avrà, però queste sono le intenzioni e spero che le apprezzerete. In questo modo pensiamo di riuscire a dire se c'è anche qualche argomento, per evitare ripetizioni inutili al Tribunale o sovrapposizioni che possono in qualche modo allungare la discussione.

PRESIDENTE - Va bene, sembra... qualcuno, il Pubblico Ministero o le Parti Civili su questo vogliono fare delle osservazioni? Hanno nulla da obiettare? Quindi ora il 03

e il 04 ottobre sono quelle che quindi vengono eliminate. Allora, quindi vengono eliminate il 03 e il 04 ottobre e inserite giovedì 10 e venerdì 11 novembre. Però ricapitoliamo. Quindi ora ve le ridò tutte daccapo e poi sarete così gentili... noi stampiamo questa e questa...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Quando sarà definitivo poi se le Parti Civili mantengono la stessa organizzazione già predisposta...

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Ora le detto, ora le detto tutte, le ridetto tutte daccapo. Allora, da domani martedì 20 settembre, poi 22 settembre, 23 settembre, 26 settembre, 27 settembre, 29 settembre, 30 settembre; poi saltiamo e passiamo al 19 ottobre, 20 ottobre, 21 ottobre, e poi lunedì 07 novembre, martedì 08 novembre, giovedì 10 novembre e venerdì 11 novembre. La stessa mi pare di capire che vale, Avvocato D'Apote e Avvocati, anche quale istanza di rinvio eventualmente per quel che conta.

AVVOCATO - Ad ogni effetto.

PRESIDENTE - Ad ogni effetto, ad ogni effetto. Ecco, poi se queste udienze... appunto, dicevo, se sarete così gentili da consegnarci anche il programma più specifico e dettagliato in ordine alle posizioni e agli interventi - no? - che serve di più. Per le Parti Civili non abbiamo... non ho avuto conferma dall'Avvocato Cecchetti e dall'Avvocato Bevacqua, non abbiamo avuto conferma sul

fatto che acconsentissero all'accorpamento, per intenderci, della loro discussione con quelle degli altri... delle altre Parti Civili. Ecco, ancora una volta vi chiedo se... ecco, lei è per Bevacqua?

AVV. TUCCI - Sì, Presidente, sì.

PRESIDENTE - Ah, benissimo.

AVV. TUCCI - L'Avvocato Bevacqua discuterebbe il 23.

PRESIDENTE - Discuterebbe il 23.

AVV. TUCCI - Sì, insieme... e lo stesso giorno, mi sembrava di aver capito, discuterebbe anche l'Avvocato Cecchetti, perché ne abbiamo parlato ora durante la sospensione.

PRESIDENTE - Io non ho più il programma, io non ho più il programma. Il 23. Allora...

AVV. TUCCI - Perché era previsto per il 16, quindi mantenendo gli stessi gruppi, diciamo così, sarebbe dovuto slittare a domani, ma domani non è proprio possibile perché ha un'altra discussione a Firenze e non è proprio possibile che sia qui domani. Quindi il 23 sarebbe la giornata ideale.

PRESIDENTE - Avvocato Bagatti, mi aiuta? Allora... allora, domani chi discute?

AVV. BAGATTI - Allora, da quello che so, ora rientreranno anche i colleghi, sapevo l'Avvocato Marzaduri, l'Avvocato Carloni, l'Avvocato Dalle Luche, l'Avvocato Antonini, l'Avvocato Menzione.

PRESIDENTE - E l'Avvocato Frezza?

AVV. BAGATTI - E anche l'Avvocato Frezza, però non ho avuto conferma in giornata, ecco.

PRESIDENTE - Quindi... poi giovedì 22.

AVV. BAGATTI - Giovedì 22 l'Avvocato Bagatti, l'Avvocato Nicoletti, l'Avvocato Pedonese, l'Avvocato Dalla Casa, l'Avvocato Bartolini, l'Avvocato Maccioni...

PRESIDENTE - E l'Avvocato Mara.

AVV. BAGATTI - ...e presumo... ho perso l'orientamento con l'Avvocato Mara, francamente.

PRESIDENTE - E poi a quel punto il venerdì 23 vedo Bini, Colangelo, Caivano, Cecchetti e Bevacqua.

AVV. TUCCI - Sì, Presidente, grazie.

AVV. BINI - (audio insufficiente - parole incomprensibili) Presidente, probabilmente nel pomeriggio, per quanto... almeno per quanto mi riguarda.

PRESIDENTE - Ecco, voglio dire, cercate di...

AVV. BINI - Sì.

PRESIDENTE - ...di comprendere...

AVV. BINI - Certo, certo.

PRESIDENTE - ...quale...

AVV. BINI - E anche per quanto riguarda... sicuramente per quanto riguarda l'Avvocato Colangelo, che dovrebbe rientrare, il pomeriggio. Mi rappresentava prima durante la pausa che nella mattina ha delle difficoltà.

PRESIDENTE - Ecco, ma voi questo lo dite, oppure non possiamo inventarcelo il programma, anche perché dobbiamo

organizzare per bene...

AVV. BINI - No, io... io confermo... io confermo anche venerdì mattina, per quanto mi riguarda.

PRESIDENTE - Ecco, domani le parti civili ci facciano la cortesia di farci un programma completo. E poi, allora, quindi a seguire venerdì 23, poi lunedì 26 Avvocato Maffei, lei? D'accordo. Mi pare ci siamo... Avvocato De Prete?

AVV. DE PRETE - Sì, anche per il collega Cordaro, che se ricorderà la Signoria Vostra viene dalla Sicilia, dovrebbe essere per il 23.

PRESIDENTE - Il 23 anche Cordaro. Benissimo.

AVV. DE PRETE - Comunque domani forse le darò sicuramente conferma.

PRESIDENTE - Ecco (sovrapposizione di voci) organizzativa è meno importante del resto, però dobbiamo avere un programma dettagliato. Allora, possiamo proseguire, Pubblico Ministero.

P.M. DOTT. AMODEO - Vorrei trattare molto velocemente altri due temi che sono sicuramente rilevanti in questo processo, il primo dei quali è, diciamo, la mancanza di specifici fattori di mitigazione dei danni derivanti dall'incendio. Già qualche udienza fa ci siamo intrattenuti sulla mancata valutazione dei rischi derivanti da incendio, del tipo di quello che si è verificato a Viareggio, riferendo le indicazioni di

raggio di letalità, sia del flash-fire che del pool-fire, contenute - ma l'abbiamo già citato, quindi mi scuserete se non ripeto in questa sede gli estremi numerici - il Decreto del Ministero dell'Ambiente, mi pare del '94, in una norma CEI di cui anche qui non ricordo gli estremi e nelle Disposizioni dell'ERA in materia, come pure negli studi elaborati dall'Università di Bologna. Si tratta di citazioni già fatte alcune udienze fa, quando ci siamo intrattenuti sulla omessa valutazione del rischio derivante da incendio collegato ad attraversamento di un centro abitato di un treno trasportante ferrocisterne cariche di materiale... di merci pericolose. Parallelo a questo tema, diciamo, è il tema della capacità contenitiva di strutture mitigative rispetto all'evento che si è verificato, e della possibilità anche di prevedere la presenza di queste strutture mitigative. In materia sono stati posti alcuni quesiti, uno in particolare, ai consulenti tecnici del Pubblico Ministero che si sono occupati dello studio dell'incendio, Carcassi, Mossa Verre e gli altri due, Marotta e l'altro che non ricordo. Questo quesito non era peregrino, ma era connaturato ad alcune precise disposizioni contenute nel più volte citato D.P.R. 753 dell'80. Il D.P.R. 753 dell'80, oltre a dettare prescrizioni di carattere assolutamente generale sui doveri di comportamento di tutto il personale ferroviario... vi ricordate, l'abbiamo

citato varie volte, l'abbiamo citato finanche con riferimento alle responsabilità dello spedizioniere di Logistica, l'abbiamo citato diciamo tutte le volte in cui era necessario citarlo, ecco, questo D.P.R., oltre agli articoli 8 e 10, che, l'ho già detto, sono fra l'altro usati a mani basse dalla giurisprudenza di merito e confermate dalla Cassazione in tutte le ipotesi di sentenze per reati colposi connessi all'esercizio ferroviario, questo D.P.R. prevede all'articolo 36 quanto segue, leggo testualmente: "Le ferrovie in sede propria sono separate dalle proprietà laterali e dalle strade con siepi, muri o altro tipo di recinzione stabile, ove a giudizio delle aziende esercenti sia ritenuto necessario ai fini della sicurezza dell'esercizio". Il tema della sicurezza dell'esercizio, il D.P.R. 753/'80 è una norma intrisa di diritto pubblico, è una norma che pone un soggetto - all'epoca era l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato - in posizione di supremazia rispetto ai cosiddetti consociati, gli altri amministrati. "L'articolo 40 dice che è fatto obbligo ai proprietari di provvedere" - ma se non lo fanno lo doveva fare l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e poi i soggetti che sono succeduti ad essa, in particolare adesso R.F.I. - "ai fini della sicurezza pubblica" - della sicurezza pubblica - "e dell'esercizio ferroviario alla preventiva e idonea recinzione in prossimità dei

terreni in prossimità della sede ferroviaria". L'articolo 49 è una norma che è stata disattesa credo dal dopoguerra ad oggi, ma sicuramente dal 1980 ad oggi, costantemente disattesa, chissà perché: "Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire e ricostruire edifici ad una distanza minore di trenta metri". E l'articolo 60, ecco, dispone una deroga, però dice che quando la sicurezza pubblica e tante altre cose lo consentono, può essere autorizzata la costruzione di questi trenta metri. Questo è quanto è stato... questo è stato fatto in Italia, credo dappertutto, con deroghe, diciamo, la cui origine non si comprende. Allora, vi risparmierei la già citata in altre occasioni giurisprudenza della Cassazione che ha fatto applicazione, con la sentenza famosa Todaro e altri, della 753 dell'80. Il principio comunque che la giurisprudenza ricava tutte le volte in cui ha avuto modo di occuparsi del 753 dell'80 è questo: la normativa dettata dal 753 dell'80 sta a significare - questo in sintesi - che l' esercente il servizio ferroviario è costituito garante non solo per tutto ciò che riguarda direttamente il personale dipendente e gli utenti diretti del servizio, cioè i viaggiatori, ma anche nei confronti dei terzi, in relazione a quegli eventi che possono verificarsi nelle anzidette situazioni, tra cui la giurisprudenza riporta in particolare la sentenza Todaro, se non ricordo male, attraversamento dei binari, loro

separazione dagli abitati, passaggi a livello e quant'altro.

Sappiamo ancora che con sentenza della Corte Costituzionale numero 999 del 1988, resa tra l'altro per dirimere un conflitto di attribuzioni tra la provincia autonoma di Bolzano e la Repubblica Italiana in materia di individuazione del soggetto che dovesse autorizzare la deroga a costruire a meno di trenta metri, la Corte Costituzionale ha ribadito che questa competenza spetta allo Stato. Perché? Perché quella - dice la Corte Costituzionale - non è materia urbanistica, perché se fosse urbanistica sarebbe delegata alle Regioni, o alla Provincia Autonoma di Bolzano in quel caso, ma è una materia che attiene la sicurezza, la prevenzione di danni, oltre che la regolarità dell'esercizio ferroviario, "prevenzione di danni o di pregiudizi" - dice la Corte Costituzionale - "che possono essere arrecati alla sicurezza delle persone e delle cose". Ecco perché, diciamo, sorgeva il problema in una credo doverosa necessità di approfondimento della situazione, e se voi prendete il fascicolo fotografico redatto dalla PolFer, Presidente, vedete che la situazione, diciamo così, separatoria, se così si può dire, che riguardava la Stazione di Viareggio - io ho fatto delle stampe, ma sono pessime, comunque faccio riferimento al "Fascicolo fotografico su recinzioni Via Ponchielli e Via

Burlamacchi", Commissariato P.S. Viareggio, Gabinetto di Polizia Scientifica, supporto informatico, allegato 1, foglio 0402271 - la separazione era costituita, se separazione può essere, da una serie di tronchetti di cemento armato alti un metro e trenta, ogni tanto ce n'era uno che era alto uno e quaranta, con delle luci tra di esse, se non faccio errori di circa venti centimetri; una staccionata, praticamente(?) una staccionata di campagna. Allora, alla luce di queste fotografie e alla luce delle norme che ho detto del 753 dell'80, è stato chiesto ai consulenti tecnici del Pubblico Ministero di accertare se un altro tipo di separazione tra sede ferroviaria e sede civile sarebbe stata idonea ad evitare o mitigare le conseguenze del disastro di Viareggio. Si noti, Presidente, che empiricamente, soltanto empiricamente, come ragionamento, diciamo così, di buon padre di famiglia, i danni che sono stati provocati dal lato di Via Burlamacchi, dove c'è un muro continuo, sono nettamente inferiori a quelli che si sono verificati dal lato di Via Ponchielli. Sì, al massimo c'è stata rottura di vetri e mi pare che c'è stato un solo morto dall'altro lato, un motociclista, mi pare, che si trovava a passare da quel lato. Ma niente di paragonabile, niente di paragonabile all'inferno, all'autentico inferno che si è scatenato dal lato di Via Ponchielli. Serviranno a qualcosa le barriere, se tu pensi di far passare a 100

chilometri all'ora quattordici ferrocisterne contenenti GPL, non conoscendo tra l'altro la storia manutentiva dei carri che trasportano queste bombe ad orologeria nel cuore di un quartiere. Neanche quello era stato valutato. E infatti poi, stringi stringi, diciamo, il quesito posto ai consulenti tecnici era proprio questo: fammi sapere se, diciamo, era possibile, era ipotizzabile una separazione che avesse avuto efficacia contenitiva. Resta di fatto che i nostri consulenti tecnici, applicando un software unico al mondo, per il quale poi era stata necessaria, diciamo così, l'applicazione fisica di una serie di tecnici informatici che hanno inserito mi pare un milione di dati, in alcuni computer superpotenti, perché è stato mappato tutto il territorio circostante la Stazione di Viareggio, compresa ogni singola fessura, le porte, le aperture, le chiusure, i pilastri eccetera, e applicando questo software di questa società mi pare norvegese, adesso non ricordo, comunque era una società leader nel mondo di valutazione dei rischi esplosioni nelle piattaforme petrolifere nell'oceano, è stato accertato che se quello stesso muro alto un metro e trenta, diciamo così, fosse stato pieno, non avrebbe avuto nessuna efficacia... fosse stato pieno, ma alla stessa altezza, sostanzialmente non avrebbe avuto nessuna efficacia impeditiva dell'evento, avrebbe trattenuto, diciamo così, di pochissimo il GPL fuoriuscito dalla

cisterna; se fosse stato alto per esempio quanto le barriere antirumore... il riferimento alle barriere antirumore, dal momento che l'articolo 39 della 753 dell'80 parla di muri, era un riferimento, come dire, simbolico, dovendo prendere a paragone una misura prendiamo quelle delle barriere antirumore; potevano essere anche leggermente più basse, come avrebbero potuto essere più alte. Ebbene, in questo caso probabilmente non sarebbe morto nessuno, perché il GPL sarebbe rimasto integralmente nella sede ferroviaria. Anche qui le solite polemiche: ma poi muoiono i ferrovieri, eccetera. Lì ci stanno strumenti di allarme, c'è il piano di sicurezza, c'è l'ordine di evacuazione. Noi qua abbiamo sentito addirittura il capostazione dare l'ordine di... dare l'allarme per quello che stava succedendo. Voglio dire, è tutt'altra cosa, diciamo, cogliere nel sonno dei poveri abitanti che abitano nelle vicinanze piuttosto di chi si reca in stazione e tra l'altro in qualche maniera è cautelato da piani di emergenza che sono già predisposti in stazione. Ebbene, usando muri pieni alti quanto le barriere antirumore, probabilmente non sarebbe morto nessuno perché sarebbe stato trattenuto quasi l'intero quantitativo di GPL, e quello residuo che sarebbe passato - dicono i consulenti - sarebbe stato al di sotto del campo di infiammabilità. Consegno questa conclusione, che è nota.

Il tema della fascia di rispetto e della separazione è stato affrontato anche nell'atto di indirizzo. E' singolare una risposta che dà R.F.I., la seconda risposta che dà R.F.I. sul tema di barriere e separazioni al Ministero dei Trasporti. Dice sostanzialmente: io vorrei spogliarmi di questo potere e dice "la proposta di blocco delle deroghe"... perché il Ministro dice: guarda, qua ci stanno troppe deroghe alla storia dei trenta metri, troppo spesso è stata data, chissà perché, l'autorizzazione a costruire al di sotto dei trenta metri. Dice: "La proposta di blocco delle deroghe avanzata nel documento R.F.I. che nella citata nota dell'Onorevole Ministro non necessita di alcuna indicazione" - ma per forza, il Ministro ha ragione, la deroga è sempre stata di competenza delle ferrovie, come d'altra parte prescrive l'articolo mi pare 60, che ho letto, del D.P.R. 753 dell'80 - "presenta due peculiarità che esulano dalle competenze del gestore, per le quali sarebbe opportuno un preventivo parere o una presa d'atto delle competenti autorità ministeriali". In sostanza R.F.I. vorrebbe - è questo quello che dice, sostanzialmente - che fosse il Ministero ora ad occuparsi delle deroghe. E prosegue, con un passaggio molto, molto interessante: "Con la proposta avanzata verrebbero ad essere estese le finalità del dettato normativo in questione, in quanto lo stesso assegna al gestore la

possibilità di concedere una deroga alla realizzazione di un'infrastruttura di terzi, nella fascia di rispetto dei trenta metri da ambo i lati, e con l'estensione proposta" - sentite qua questo passaggio - "a seguito del gravissimo incidente di Viareggio tale deroga non sarebbe più concessa per evitare la realizzazione di un insediamento che potrebbe essere esposto al rischio connesso a un incidente ferroviario". Cioè, il gestore dice: il potere è mio, ma io adesso - diciamo così - non mi sento più di concedere deroghe perché dopo Viareggio, diciamo, si potrebbero realizzare dei manufatti esposti al rischio di un incidente ferroviario; e quindi fatemi la cortesia, signori del Ministero, fate in modo che questa polpetta bollente, voglio dire, vada nelle mani di un'altra autorità. Ma come? E prima? Adesso ti accorgi che la realizzazione di un insediamento al di sotto dei trenta metri, o comunque nelle vicinanze della linea ferroviaria, "potrebbe essere esposto" - parole testuali - "al rischio connesso a un incidente ferroviario"? C'era bisogno che morissero trentadue persone per accorgerti che facevi andare avanti e indietro quattordici bombe a cento chilometri all'ora e su assili sconci, nel cortile di casa - mi dispiace dirlo - di alcuni viareggini? Mantengo fede alla consegna di essere breve, anche perché le forze cominciano a mancare.

Vorrei diciamo brevemente occuparmi di un altro aspetto,

anche qui spesso, diciamo così, volutamente frainteso: il problema delle linee di cintura, o linee di gronda. Io nei documenti di R.F.I. ho trovato almeno quattordici-quindici definizioni diverse per dire la stessa cosa: linee di cintura, linee di gronda, by-pass, tangenziale merci e chi più ne ha più ne metta. Ora, ricordiamo che nell'atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti dopo il disastro di Viareggio, trasmesso a Ferrovie dello Stato S.p.A., si chiedeva alla capogruppo tra l'altro di formulare proposte, anche di modifica dell'attuale contratto di programma, per consentire la tempestiva realizzazione di linee specializzate - il Ministero pure, diciamo così, moltiplica la semantica e fra parentesi mette "gronde merci" o "linee di cintura", quindi vai col panorama definitorio - linee specializzate, cioè gronde merci o linee di cintura che consentono di far transitare rilevanti correnti di traffico merci e tra queste anche quelle pericolose al di fuori delle grandi aree urbanizzate del Paese. Ritorno ancora una volta sul problema, perché qua si fanno un sacco... insomma, è una materia che può prestarsi a fraintesi o mistificazioni. Il problema non era quello di far passare per Rimini o per Riccione il treno di Viareggio e forse di avere lì i trentadue morti, assolutamente no. Il problema era il fatto che se sai che non hai linee specializzate devi

ricorrere ad altri strumenti di moderazione del rischio. Punto. Da qua non se ne esce. E se, come dice l'ERA, non vuoi migliorare la manutenzione, c'è una sola cosa da fare: devi abbassare la velocità. Non c'è altro da fare. R.F.I., nella nota affollata a 091173 del 15/09/2009, così risponde alla nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, questa è la cosiddetta prima risposta all'atto di indirizzo e nella parte relativa alle gronde merci mostra di ben sapere, ovviamente, perché ce ne stanno in Italia di gronde merci, e da pagina 11 a metà di pagina 12 elenca tutte quelle esistenti e quelle che sono in progettazione. Dice: "In relazione a questo problema alcune sono state realizzate, altre sono in costruzione, per altre ancora non è stato assicurato il finanziamento". Dice che comunque molte di queste linee finirebbero per essere limitrofe ad aree urbanizzate. Ma allora, se è così, quali misure mitigative hai pensato di adottare? E poi fa un elenco delle gronde merci, o linee di cintura, o chi più ne ha più ne metta nella definizione esistono, quelle di Trieste, di Udine, Venezia-Mestre, Bologna, Livorno, Napoli. Parla di variante di tracciato fuori da alcuni centri urbani. Riferisce ancora che nel contratto di programma sono previste nuove gronde, in particolare una a Torino, una a Milano, il passante merci di Novara, (parola incomprensibile) a Bivio Rosales, Bergamo. E tra

l'altro alla fine... alla fine... a metà di pagina 12 dice: "L'utilizzo delle nuove tangenziali merci per l'inoltro dei traffici con merci pericolose al di fuori da zone ad alta concentrazione antropica rappresenta un importante obiettivo di incremento di sicurezza" - allora lo sai che questo rappresenta un obiettivo, un importante obiettivo di incremento di sicurezza, l'hai scritto, ne sei consapevole - "sinergico a quello del potenziamento dei trasporti, specialmente di quelli locali e metropolitani". Ricordiamo che anche il RID fa riferimento ad itinerari alternativi. Il RID tra l'altro fa un obbligo a carico del gestore dell'infrastruttura di scegliere itinerari a basso rischio per il trasporto delle merci pericolose. La A.N.S.F., con nota del 29/09/2009, affollata a foglio 091175, relazionando alla Direzione generale delle investigazioni ferroviarie sull'attuazione dell'atto di indirizzo, cita espressamente tra le azioni mitigative da studiare anche la scelta degli itinerari. Ma noi sappiamo che anche nello studio dell'Università di Roma del 22 dicembre 2005, tra l'altro diciamo l'Università di Roma, R.F.I. e l'Università di Bologna, nella slide a pagina 17 viene esplicitamente indicato che sarebbe opportuno... "potrebbe tuttavia essere opportuna un'analisi a livello di dettaglio più spinto per individuare percorsi alternativi che rendano l'impatto di tale trasporto

ancora minore”.

E invece lo stesso Genovesi, che ha firmato questo studio, con la slide citata, ci è venuto a dire all’udienza del 10/02/2016, a pagina 163, che “l’itinerario più lungo eventualmente garantito da una tangenziale merci o linea di gronda aumenterebbe l’esposizione al rischio”. Questo è lo stato dell’arte, Presidente. Diciamo, io al momento mi fermo, il collega prenderà la parola e poi la riprenderò io probabilmente su un altro argomento.

PRESIDENTE - Prego.

P.M. DOTT. GIANNINO - Scusate. Volevo aggiungere alcuni passaggi sull’argomento barriere. Per i dettagli tecnici richiamo la consulenza Marotta, Carcassi e Mossa Verre. Volevo solo evidenziare davvero per flash alcune considerazioni. La prima è su quanto emerso in sede di esame e controesame dei consulenti, che hanno richiamato la ricostruzione data dal software per quanto riguarda l’espansione del gas in caso di presenza di barriere di un’altezza idonea, sufficiente ad evitare lo spargimento nell’abitato di Viareggio. Da quella ricostruzione si vede che l’efflusso del gas mantiene una conformazione molto simile a quella che ha avuto nella realtà, per quanto riguarda l’allontanamento dal convoglio, ma rimane ovviamente confinata all’interno della barriera ipotizzata dal software e non invade le abitazioni.

Perché evidenzio questo? Perché in sede di esame del consulente tecnico della Difesa, dell'ingegner Resta, si è sostenuto, senza calcoli, senza altrettanta evidenza scientifica, che sì, però se ci fossero state le barriere il gas sarebbe andato nella stazione, nei pressi della stazione, con conseguenze inimmaginabili nei confronti delle persone presenti nella stazione. Sotto questo primo aspetto segnalo che la circostanza è del tutto disancorata dalla realtà, perché le persone presenti in stazione, per dirla proprio così, se la sono data a gambe appena il treno ha iniziato a transitare in stazione, perché il treno che sferragliava, sbuffava e faceva schizzare in aria pietre, traversine e ballast era già di per sé un campanello d'allarme idoneo a fare allontanare tutti i presenti dalla stazione. Cosa che non era altrettanto percettibile invece da chi era in casa e dormiva, o guardava la televisione, o parlava con i propri cari. L'abbiamo evidenziato, abbiamo parlato di rischio elettivo, la presenza in stazione di rischio elettivo, e ci è stata mossa la critica di cinismo perché avremmo sostenuto che sarebbe stata meglio la morte di chi era presente in stazione piuttosto che degli abitanti di Viareggio. Ma il senso non era assolutamente quello. E' il senso giuridico che in tante altre sentenze si legge. La conoscenza del rischio mette la persona che accetta il rischio in una posizione privilegiata di

difesa rispetto a quel rischio qualora si dovesse manifestare. Se io sono in stazione, in un ambiente potenzialmente pericoloso, noterò l'arrivo di un convoglio che sta deragliando, che sta massacrando la stazione, e di certo elettivamente non scelgo di rimanere lì a vedere cosa succede, non scelgo di rimanere spettatore. Ovviamente scappo e mi allontano. La posizione elettiva è questa. Sono consapevole e ho delle possibilità di difesa, che non ha invece ovviamente la popolazione all'interno della propria abitazione, che mai è nella posizione elettiva di doversi guardare da un pericolo del genere. Questo è il senso della posizione elettiva degli eventuali presenti in stazione, che qualora si fossero fermati a voler guardare l'evoluzione dell'incidente... questo era il senso. Tra l'altro ciò non è stato. Ne dà atto... anche di questa circostanza ne parla espressamente la Commissione di inchiesta di R.F.I., non la Procura. A pagina 29: "L'evento ha provocato l'immediato abbandono della stazione da parte dei viaggiatori presenti sui marciapiedi". Inoltre danno atto di aver riascoltato anche l'allarme: "Attenzione, si avvisano le persone lungo il binario 1 di allontanarsi immediatamente dal binario 1 causa pericolo esplosione, ci sono cisterne di gas con alto pericolo esplosione, si pregano le persone di allontanarsi dal binario 1". Quindi, qualora fosse anche vero che una parte del gas si

sarebbe diretta verso la stazione anziché nelle camere da letto dei bimbi, sarebbe stato ben meglio, visto che in stazione non c'era più anima viva.

Si è detto: sarebbe andato nei sottopassaggi, avrebbe distrutto i sottopassaggi. Pazienza. Anziché nei sottopassaggi, è andato nelle case. Siamo alle solite. Avrebbe preso un'altra direzione, sarebbe andato verso le strutture fisse, immobili, della stazione. Avrebbe danneggiato i cartelloni, i sottopassaggi, gli altoparlanti. Pace. Pazienza. Non si sarebbe infilato nelle case. Le persone in stazione se ne erano già andate da tempo. L'allarme era suonato ben prima che esplodesse il treno, quindi chiunque era stato in grado di allontanarsi dalla stazione.

Altra contestazione sulla presenza delle barriere: eh, ma il gas sarebbe rimasto sotto le cisterne, il fuoco si sarebbe sviluppato lungo le cisterne, col pericolo di innescare il BLEVE, che è quel fenomeno per cui con l'esposizione prolungata, perché ce l'hanno detto gli ingegneri, ci vuole un'esposizione prolungata ad alte temperature, possono innescare il fenomeno del BLEVE, ossia le altre cisterne, con un'esposizione prolungata ad alte temperature, possono a loro volta esplodere e dar luogo ad un fenomeno di proporzioni catastrofiche. Ma neanche questo è possibile, perché quella conformazione tipica del suolo avrebbe fatto sì che, come il gas è

scivolato, perché è un liquido, quando esce è liquido, quindi prende la discesa e se ne va, allo stesso modo se ne sarebbe andato lontano dai carri, si sarebbe comunque sviluppato sui bordi dell'area ferroviaria, cosa che è comunque successa in questa circostanza, perché se voi andate a vedere tutte le fotografie di come si è sviluppato l'incendio, l'incendio si è sviluppato anche per lunghezza, tant'è che il secondo carro era prossimo, c'era l'incendio anche sui bordi del secondo carro. Ma il secondo carro non è esploso, perché la prolungata esposizione non c'è stata, perché per questo fenomeno occorre che le fiamme siano molto prossime alla cisterna e la temperatura sia molto elevata. I nostri consulenti ce l'hanno detto: non è il caso che si è verificato a Viareggio, non è il caso che si è verificato a Viareggio, ci vuole un incendio prolungato. L'intervento dei Vigili del Fuoco che hanno raffreddato le cisterne ha fatto sì che questo incendio prolungato ad alta esposizione non ci sia stato. E in caso di barriere il gas non sarebbe rimasto sotto le cisterne, come si è detto. Si sarebbe comunque avvicinato alle abitazioni e poi allungato lungo i bordi delle barriere, sì allungato verso la stazione, ma in lontananza rispetto al convoglio, ossia alla stessa distanza che a destra e a sinistra del convoglio c'è stata. Se voi vedete le fotografie dell'incendio, le sale sono state sottoposte all'incendio, dove c'era il

serbatoio del gasolio c'è stato l'incendio, ma nessuna cisterna è stata interessata dal fenomeno del BLEVE. Tra l'altro queste valutazioni dell'ingegner Resta sono state effettuate senza nessuno studio, cioè in maniera del tutto ipotetica. Mentre in sede di controesame su questi argomenti i nostri consulenti l'hanno espressamente detto. In uno dei passaggi del controesame, a contestazione del fatto "ma, le barriere avrebbero lasciato il GPL in prossimità dei carri", hanno detto "no, si sarebbe sviluppato nello stesso modo in cui si è sviluppato nella realtà, quindi si è allontanato dalle cisterne e si sarebbe allungato ai bordi esterni dell'infrastruttura, non sotto le cisterne". Vi rimando alla lettura del verbale, non sto a leggere i passaggi, in cui è stato espressamente affrontata ed esclusa la possibilità che il gas rimanesse nei pressi delle cisterne. In ogni caso, poiché è stato affrontato dall'ingegner Resta questo argomento, ma non in una valutazione dei rischi, aggiungo io, questo argomento della misura mitigativa delle barriere si sarebbe potuto affrontare appunto in una valutazione del rischio, che prendesse ad esame la conformazione dei luoghi, i punti in cui era maggiormente presente l'insediamento abitativo, le barriere potevano essere installate appunto soltanto nei pressi di installazioni abitative, non anche dove il binario attraversa sì la città come centro

urbano, ma nei pressi della campagna, per contraddire chi sostiene che la misura delle barriere dovrebbe riguardare migliaia di chilometri su tutta l'infrastruttura. Assolutamente no. All'esito di una valutazione si decide dove installare barriere, dove ridurre la velocità, quindi una serie di misure che vanno a compenetrarsi ed integrarsi. E ad esempio nei luoghi in cui il sedime ferroviario fosse troppo vicino ai binari e non ci fossero le decine di metri, che c'erano invece nel caso di Viareggio, che passava su un binario centrale con decine di metri a destra e a sinistra, quindi spazio per allontanarsi dall'eventuale cisterna forata e quindi al GPL di allontanarsi dalle cisterne per evitare il BLEVE, aggiungo io, nei luoghi in cui ciò non fosse stato possibile, in sede di una valutazione dei rischi capace di studiare una misura mitigativa, si sarebbe ad esempio potuta stabilire l'insufficienza delle barriere da sole, perché capaci potenzialmente di generare questo rischio. Allora si poteva stabilire, in quella sede che è mancata, la misura mitigativa delle barriere congiunta alla coibentazione delle cisterne. Non è fantascienza. Cisterne coibentate esistono. Vogliamo installare barriere? Ci vogliamo proteggere da un'eventuale rischio che il calore le faccia surriscaldare se ci sono barriere che salvano gli abitanti? Benissimo. Aggiungiamo alle barriere una cisterna coibentata, così siamo anche al

sicuro dall'eventuale pericolo, che non si è verificato, di innalzamento del calore del mantello della cisterna.

Sulla esposizione prolungata ad elevate temperature vi ricordo quello che abbiamo detto sull'incidente di Viareggio, che il carro è stato fermato con il carrello incandescente e il mantello della cisterna che aveva subito un forte surriscaldamento. Beh, a quella cisterna, che era diventata arroventata, non è successo nulla. E le cisterne di Viareggio sono rimaste ben lontane dall'arrivare ad essere accalorate come la cisterna che è stata fermata a Viareggio, per capire quanto dev'essere alta e prolungata l'esposizione al calore.

Per quanto riguarda l'altra contestazione relativa all'inesistenza di un obbligo per l'esercente del servizio ferroviario di predisporre cautele rivolte verso terzi, perché il D.P.R. 753 del 1980 sarebbe rivolto a tutelare esclusivamente le ferrovie dall'esterno, quindi a tutelare l'esercizio ferroviario, la sicurezza dell'esercizio come sicurezza del viaggio del treno e dei dipendenti che lo conducono, e dei passeggeri che si trovano eventualmente a fruire del servizio, vi segnalo un'infinità di sentenze della Corte di Cassazione, che sono state di una chiarezza disarmante sul punto, che francamente lasciano perplessi su come si possa sostenere una simile interpretazione ancora oggi. Vi segnalo la 11999 del 2000: "In presenza di una situazione di

pericolosità concretamente accertata, eccedente il normale livello di rischio collegato all'attività" - e il transito a 100 all'ora in un centro abitato con una materia pericolosa è certamente una situazione di pericolosità che eccede il normale livello di rischio collegato all'attività ferroviaria - "la mancata adozione da parte dei responsabili dell'esercizio ferroviario delle misure necessarie a prevenire il verificarsi di eventi lesivi della incolumità delle persone, è fonte di responsabilità penale per colpa". In particolare la fattispecie era un incidente ferroviario verificatosi in un tratto ferroviario privo di recinzione, in cui la colpa delle Ferrovie è stata ravvisata nel "non aver predisposto misure volte ad impedire l'introduzione e l'attraversamento dei binari" - quindi da parte di terzi - "né avere ordinato la riduzione della velocità dei treni in transito in quel punto". Quindi si è sostenuta la responsabilità per non avere impedito un'azione dolosa di un terzo. Quindi la responsabilità è stata ravvisata non nel fatto prevedibile, ma addirittura nel fatto di non avere impedito un'azione volontaria di un terzo che volontariamente si è introdotto nel sedime ferroviario esponendosi al rischio. E secondo voi non vi sarebbe responsabilità nel non prevedere una separazione nel momento in cui è il trasporto ferroviario ad interferire con l'esterno in una situazione di normalità, in una

situazione di permanente esposizione al rischio dell'ambiente esterno? Vi leggo anche un passo della motivazione: "I ricorsi degli imputati sono infondati. Il primo profilo che deve essere preso in considerazione è quello attinente alla sussistenza in capo alle Ferrovie di un obbligo di garanzia per la sicurezza delle persone quale ritenuto dai Giudici di merito, sostenendosi dalla difesa dell'imputato che tale obbligo" - come si sostiene qui - "sarebbe limitato al personale e agli utenti del servizio, ma non potrebbe coinvolgere terze persone solo casualmente entrate in contatto con l'esercizio ferroviario. La censura non ha pregio. Il D.P.R. 753 dell'80 contiene norme in materia di pulizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare sinistri". Dice la Cassazione, cita l'articolo 10 e l'articolo 21: "Il D.P.R. contiene specifiche norme che disciplinano la separazione della sede ferroviaria dalle proprietà laterali e sta a significare che l' esercente il servizio ferroviario è costituito garante non solo per tutto ciò che riguarda direttamente il personale dipendente e gli utenti diretti del servizio, ma anche nei confronti dei terzi, in relazione a quegli eventi che possono verificarsi nelle anzidette situazioni, ad esempio attraversamento dei binari, separazione dagli

abitati" e via dicendo La Cassazione tra l'altro non ha effettuato un'interpretazione di fantasia di questa normativa, perché la identica interpretazione la troviamo in una Corte Costituzionale. Corte Costituzionale numero 999 del 1988. E' un conflitto di attribuzioni, ma non ci interessa la soluzione del conflitto di attribuzioni; ci interessa l'interpretazione che la Corte Costituzionale ha dato del D.P.R. 753 dell'80. Sono tre righe: "Al contrario, la fissazione delle distanze minime tra i manufatti edilizi e le linee ferroviarie risponde a ben altre esigenze, dirette, oltre che alla regolarità dell'esercizio ferroviario, alla prevenzione di danni o pregiudizi che possono essere arrecati alla sicurezza delle persone o delle cose". Quindi non è un'interpretazione a senso unico, come viene data anche in questa aula, di sicurezza del treno e dei dipendenti e dell'esercizio, ma anche per la sicurezza delle persone e delle cose che si trovano ad essere in contatto con quell'ambiente. Ancora, questa è la 10857 del 2008: "L' esercente di un servizio ferroviario è responsabile della sicurezza del servizio stesso ed assume pertanto una posizione di garanzia non solo nei confronti del personale dipendente" - che viene posto quindi come prima indicazione, tanto perché le norme in materia di sicurezza dell'esercizio non tutelano il personale dipendente - "e dei viaggiatori, ma nei riguardi di terze persone che

vengano in contatto con la ferrovia ogni qualvolta il suo esercizio determini situazioni di pericolo eccedenti il normale rischio collegato all'attività, venendo dunque chiamato a rispondere per colpa della mancata adozione di misure necessarie a prevenire il verificarsi di eventi lesivi dell'incolumità anche di queste persone". Ancora, 10842 del 2008: "In tema di omicidio colposo ricorre l'aggravante della violazione di norme antinfortunistiche anche quando la vittima è persona estranea all'impresa, in quanto l'imprenditore assume la posizione di garanzia in ordine alla sicurezza degli impianti non solo nei confronti dei lavoratori subordinati o dei soggetti a questi equiparati, ma anche nei riguardi di tutti coloro che possano comunque" - questo è - "venire a contatto o trovarsi ad operare nell'area della loro operatività". E chi vive stabilmente da vent'anni nell'area dell'operatività del servizio ferroviario non deve essere contemplato da queste norme? Il sedime ferroviario, l'abbiamo visto, si impone per legge che fino a trenta metri vi sia una garanzia di separazione tra il binario e le abitazioni. E laddove le case siano anche all'interno di questi trenta metri, quindi patentemente all'interno di questo sedime che deve essere lasciato libero perché è di pertinenza di influenza diretta, immediata, derivante dall'esercizio ferroviario, queste persone non sono soggetti che si trovano nell'area di operatività del

servizio ferroviario in maniera stabile, duratura, permanente, e non certo imprevedibile e occasionale? Proprio questa imprevedibilità ed occasionalità ancora è sottolineata nella 23147 del 2012 come unica ipotesi in cui non trovano operatività queste garanzie a tutela della collettività e del pubblico: "In tema di prevenzione nei luoghi di lavoro le norme antinfortunistiche non sono dettate soltanto a tutela dei lavoratori nell'esercizio della loro attività, ma sono dettate anche a tutela dei terzi che si trovino nell'ambiente di lavoro. Nel conseguente che ove in tali luoghi vi siano macchine non munite dei presidi antinfortunistici e si verificano a danno del terzo i reati di lesioni o di omicidio colposi, perché possa ravvisarsi l'ipotesi del fatto commesso con violazione di dette norme, è necessario e sufficiente che sussista, tra questa violazione e l'evento dannoso, un legame causale, il quale ricorre se il fatto sia ricollegabile all'inosservanza delle predette norme secondo i principi di cui agli articoli 40 e 41" - e andremo eventualmente anche nel dettaglio di tutte le omissioni che derivano dall'81/2008, in particolare di fornitura di macchine che siano prive di difetti, di macchine che siano correttamente mantenute - "cioè sempre che la presenza del soggetto passivo estraneo all'attività ed all'ambiente di lavoro nel luogo e nel momento

dell'infortunio non rivesta carattere di anormalità, atipicità ed eccezionalità". E il treno che passa sempre, permanentemente nell'area di operatività, ossia di vita quotidiana di queste persone, non è né anomalo, né atipico, né anormale, né eccezionale, perché è il convoglio che passa sistematicamente nell'area di operatività di queste persone, perché le operatività della vita dei cittadini e in quel punto preciso dell'operatività del trasporto ferroviario si intrecciano, si intersecavano, perché vi erano abitazioni al confine, abitazioni all'interno del rispetto dei trenta metri previsti per legge come area di normale operatività degli effetti del servizio ferroviario.

Sulle violazioni delle norme specifiche e della loro influenza secondo le sentenze che abbiamo appena letto, vorrei partire soltanto dalla Direttiva europea 2004/49, che è la direttiva chiamata sulla sicurezza ferroviaria, il primo pacchetto - se non sbaglio - sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario. La Direttiva 2004/49 CE... vi leggo solo il "Considerando 14": "Il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe tener conto del fatto che la Direttiva 89-391CE del Consiglio del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro e le relative direttive particolari, sono pienamente applicabili alla tutela

della salute e della sicurezza dei lavoratori del settore ferroviario". Quindi è la norma comunitaria che ci dice: tutte le norme a tutela della sicurezza dell'esercizio ferroviario, sono pienamente applicabili alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori del settore ferroviario. Ma mi spiegate voi perché dovrebbe essere diversamente? Mi spiegate voi perché una norma che tutela l'esercizio ferroviario, la sicurezza di quel treno e di chi lo conduce e di chi viaggia e di chi a terra deve decidere le manovre di partenza, perché la sicurezza dovrebbe riguardare solo il treno e non anche i dipendenti che con quel treno hanno a che fare? Non ha assolutamente senso. L'esercizio ferroviario è l'attività lavorativa di quelle persone. Ma c'è bisogno di una direttiva europea che venga a ricordarcelo? O che qualcuno possa ancora oggi mettere in dubbio che queste norme non si applichino al personale dipendente? "La direttiva del consiglio dell'89, richiamata dal "Considerando 14" della direttiva 2004/49 contiene le prescrizioni minime per promuovere il miglioramento in particolare dell'ambiente di lavoro, per garantire un più elevato livello di protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori". Ancora: "Misure preventive debbono essere adottate o migliorate senza indugio per preservare la sicurezza e la salute dei lavoratori in modo da assicurare un miglior livello di protezione. Il

miglioramento della sicurezza, dell'igiene e della salute dei lavoratori durante il lavoro rappresenta un obiettivo che non può dipendere da considerazioni di carattere puramente economico". Vedi rapporto ERA sul perché non è stato installato il detettore. "I datori di lavoro sono tenuti ad informarsi circa i progressi tecnici e le conoscenze scientifiche, tenendo conto dei rischi inerenti la loro impresa. Le disposizioni della presente direttiva si applicano, senza pregiudicare disposizioni comunitarie più rigorose" - quindi solo criteri più rigorosi possono pregiudicare l'applicazione di questa - "e si applicano a tutti i rischi". A tutti i rischi, ogni impresa avrà il proprio rischio, l'esercente del servizio ferroviario deve preservare i propri dipendenti dai rischi tipici del servizio ferroviario e il "Considerando 14" lo dice espressamente: "Si applica pienamente alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori del settore ferroviario".

Andiamo all'81 del 2008 allora, che si applica a tutti i rischi, e vediamo se da qualche parte troviamo un motivo per escluderne l'applicazione dal trasporto ferroviario, dall'esercizio ferroviario. E inizierei dall'articolo 3: "Principi comuni. Capo 1, articolo 3. Campo di applicazione. Il presente Decreto Legislativo si applica a tutti i settori di attività, privati e pubblici, e a tutte le tipologie di rischio". Quindi già qui non trovo

nessuna esclusione, ma anzi, l'espressa indicazione "si applica a tutti i settori e a tutte le tipologie di rischio". Andiamo avanti. Lo stesso articolo 3 al comma 2 dice: "Con decreti da emanare entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, di concerto con i Ministri del lavoro" - e via dicendo - "si provvede a dettare le disposizioni necessarie a consentire l'armonizzazione delle disposizioni tecniche di cui ai titoli dal II al XII del medesimo decreto, con la disciplina in tema di trasporto ferroviario contenuta nella legge" - l'abbiamo vista stamattina, quella che prevedeva anche gli ostacoli - "191 del '74 e relativi decreti di attuazione". Quindi cosa ci dice questo articolo? Intanto che si applica a tutti i settori e a tutti i rischi. E con decreto successivo saranno armonizzati i titoli dal II al XII. Quindi il I è di immediata applicazione. E tutte le norme contestate in questo processo sono contenute nel I titolo: l'omessa valutazione dei rischi, l'omessa considerazione del tipo di attività, l'omessa valutazione dei macchinari, tutto, è tutto contenuto nel I titolo dell'81/2008, che riguarda appunto i principi, le disposizioni generali applicabili a tutti i rischi. E perché l'armonizzazione con le norme del trasporto ferroviario dev'essere effettuata con successivo decreto? Ma è evidente, perché i titoli dal II al XII parlano dei luoghi di lavoro. L'altezza, le uscite

di sicurezza, le docce, gli spogliatoi, l'areazione, le finestre. E' ovvio che per luoghi di lavoro non si può tout-court prendere l'81/2008 ed applicarlo al settore ferroviario perché è impossibile, ed è per questo che le disposizioni tecniche avrebbero dovuto armonizzare le disposizioni sui luoghi di lavoro, armonizzare le disposizioni sui luoghi di lavoro previsti dall'81 con le disposizioni del trasporto ferroviario, perché è evidente che quello necessita di un'armonizzazione. Una locomotiva o un carro per la manutenzione non credo possa avere uno spogliatoio, una doccia, una superficie vetrata e quant'altro previsto sui luoghi di lavoro. Ma tutto ciò che è contenuto nel titolo 1, che sono disposizioni generali sulla valutazione del rischio, sulla conformità dei macchinari utilizzati, sull'adeguamento al processo tecnico e tecnologico, sono principi comuni che erano immediatamente applicabili, a prescindere dall'entrata in vigore di questi decreti di armonizzazione dei titoli dal 2 al 12. Non solo. Ma la parte finale dice che "decorso inutilmente il termine e quindi in caso di mancata armonizzazione dei titoli dal 2 al 12, comunque trova applicazione il decreto 81 anche nei titoli dal 2 al 12", ovviamente nelle parti che non siano incompatibili. Facevo gli esempi di prima delle docce e quant'altro. Quindi ancora non ho trovato un motivo per escludere la normativa dell'81/2008 dal trasporto ferroviario. Ho

trovato solo la 2004/49 che mi dice: tutte le direttive in materia di sicurezza ferroviaria si applicano, sono pienamente applicabili alla tutela, alla salute e alla sicurezza dei dipendenti del settore ferroviario. Il titolo I quindi, che prevede principi comuni, misure generali di tutela per tutti applicabili, quali sono? Non ve li leggerò tutti, ovviamente, ma l'articolo 15, la prima lettera dell'articolo 15 è "La valutazione di tutti i rischi per la salute e la sicurezza". A quanto viaggi? Che materiale rotabile trasporti? Dove lo fai passare? A che velocità? In quale luogo? Chi se ne occupa? Chi lo controlla? Chi lo mantiene? Tutti passaggi ovviamente omessi da qualunque società e da qualunque imputato, per quanto riguarda ciò che è successo a Viareggio. Articolo 28, "Oggetto della valutazione dei rischi", quindi pienamente applicabile anche al trasporto ferroviario: "La valutazione di cui all'articolo 17 comma 1, lettera A, anche nella scelta delle attrezzature di lavoro"... E' stato fatto? No. L'attrezzatura di lavoro l'abbiamo vista, era una macchina i cui pezzi risalivano agli anni Settanta. Un datore di lavoro serio e consapevole nella scelta delle attrezzature si farebbe condurre verso una scelta di apparecchiature senz'altro meno adeguate rispetto ai tempi in cui si trova ad operare. Ripeto, questi sono stati noleggiati nel 2005, non negli anni Settanta. "La valutazione, anche nella scelta delle

attrezzature di lavoro, deve riguardare tutti i rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori. Il documento di valutazione deve avere data certa e contenere una relazione sulla valutazione di tutti i rischi, nella quale siano specificati i criteri adottati per la valutazione stessa". Tutto ciò è mancato completamente, non c'è traccia di nessuno di questi passaggi.

Ultime due considerazioni e poi cerco di cambiare argomento. L'articolo 69: "Si intende per attrezzatura di lavoro qualsiasi macchina, apparecchio, utensile o impianto destinato ad essere usato durante il lavoro". Articolo 71: "Il datore di lavoro mette a disposizione dei lavoratori attrezzature conformi ai requisiti di cui all'articolo precedente, idonei ai fini della salute e sicurezza e adeguati al lavoro da svolgere". Articolo 71, comma 2: "All'atto della scelta delle attrezzature di lavoro il datore di lavoro prende in considerazione i rischi presenti nell'ambiente di lavoro, i rischi derivanti dall'impiego delle attrezzature stesse". "Il datore di lavoro" - comma 4 - "prende le misure affinché le attrezzature di lavoro siano oggetto di idonea manutenzione al fine di garantire nel tempo la permanenza dei requisiti di sicurezza di cui all'articolo 70 e siano corredate da libretti di uso e di manutenzione", che nel caso del treno ovviamente non si chiama libretto di manutenzione ma si chiama piano di manutenzione. Si è

detto, mi sembra, uno degli argomenti: ma l'articolo 69 è entrato in vigore dopo l'incidente di Viareggio, quindi per macchina non si può intendere anche il treno perché questa specificazione non esisteva prima del 29 giugno. Ma non c'è bisogno che vi dica io che cos'è l'interpretazione autentica e la specificazione di un precetto normativo preesistente. Infatti l'articolo 69 non dice "applichiamo la norma anche a", non è un'introduzione... assolutamente non è l'introduzione di un nuovo precetto normativo. E' una specificazione, perché il concetto di macchina è espresso in diversi articoli precedenti l'81 del 2008. L'articolo 69, come modificato dopo l'incidente di Viareggio, dice soltanto cosa si intende per attrezzatura di lavoro. L'attrezzatura di lavoro è qualsiasi macchina destinata ad essere utilizzata durante il lavoro, e come tale senz'altro anche un carro ferroviario. Quindi la specificazione, oggetto quindi di interpretazione autentica, non introduce assolutamente un precetto normativo. E' la specificazione di un precetto che già esisteva anche prima della modifica di natura interpretativa autentica. Questo lo studiamo sui libri di scuola all'università.

Vediamo il percorso che abbiamo solcato ora relativo alla mancanza delle valutazioni dei rischi e vediamo di ricondurre lo stesso alle società che hanno portato in

luce queste omissioni. Sull'argomento ha testimoniato abbondantemente il teste di P.G. Landozzi, al quale vi rimando per l'ennesima volta. I verbali di Landozzi sono quello del 29 ottobre 2014 e quello del 19 ottobre 2014. Durante il suo esame e controesame più volte si è affrontato il problema dell'esistenza di queste valutazioni e in tutti i verbali - poi tutte circostanze confermate anche nel prosieguo - è emerso che mancava qualsiasi tipo di valutazione dei rischi. Ciò nonostante già R.F.I. nel 2006 e nel 2007 avessero segnalato la grave criticità relativa alla mancanza di una valutazione dei rischi del sistema ferroviario nel suo complesso, circostanza ribadita dall'Agenzia nazionale nel 2008. Tra le criticità, la manutenzione, la tracciabilità e mancanza di un'analisi dei rischi che possa consentire di individuare le priorità nella sicurezza del trasporto ferroviario nel suo complesso. Landozzi... la ASL che si era occupata di ricavare questi documenti dalle società interpellate si è sentita rispondere che a R.F.I. non ce n'erano, che a livello di Trenitalia non ce n'erano, che F.S. Logistica non l'aveva fatto, che la F.S. Holding non aveva provveduto di conseguenza. In particolare la risposta della Holding è stata abbastanza particolare, il testimone ce l'ha riferita. C'è stata una risposta del genere: "Ma siete sicuri che vi interessa? Perché noi abbiamo la valutazione dei rischi soltanto per quanto

riguarda la sicurezza dei nostri dipendenti amministrativi negli uffici, quindi gli antiscivolo, le prese elettriche, l'antiriflesso dei monitor". Quindi in sostanza la risposta è: non c'è nulla che riguardi la valutazione dei rischi del trasporto ferroviario. Eppure l'entità, l'unica entità deputata al coordinamento funzionale delle società del trasporto ferroviario Trenitalia e R.F.I., l'unica in grado di avere influenza diretta sulle stesse, è la Holding, proprietaria al cento per cento dell'una e dell'altra, con poteri diretti di controllo dell'una e dell'altra, con funzioni specifiche ed organizzazioni all'interno della F.S. Holding, deputate proprio alla gestione e alla verifica in capo all'una e all'altra del rispetto dei principi e di quanto indicato e di profanazione della Holding. A conferma della diretta ingerenza della Holding nelle attività del trasporto, il teste di P.G. ha analizzato alcuni documenti. Non tutti, ce ne sono poi... ne sono emersi altri, e li vedremo. Tra questi documenti ha citato la famosa Disposizione 100 AD del 2007, che è la disposizione con la quale la Holding impone alle proprie controllate Trenitalia ed R.F.I. di passare per il tramite del processo approvativo della capogruppo per quanto riguarda gli investimenti. E il documento individua diverse categorie, diverse tipologie di investimento, e "se un investimento viene considerato

rilevante di gruppo, è soggetto" - questo è il teste Landozzi, pagina 20 - "se un investimento viene considerato rilevante di gruppo è soggetto al parere preventivo da parte di un comitato del gruppo che si chiama Cominv e che è un organo consultivo dell'amministratore delegato del gruppo. Mentre gli altri progetti classificati come ordinari, non passano dal vaglio di questo Comitato direzione centrale, strategie e pianificazione, ma comunque fanno parte del piano di investimenti e disinvestimenti che dev'essere comunque approvato dalla capogruppo". Il Cominv è un organismo che - abbiamo avuto la conferma anche dal teste Braccialarghe - è nato per la prima volta con l'arrivo in F.S. Holding dell'ingegner Moretti. E' un comitato consultivo che l'ingegner Moretti ha voluto espressamente alla guida della Holding, che dovesse occuparsi espressamente di tutte le proposte di investimento che provenivano da Trenitalia e da R.F.I. Questo lo sottolineo perché il teste Braccialarghe tra le varie considerazioni effettuate ha voluto inizialmente sostenere che con l'arrivo dell'ingegner Moretti all'interno della Holding, tra i primi provvedimenti presi dall'ingegner Moretti vi furono tutti i provvedimenti volti a spogliarsi dei poteri della Holding per delegarli esclusivamente a Trenitalia ed R.F.I. E ci viene a dire: il primo provvedimento è stato quello di sottrarre il controllo

della funzione di audit interno dalla potestà, quindi dalla diretta gerarchia dell'amministratore delegato, per spostarlo sotto le dipendenze del consiglio di amministrazione. Un altro provvedimento che ha immediatamente adottato l'ingegner Moretti una volta insediatosi a capo della F.S. Holding a settembre 2006 è stato quello di dismettere, di spogliare la Holding da tutte le decisioni di alcuni temi che erano: la puntualità, gli investimenti, la gestione delle emergenze, tutte le attività di competenza di Trenitalia e di R.F.I. In realtà, per quanto riguarda gli investimenti e il controllo su Trenitalia ed R.F.I., uno dei primi atti non è vero che è stato quello di spogliarsi, perché è stato quello di istituire il Cominv, ossia Comitato personale di valutazione degli investimenti, che prima non esisteva e che l'ingegner Moretti ha voluto per sé, per approntare un controllo più stringente sulle pretese di investimento di Trenitalia e di R.F.I. Anche quello di spogliarsi del potere di controllo - diciamo così - sulle controllate tramite i servizi ispettivi e di audit, rilevo che non corrisponde al vero, perché noi troviamo nel 2007, nel 2008 e nel 2009, fino alla missioni di responsabilità - poi eventualmente tra poco le affronteremo nel dettaglio - la struttura della deputata, della Holding, è ancora una struttura centrale, è una struttura che ancora fa capo

all'amministratore delegato, che soltanto a capo ha un direttore generale di struttura, che dipende direttamente dall'amministratore delegato. E le strutture di audit, vedremo, hanno il potere di diretto controllo sia di R.F.I. che di Trenitalia, non solo in materia di investimenti, come prevede la 100AD, ma anche in materia di rispetto della normativa in materia di sicurezza del lavoro e dei dipendenti. Quindi non è vero che la Holding non ha nessun potere di controllo e nessuna ingerenza in materia di sicurezza, se non per il personale seduto dietro a una scrivania in ufficio, che si occupa di prese elettriche, di monitor e di antiscivolo, perché ci sono strutture, e fino al 2009 vi sono rimaste, che erano deputate espressamente ed esclusivamente al monitoraggio della effettiva ottemperanza delle singole società al rispetto della normativa in materia di sicurezza del lavoro.

La 100AD, tornando sempre al tema investimenti, contiene una serie di informazioni piuttosto preziose, soprattutto se le colleghiamo a quanto è emerso poi nel corso di questo processo. Mi riferisco in particolare alla testimonianza dell'ingegner Guidi sulla proposta di investimento - ve lo ricorderete - dell'acquisto dei carri, della dotazione di carri per il trasporto di merci pericolose e al business plan che in proposito era stato predisposto. Cercherò di mettere in ordine le idee,

perché non è affatto semplice. La 100AD del 2007 prevede che "il processo di gestione degli investimenti e dei disinvestimenti è focalizzato sull'autorizzazione esplicita ed indipendente da parte della società F.S. Ogni singolo programma progetto deve essere espressamente autorizzato". Quindi non esiste una procedura di autorizzazione implicita e lo dice tra i primissimi... è l'incipit della disposizione dell'ingegner Moretti. Si basa sull'autorizzazione esplicita ed indipendente. Non solo, ma prima di questa un'analogia disposizione del 2004, se non sbaglio la 35 del 2004, prevedeva analoghi criteri per l'autorizzazione degli investimenti, ma solo degli investimenti. Nel 2007 vi è un ulteriore incremento del controllo della Holding, a dispetto di ciò che ha sostenuto Braccialarghe, che fra i primi atti dell'ingegner Moretti c'erano stati tutti quelli di dismissione di qualsiasi potere nei confronti delle controllate, perché non solo, come abbiamo visto, si è istituito un proprio comitato personale per valutare le richieste di investimento che arrivavano da Trenitalia ed R.F.I., ma ha posto in essere un controllo più stringente per i processi autorizzativi, che dal 2007 riguardano anche i disinvestimenti. Anche su questo ha testimoniato Landozzi, sulla procedura che per quanto riguarda gli investimenti è rimasta analoga, ma è stata estesa anche ai disinvestimenti, quindi da ora in poi, dal 2007 in

poi, anche per disinvestire, per liberarsi di asset vecchi, obsoleti, non più funzionali agli obiettivi strategici, sia Trenitalia che R.F.I. dovevano passare per il benessere della Holding. Pagina 2: "L'ambito di applicazione della procedura è costituito dall'insieme dei programmi progetti di investimenti tecnici del gruppo, sia infrastrutturali che di materiale rotabile". Quindi c'è una diretta ingerenza e scelta della Holding sulla possibilità di investire o non investire in materiale rotabile. Punto 2: "Nei casi di programmi progetti rilevanti di gruppo si aggiunge il preventivo parere di conformità della capogruppo". Quindi qualora gli investimenti siano ritenuti rilevanti per il gruppo, il primo passaggio è un parere di conformità da parte della capogruppo, altrimenti non si va neanche avanti con il progetto di investimento. "Il piano degli investimenti e dei disinvestimenti è parte integrante del piano di impresa. Il margine di accuratezza del costo a vita intera" - siamo a pagina 3 - "dei programmi progetti di investimento in fase di avvio da realizzare". Non vi è un controllo sommario. E' un controllo che entra nel dettaglio del costo a vita intera, delle strutture e dotazioni di cui si avrà bisogno per fornirsi di asset nuovi. Ancora, di cosa parliamo? Di investimenti in materiale rotabile. Per quanto riguarda gli investimenti in materiale rotabile, l'accuratezza che si richiede è

talmente elevata che per qualsiasi discostamento si dovesse poi riscontrare in sede esecutiva, più o meno 10 per cento rispetto all'ipotesi iniziale sottoposta al comitato e quindi al parere preventivo della capogruppo, un discostamento del 10 per cento comporta che Trenitalia ed R.F.I. devono fermarsi e tornare a chiedere il parere, il parere di conformità della capogruppo. Quindi ti ho autorizzato dieci milioni? Se costa undici milioni e mezzo non procedi, ti fermi e torni a chiedere il permesso alla capogruppo anche per un discostamento del 10 per cento. Quali sono i processi che portano all'approvazione degli investimenti e dei disinvestimenti di gruppo? "Fornire una visione d'insieme dei programmi progetti; verificare la congruità strategica e compatibilità finanziaria con gli obiettivi, le politiche e gli indirizzi forniti dalla capogruppo; definire le previsioni complessive di spesa per gli investimenti; le società predispongono il piano di investimenti e disinvestimenti costituito dal portafoglio dei programmi progetti a vita intera operanti in un arco temporale quinquennale. La direzione centrale DCSPS che si occupa appunto del parere di conformità degli investimenti consolida il piano di investimento e disinvestimento di gruppo ed individua l'elenco dei programmi progetti di investimento e disinvestimento rilevanti di gruppo che dovranno essere sottoposti al parere di conformità da

parte della capogruppo, sia preventivamente all'autorizzazione interna alla società per la realizzazione, sia in caso di varianti". Eccoli, il comitato investimenti di gruppo - siamo a pagina 4 - questo è il comitato istituito come prima manovra dell'ingegner Moretti, che secondo Braccialarghe si sarebbe spogliato di tutti i poteri. "Il comitato" - è il famoso COMINV - "formula il parere di conformità strategica, economica e finanziaria relativamente al piano di investimenti e valida l'elenco dei programmi progetti di investimento rilevanti di gruppo. Gli amministratori delegati delle" società" - a questo punto in subordine, perché ovviamente sono subordinati a tutti questi passaggi interni alla Holding - "acquisito il parere della capogruppo e recepite le eventuali indicazioni" - quindi non solo approva/non approva, ma dà anche specifiche indicazioni - "sottopongono i rispettivi piani all'approvazione degli organi societari competenti". Quindi una volta avuto l'okay dalla capogruppo e le indicazioni specifiche dalla capogruppo, prendono il pacchetto, lo portano nei rispettivi consigli di amministrazione e quello sottopongono ai rispettivi consigli di amministrazione, quello che è venuto fuori dall'okay e con le eventuali varianti da parte della capogruppo. Il consiglio di amministrazione della capogruppo poi approva il piano di impresa del gruppo nel

cui ambito si colloca il piano degli investimenti.

Qual è il criterio per distinguere un investimento rilevante da un investimento non rilevante? "Il criterio della rilevanza viene definito in base ai seguenti elementi:" - pagina 4 - "il valore economico, il valore strategico e il contenuto di innovazione e complessità tecnologica e progettuale". Cosa ci ha detto l'ingegner Guidi all'udienza in cui è stato sentito in relazione al progetto che veniva presentato per l'acquisto del materiale rotabile? Chiedo scusa, devo prendere il verbale dell'ingegner Guidi. Mi guardi se è tra i verbali di udienza? Grazie.

P.M. DOTT. AMODEO - Presidente, chiedo scusa, ma il climatizzatore non funziona?

P.M. DOTT. GIANNINO - Fa un caldo mostruoso, sì.

(Più voci fuori microfono)

P.M. DOTT. AMODEO - Ma adesso c'è l'effetto contrario, diciamo.

P.M. DOTT. GIANNINO - Stampamelo, vai.

PRESIDENTE - Possiamo farlo ripartire il climatizzatore?

P.M. DOTT. AMODEO - Magari chiudiamo anche...

PRESIDENTE - Dice il Pubblico Ministero ha caldo.

P.M. DOTT. AMODEO - Chiudiamo la... chiudiamo la finestra.

(più voci fuori microfono)

P.M. DOTT. AMODEO - Solo io?

P.M. DOTT. GIANNINO - Un attimo, Presidente, che ho chiesto di stamparmelo perché non so dov'è finito. Due minuti soltanto, grazie.

PRESIDENTE - Cosa state stampando? Finito? Va bene.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Già è quello che produce aria. E' partita?

(più voci fuori microfono)

P.M. DOTT. GIANNINO - Il teste Guidi ci ha parlato del business plan predisposto dalla sua struttura, la Direzione sicurezza ingegneria e qualità di sistema e ci ha illustrato che il business plan era entrato nei dettagli e aveva previsto tutti i costi che sarebbero stati necessari per quell'intervento. Abbiamo visto le slide in cui questo progetto era dettagliato, in cui si analizzavano i costi e i ricavi di breve periodo, di lungo periodo e gli asset che sarebbe stato necessario acquisire. Cosa chiede la proposta di investimento per poter poi essere portata all'approvazione preventiva del Cominv e degli organi societari della F.S. Holding? Nelle definizioni presenti nella stessa 100AD del 2007 per proposta di investimento si intende "documento finalizzato a rappresentare da un punto di vista strategico-industriale il programma progetto di investimento e disinvestimento, a verificarne la redditività, a quantificare in dettaglio i costi e i tempi di realizzazione e i costi differenziali". Se voi

prendete il business plan predisposto per l'acquisto dei carri merci, l'adozione di carri merci muniti di apparati di sicurezza quali i detettori idonei a prevenire lo svio, o comunque a comunicare l'eventuale svio in cabina, voi vedrete che tutti questi parametri sono rispettati nel progetto presentato al CODIR. Poi vediamo che cos'è il CODIR. Perché si dice espressamente in quel documento: "Su mandato dell'amministratore delegato in sede di CODIR abbiamo avuto mandato di predisporre questo business plan". Il business plan non è altro che - tradotto - la proposta di investimento. Tant'è che se voi andate a vedere quel business plan, contiene esattamente tutti i requisiti richiesti dalla 100AD del 2007, ossia la redditività, il dettaglio dei costi, il dettaglio dei tempi di realizzazione, e addirittura vedrete che quel business plan contiene anche i costi differenziali, cosa richiesta espressamente dalla 100AD. Voi in quel business plan troverete, pagina per pagina, foglio per foglio, tutti i costi differenziali che la 100AD imponeva. Ci dice il teste Guidi, è un po' critico, dice "sì peccato che non sia stato effettuato, è uno sviluppo che poteva essere fatto, la tecnologia c'era, ma se uno non parte mai non arriva mai". Allora, nessun riscontro da Trenitalia. Quindi si va a domandare il perché non si sia arrivati a porre in essere quel progetto prezioso, quel *break even point* che nel frattempo può anche scorrere, e

vedrete che ci sono i dettagli, i costi, i ricavi, il periodo, i costi differenziali. "Il sistema proposto dall'ingegner Maestrini non è un detettore di svio, è un sistema che previene lo svio. Allora, quando io ho preso coscienza non di questo, ma di quello precedente, mi fu detto che quello, proprio quello, questo me lo ricordo perché sennò non ho la memoria così lunga, sarebbero state presentate. Dopo la presentazione, in una successiva riunione, adesso non mi ricordo quando, però insomma prima delle vacanze, siamo all'estate del 2006".

E dice ancora Guidi: "Avevamo riunioni mensili all'interno della Direzione ingegneria sicurezza e qualità. In una riunione mensile, non mi ricordo quale" - sto leggendo a pagina 224 della testimonianza di Guidi - "furono fatte vedere le slide, dopodiché, dopo un po' di tempo, ritornò l'ingegner Maestrini e disse "okay", abbiamo... è stato dato mandato al gruppo multidisciplinare di fare il business plan, ossia di presentare il dettaglio dei costi alla Holding per gli investimenti. Quindi questo io l'ho sentito". "E poi sa dirmi perché non c'è stato invece nessun seguito"? Lui ancora: "C'è stato un business plan". Vuol dire: "C'è stata la proposta di investimento. Tutti questi dettagli, i costi, gli incrementi... era tutto pronto" - a un certo punto dirà - "era tutto pronto, c'era solo da comprare i carri". "Trenitalia si è dotata e ha pianificato i propri

investimenti nell'ottica di dare un seguito a quello che l'ingegner Maestrini aveva progettato"? "Penso che sia stato"... aspetti che ho perso il filo... (voce fuori microfono) al contrario... chiedo scusa, devo leggere al contrario, quindi... no, non ci capisco più niente... manca la parte finale...

P.M. DOTT. AMODEO - Va meglio, va meglio.

PRESIDENTE - Decisamente.

P.M. DOTT. AMODEO - (voce fuori microfono)

P.M. DOTT. GIANNINO - Ecco. Allora, c'è stato un business plan. "Trenitalia poi si è dotata di un sistema, ha pianificato i propri investimenti"? "Penso che sia stato subordinato all'esecuzione di tutta una serie di verifiche che"... Pagina 225: "Non sa che fine hanno fatto"? "No, non ho avuto riscontro che ci sia stato un seguito". "Quindi non ha avuto nessun riscontro da Trenitalia"? "No, no". "Ha avuto notizia da altri di un seguito dato da Trenitalia a questo progetto dell'ingegner Maestrini"? "No, non credo". "Il sistema proposto dall'ingegnere"... si torna sul tecnico. No, mancano delle pagine. E' al contrario.

(più voci fuori microfono)

P.M. DOTT. GIANNINO - Che ne so, non si capisce niente. Scusi Presidente, le chiedo un attimo di pazienza di nuovo, ma è venuto stampato al contrario.

PRESIDENTE - Stia tranquillo, non abbiamo fretta.

P.M. DOTT. GIANNINO - Chiedo scusa.

(più voci fuori microfono)

P.M. DOTT. GIANNINO - Che numero è questo, il verbale? Del 24 febbraio. Numero? Allora, siamo... quindi stavo leggendo a pagina 224 della testimonianza di Guidi e siamo tornati quindi a quel famoso business plan che conteneva i dettagli richiesti dalla 100AD del 2007. Il teste Guidi ci conferma che era stato dato l'okay alla squadra dell'ingegner Maestrini e alla Direzione ingegneria sicurezza e qualità di sistema, per procedere ai dettagli concreti dello studio, e più avanti ci conferma che all'esito dello studio presentato in sede di comitato direttivo, veniva confermata la fattibilità tecnica anche del progetto presentato. A domande finali si va in fin dei conti, in sostanza a chiedere "ma come mai, perché non c'è stato più nessun seguito"? L'ingegner Guidi ci viene a dire: "Perché ad un certo punto era necessario prendere delle decisioni". Queste sono le parole che utilizza l'ingegnere: "Perché ad un certo punto era necessario prendere delle decisioni, presentare la proposta agli investitori, la proposta allo Stato", e lì si ferma la testimonianza dell'ingegner Guidi, quindi alla predisposizione del business plan completo, in ossequio ai criteri della 100AD del 2007 e al fatto che poi non c'è stato più nessun seguito perché bisognava prendere delle decisioni. Questo è il finale della

testimonianza sul punto del business plan per l'acquisto dei carri di merci pericolose. Vediamo quali sono i ruoli coinvolti dalla 100AD del 2007. A pagina 6 abbiamo visto il ruolo del Cominv nel parere preventivo per la fattibilità o meno dell'investimento. I ruoli coinvolti sono espressamente indicati in questa disposizione 100AD. E sono: "Ferrovie dello Stato e all'interno di Ferrovie dello Stato, l'amministratore delegato, che avvalendosi delle competenti strutture aziendali del comitato investimenti di gruppo, assicura il ciclo annuale di pianificazione e controllo del gruppo e valida il piano di investimenti". Quindi il primo step per validare quel business plan dotato e completo di tutti costi, dettagli, tempi, è proprio quello del Cominv e dell'amministratore delegato della Holding. Il Cominv è spiegato sotto di cosa si occupa: "Organo consultivo dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. per il presidio strategico del processo degli investimenti e disinvestimenti di gruppo, come indicato nella specifica disposizione di gruppo".

Perché l'ingegner Moretti e F.S. Holding in generale si sono sentite in dovere, o la necessità di prevedere delle procedure di autorizzazione degli investimenti, dei disinvestimenti, di istituire un comitato che andasse a sindacare le scelte operative? Perché nel momento in cui si propone un investimento si fa una scelta operativa

delle imprese di trasporto e di rete ferroviaria. Andiamo a vedere di cosa si occupa la F.S. Holding e leggiamo qual è il suo oggetto sociale. Anche su questo ha testimoniato abbondantemente il testimone Braccialarghe. Andremo in alcuni dettagli a breve. "Ferrovie dello Stato S.p.A. ha come oggetto sociale la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario", lettera A. Lettera B: "Lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti". L'ingegner Braccialarghe ovviamente ha posto l'attenzione solo su questa seconda parte, che la F.S. Holding si occupa soltanto di iniziative a contorno, a supporto, ad esempio dice appalti, bandi di gara, società di servizi, perché l'oggetto sociale e lo statuto gli danno poteri in tutto ciò che è di contorno all'attività di trasporto. Ma in realtà la lettera B dell'oggetto sociale prevede lo svolgimento di attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, sia di merci che di persone. E poi, lettera C: "Lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente". E specifica ancora l'oggetto sociale che "la realizzazione dell'oggetto sociale è perseguita principalmente, ma non esclusivamente, attraverso le società controllate. Quindi

sì, principalmente, ma non esclusivamente. Quindi F.S. Holding è direttamente... esercita direttamente la tipica attività di trasporto dell'impresa ferroviaria. "La società potrà compiere tutte le operazioni ritenute utili o necessarie per il raggiungimento dell'oggetto sociale", quindi può fare tutto ciò che ritiene per raggiungere l'oggetto sociale, che è il trasporto.

Vediamo se la F.S. Holding nel tempo si è munita di strutture idonee ad avere questa ingerenza in capo alle società controllate. Intanto vi voglio leggere la restante parte dello statuto della società F.S. Holding, nella parte in particolare che riguarda ovviamente i poteri conferiti all'amministratore delegato che è imputato in questo processo. L'amministratore delegato nominato nel settembre 2006, abbiamo la visura storica che ci conferma la nomina a settembre 2006 dell'ingegner Moretti come amministratore delegato della Holding, ce l'ha confermato anche il teste Braccialarghe. All'amministratore delegato ingegner Moretti sono stati conferiti tutti i poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della società. "Da tutti i poteri conferiti per la gestione ordinaria e straordinaria della società, che ha come oggetto sociale il trasporto ferroviario, sono esclusi"... e leggete una lunga serie di eccezioni, nessuna, nessuna riguardante l'esercizio del trasporto ferroviario. Poi ancora, alla pagina successiva: "In

particolare, a livello esemplificativo ma non esaustivo, all'amministratore delegato vengono conferiti i seguenti poteri: compiere in nome e per conto della società tutti gli atti comunque inerenti l'oggetto sociale". Quindi all'ingegner Moretti vengono delegati i poteri di compiere qualsiasi atto inerente il trasporto ferroviario, perché l'oggetto sociale è il trasporto ferroviario di merci e persone, prevalentemente su rotaia e anche su gomma. E all'ingegner Moretti vengono conferiti tutti i poteri relativi all'oggetto sociale. "In particolare" - ancora - "in via esemplificativa e non esaustiva, compiere tutti gli atti per l'esercizio delle seguenti facoltà"... inizia un altro lunghissimo elenco. E se andiamo alla numero 35 dell'elenco esemplificativo e neanche esaustivo di tutti i poteri conferiti all'ingegner Moretti per l'esercizio del trasporto ferroviario, al numero 35 troviamo: "Relativamente alla legislazione riguardante le misure per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori durante il lavoro, con estensione alla sicurezza dei terzi e alla protezione ambientale, esercitare con il potere di attribuirne l'esercizio ad altri procuratori dello stesso o delegati, individuati in relazione alle responsabilità che ad essi competono; può anche delegare le seguenti facoltà: operare con la più ampia autonomia e senza limiti di importo, porre in atto qualsivoglia impegno verso

chicchessia, ai fini di garantire la sicurezza nella realizzazione di opere e nella gestione di impianti e mezzi, nonché la sicurezza e l'igiene del lavoro, incolumità dei terzi e tutela dell'ambiente". C'è bisogno di specificare ancora di più nel dettaglio quali sono i poteri ampi e completi dell'ingegner Moretti per il perseguimento dell'oggetto sociale, che è trasporto ferroviario? C'è bisogno che spieghi nel dettaglio che cosa si delega al numero 35, tra i vari poteri esemplificativi e neanche esaustivi in capo all'ingegner Moretti? Porre in essere tutto ciò che compete per garantire la sicurezza dei lavoratori, dei terzi, dell'ambiente.

Vediamo cosa dice l'ingegner Moretti nella Disposizione 113AD del 1° aprile 2008 che abbiamo già affrontato in relazione ad altri argomenti. Ne ha parlato il collega. Mi ricollego al "Considerando" che ho letto poco fa, della direttiva 2004: "Tutte le normative, tutte le direttive, tutte le prescrizioni a tutela della salute dei lavoratori si applicano senz'altro a tutela dei lavoratori delle ferrovie". E ci mancherebbe. Vediamo se l'ingegner Moretti la pensa allo stesso modo. La disposizione di gruppo 113AD del 2008 è "La sicurezza sul lavoro nel gruppo F.S.". La sicurezza sul lavoro nel gruppo F.S.". Al primo punto, non c'è nessun intermezzo: "La sicurezza sul lavoro nel gruppo F.S. Punto 1. La

sicurezza nel trasporto ferroviario". Chissà perché all'ingegner Moretti viene in mente che per la sicurezza sul lavoro del gruppo F.S. ci sia qualche connessione con la sicurezza del trasporto ferroviario. "Il gruppo F.S., come confermato dall'UIC per il 2007, risulta essere l'impresa ferroviaria più sicura d'Europa. E' una leadership ormai consolidata, frutto non casuale di un insieme di azioni convergenti promosse dal gruppo. Nel settore ferroviario, più che in altri settori, gli obiettivi economici di lungo termine sono intrinsecamente connessi al rispetto dei valori che si riferiscono alla salute, alla sicurezza e alla tutela ambientale" - che sono tutte le materie delegate dal punto 35 all'ingegner Moretti - "che al primo punto della sicurezza dei lavoratori pone la sicurezza del trasporto ferroviario", anzi specifica che nel settore ferroviario più che in altri settori questa correlazione è immediata e diretta. "La sicurezza e la salute" - continua ancora al punto 2 - "il valore della sicurezza, la salute e la sicurezza, sono infatti patrimonio storico e professionale delle ferrovie. Questo valore impegna i dirigenti, il personale, le società ed i fornitori e guida le decisioni e le modalità con cui gestire i processi produttivi". Quindi tutti i processi produttivi, l'impresa ferroviaria come processo produttivo cosa ha se non il trasporto? Il processo produttivo dell'impresa ferroviaria è il

trasporto, tant'è che il primo punto in materia di sicurezza è anche in questa disposizione la sicurezza del trasporto. "Il costante sforzo nel perseguire la salute e la sicurezza si concretizza nell'impegno da parte di ogni società del gruppo di assicurare il più alto livello di sicurezza per ogni attività che comporti rischi per i dipendenti, i clienti e la collettività", che sono l'oggetto della delega conferita all'ingegner Moretti al punto 35. Proprio l'assicurare il più alto livello di sicurezza per ogni attività che comporti rischi per dipendenti e collettività, è o non è direttamente connesso a quello che è successo a Viareggio? E' o non è direttamente connesso alla scelta del materiale rotabile più idoneo a gestire un servizio particolarmente pericoloso come quello che si è svolto fino al 29 giugno 2009 su quei binari? E' o non è intimamente connesso alla scelta del materiale rotabile per la cui possibilità di operare è necessario avere il parere di conformità dell'organo consultivo dell'ingegner Moretti e per la cui possibilità di operare in capo allo stesso amministratore delegato di Trenitalia è necessario passare per l'approvazione dell'ingegner Moretti e dall'F.S. Holding? In questa disposizione viene richiesta innovazione tecnologica e il più alto livello di sicurezza. E affittare, noleggiare carri del 1970 risponde all'esigenza di rincorrere l'innovazione tecnologica e il

più alto livello di sicurezza? Abbiamo sentito anche le dichiarazioni dell'ingegner Moretti al Senato. Quel carro non rispondeva ai criteri di sicurezza, perché a fronte di una targhetta che riportava una data recente, in realtà i componenti erano vecchi. La vetustà dei componenti certamente non risponde all'inseguimento dell'innovazione tecnologica e del più alto livello di sicurezza possibile, cosa che impone l'articolo 15 del Decreto 81 del 2008: "L'imprenditore nell'esercizio della sua impresa deve conformarsi al miglior processo tecnologico del momento. Poi pone gli obiettivi per il quadriennio, o per il quinquennio, 2008-2012 e impone - perché questa è una direttiva, una linea guida "indirizzi e obiettivi" ai quali le società controllate hanno il dovere di conformarsi - "il superamento definitivo di una visione culturale ristretta alla sola osservanza dei vincoli normativi e il miglioramento ulteriore dei risultati per diventare nello scenario ferroviario europeo un gruppo di riferimento, anche nella promozione della sicurezza del lavoro". L'attenzione è costante. Ma andremo a vedere che si ferma alle parole ed alla carta. E vedremo se aveva strumenti e strutture per poter verificare se tutto questo era stato attuato o meno, in ottemperanza alla delega che lo prevedeva come garante della sicurezza dei lavoratori, dei terzi, della collettività e dell'ambiente, nell'esercizio dell'oggetto

sociale della F.S. Holding. Obiettivo primario, la riduzione costante degli infortuni. "Il modello organizzativo deve"... stiamo parlando del sistema di gestione della sicurezza, e anche su questo dovrò cercare di entrare nel dettaglio; cercherò di essere velocissimo. Parliamo di sistema di gestione integrato. "Il modello organizzativo deve dare evidenza degli elementi fondamentali di una gestione controllata e i risultati della gestione dovranno manifestare agli stakeholder le responsabilità assunte nei riguardi della salute e della sicurezza". Di gestione controllata nei sistemi della gestione di Trenitalia e di R.F.I. ne abbiamo parlato nelle udienze scorse. Vi ricorderete di quanti vuoti e quante lacune abbiamo messo in evidenza in quei sistemi di gestione, in cui la manutenzione non era presa minimamente in considerazione se non per il proprio materiale rotabile, che l'intero settore del trasporto merci era lasciato allo sbando e non vi era nessun controllo. E questo risultava dai sistemi di gestione di Trenitalia e di R.F.I. Se voi andate a vedere nei sistemi di gestione di Trenitalia e di R.F.I., proprio perché c'è questa diretta ingerenza anche della holding, e di verifica dei sistemi di gestione, nel Manuale di direzione del sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia, quindi nella precisione il sub allegato 1 della CCS 18AD del 03 marzo 2004, pagina 11 di 86, nello

scopo della procedura si parla appunto di come gestire il manuale, l'S.G.S. delle società. In particolare qui parliamo di Trenitalia. A pagina 11 di 86 di questa procedura è previsto: "La gestione di questo manuale è a cura del responsabile del sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia, che ne cura la distribuzione, nonché gli aggiornamenti, inviando copie controllate, numerate e datate mediante apposito modulo, alle strutture organizzative indicate nella lista di distribuzione, sia della corporate che delle divisioni" - udite - "responsabili dell'implementazione dell'S.G.S.". Quindi a tutte le strutture organizzative indicate nella lista di distribuzione responsabili dell'implementazione dell'S.G.S. E già tra parentesi lo dice, sia della capogruppo che delle singole divisioni. Andiamo a vedere la lista di distribuzione dell'S.G.S. inviata ai responsabili dell'implementazione dell'S.G.S. chi c'è nelle liste di distribuzione di tutti i documenti, nel Manuale di direzione del sistema di gestione della sicurezza, nelle linee guida per la redazione del piano di sicurezza, nella procedura di gestione della documentazione, nella procedura per analisi delle prestazioni di sicurezza, monitoraggio e reporting, nella procedura individuazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi. Andiamola a vedere la lista di distribuzione di ognuno di questi documenti.

Manuale di direzione del sistema di gestione della sicurezza, pagina 2. La lista di distribuzione, ossia la distribuzione a tutti i responsabili dell'implementazione di questo sistema, se noi andiamo alla pagina 5 di 86 troviamo: "Ferrovie dello Stato S.p.A., presidente e amministratore delegato, direttore strategie, direzione relazioni esterne, direzione centrale audit" - perché vedremo la F.S. ha una direzione audit che deve andare a verificare se poi tutto quello che si scrive si fa veramente - "direttore generale di gruppo finanza, controllo e partecipazioni, direttore generale per le risorse umane, direttore pianificazione e politiche di gestione". Tutte strutture deputate direttamente al controllo e alla verifica degli S.G.S. di Trenitalia e di R.F.I., come viene detto in questa procedura: lo distribuiamo a tutti i responsabili dell'implementazione. Andiamo alla lista di distribuzione successiva, che è la lista di distribuzione delle linee guida per la redazione del piano di sicurezza. I piani di sicurezza, ve lo ricorderete, sono tutti quei piani in cui Trenitalia dal 2004 al 2009 ci dice: abbiamo delle pecche nella manutenzione, abbiamo delle pecche nella tracciabilità relativa al materiale... alla gestione rintracciabilità delle operazioni di manutenzione sul materiale rotabile. Nei piani di sicurezza vengono inseriti i progetti che prima R.F.I. e poi la A.N.S.F. impongono a Trenitalia per

gestire le situazioni di rischio. Nelle linee guida, per come devono essere redatti i piani della sicurezza, nella lista di distribuzione, quindi responsabili della loro implementazione, se andiamo a pagina 5 troviamo ancora: "Ferrovie dello Stato S.p.A., amministratore delegato, direttore centrale legale, direttore centrale audit, risorse umane, direttore legale lavoro, pianificazione e politiche di gruppo" e via dicendo.

Ancora, la lista di distribuzione della gestione della documentazione. Anche questo viene inviato alla sede centrale della F.S. Holding, all'amministratore delegato e ai responsabili del controllo delle partecipate. Ancora, analisi delle prestazioni di sicurezza, monitoraggio e reporting. Nella lista di distribuzione, a pagina 5 di 29 delle analisi delle prestazioni di sicurezza, troviamo sempre "Ferrovie dello Stato S.p.A., amministratore delegato, assistente per la segreteria operativa, direttore strategie, direttore legale, audit, risorse umane, legale lavoro, pianificazione e politiche di gruppo". Lista di distribuzione dei piani di emergenza, lo trovate anche lì. Pianificazione e conduzione degli audit di sicurezza dell'esercizio e delle azioni correttive. Lista di distribuzione. Quindi parliamo di pianificazione e conduzione di audit di sicurezza dell'esercizio. Viene inviato anche a: "Ferrovie dello Stato, amministratore delegato", e via

dicendo tutta la catena solita. Guardate anche poi la lista di distribuzione dell'ultimo sub allegato, il sub allegato 2 alla C.C.S. 18AD del 03 marzo 2004, che è l'S.G.S. In particolare la procedura di individuazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi. Insieme all'amministratore delegato, che è Trenitalia, l'amministratore delegato di Trenitalia, c'è la direzione centrale legale e amministrazione, quindi una direzione centrale della Holding, perché le DC, Direzioni centrali, sono tutte direzioni della Holding. Le direzioni delle società operative sono DLA, DMA, quindi direzione e basta. Tutte le direzioni che hanno la C in mezzo sono le Direzioni centrali della Holding. Ed è il secondo indirizzo. Insieme all'amministratore delegato della società che redige questo documento, il primo indirizzo successivo è la Direzione centrale legale amministrazione della Holding. Stessa lista di distribuzione dell'analisi per individuare i pericoli e minimizzare i rischi viene poi inviata anche a Divisione Cargo, Divisione sicurezza di sistema, nonché poi amministratore delegato di F.S. S.p.A., Direzione centrale audit, direzione generale di gruppo, direzione politiche di gestione e via dicendo. Allora vediamo, quindi il modello organizzativo deve dare evidenza degli elementi fondamentali di una gestione controllata, e abbiamo visto che da Trenitalia non arrivava nessuna evidenza di gestione controllata. Vi è

stata una qualche forma di intervento da parte della Holding, volto a ricondurre nell'alveo della previsione normativa quanto era indicato nei sistemi di gestione così lacunosi. Nessuna attività in tal senso.

Avrebbe potuto la Holding effettuare degli audit diretti in materia di sicurezza dell'esercizio ed in materia di sicurezza dei lavoratori? Vediamo il teste Vari cosa ci dice, Vari Alessandra, all'udienza del 04 maggio 2016, che è attualmente la responsabile della Direzione audit di Trenitalia, quindi è un livello molto alto per quanto riguarda la funzione di ispettorato e controllo. La teste Vari ci dice, a pagina 129: "Il sistema di gestione della sicurezza di esercizio è quello al quale ovviamente fa riferimento la sicurezza dell'esercizio e quindi l'ambito di manutenzione del rotabile". Eppure l'abbiamo visto che di manutenzione del rotabile nel sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia non c'era nulla. "Tutti gli aspetti diciamo del sistema di gestione della sicurezza di esercizio che riguardano anche la sicurezza del lavoro, vengono diciamo recepiti nel modello di organizzazione della sicurezza sul lavoro, in quanto appunto aventi un impatto sulla sicurezza del lavoratore". Quindi neanche la teste Vari ha alcun dubbio sul fatto che la sicurezza di esercizio viene recepita perché ha un diretto impatto sulla sicurezza del lavoratore, inteso in questo caso come macchinista, è

ovvio. Ma non solo. Ce ne possono essere altri. "Il sistema di gestione della sicurezza del lavoro è più ampio, ha un ambito non esattamente sovrapponibile a quello della sicurezza d'esercizio". E' vero, la sicurezza d'esercizio include tutta la sicurezza del lavoro. La sicurezza del lavoro va anche oltre, ha anche ambiti di sicurezza del lavoro che non ha nulla a che vedere con la sicurezza d'esercizio. E' un sottoinsieme la sicurezza di esercizio, perché la sicurezza del lavoro riguarda le scale, gli antiscivoli, i monitor, che non hanno nulla a che vedere con la sicurezza di esercizio. Allora, la teste Vari ancora ci dice, a pagina 131: "Vi sono delle procedure che"...

PRESIDENTE - Solo un attimo. Grazie.

P.M. DOTT. GIANNINO - Quindi ci risponde, la teste Vari, a domanda sul fatto che mancassero le evidenze degli inserimenti di questi aspetti di sicurezza nell'S.G.S. di Trenitalia, ci dice: "Esiste un sistema di controllo che prevede al suo interno, nel suo ambito, dei meccanismi di validazione, di verifica e di controllo. Il sistema di gestione della sicurezza di esercizio, ma che poi in questo senso è anche analogo in generale alla gestione della sicurezza del lavoro, prevede dei piani di verifica effettuati su tre livelli: struttura centrale di divisione, e poi c'è il livello di verifica", e ci spiega tutte le strutture che si occupano della verifica di

questi... della rispondenza dei piani di esercizio alla sicurezza della circolazione e alla sicurezza del lavoro. Andiamo avanti, cerco di sorvolare, ma il verbale non è lunghissimo. Ve l'ho indicato, teste Vari, udienza del 04 maggio 2016. Parliamo del modello 231: "Posso fare riferimento al documento di valutazione dei rischi". Allora la domanda è stata: "Cosa è stato contemplato nel documento in merito ai rischi generati dall'attività di terzi, quindi eventuale intervento del fattore umano, la manutenzione e via dicendo"? Teste Vari: "Ma poiché" - pagina 135 - "si tratta di rischi comunque contemplati nella sicurezza dell'esercizio, il documento di valutazione dei rischi considera appropriati presidi rispetto a questo rischio quelli previsti per la sicurezza di esercizio". Ma non ce n'erano per la sicurezza d'esercizio a verificare il materiale rotabile e la manutenzione. Quindi come si fa a ritenere sufficienti - dice lei - "poiché si tratta di rischi comunque contemplati nella sicurezza dell'esercizio, il documento di valutazione dei rischi considera appropriati presidi rispetto a questo rischio quelli previsti dalla sicurezza di esercizio"? Ma non ce n'erano, non ce n'erano presidi. Quindi cosa ha considerato appropriato? Non si sa. E infatti la domanda: "Ecco, e quali sono stati in concreto gli appropriati presidi di Trenitalia"? Non c'è stata... di fatto non c'è stata risposta. Andiamo

allora a vedere... siamo andati poi a chiedere se in qualità di direttore della sezione audit, capo degli audit di Trenitalia, se fosse mai stato affrontato questo problema in sede ispettiva da parte della capogruppo, che abbiamo visto era destinataria degli S.G.S. di Trenitalia, era nella lista di distribuzione ed era tra i soggetti che potevano implementare l'S.G.S., come previsto dalla stessa normativa. "Per quanto mi risulta audit congiunti con F.S. su sicurezza del lavoro non sono stati mai fatti". "Avete mai ricevuto ispezioni e verifiche in materia di sicurezza in senso lato, da parte della capogruppo, di F.S. Holding"? "La capogruppo può effettuare attività di audit anche sulle controllate e possono riguardare tutti gli aspetti che ritiene". "Ma al di là della possibilità di farlo, che lei sappia, sono stati fatti oppure no"? "Io le ripeto, non ricordo che siano state fatte su sicurezza del lavoro, in particolare su valutazioni di rischi da lavoro e presidi di sicurezza del lavoro. Di questo tipo non ne ricordo". "E sulla sicurezza di esercizio"? "Sono state fatte delle verifiche che riguardavano ambiti di sicurezza dell'esercizio". Quindi F.S. Holding le fa le verifiche in materia di sicurezza dell'esercizio. Invece ci era stato detto anche in una memoria: "F.S. Holding non ha niente a che fare col trasporto, non si occupa di trasporto". E non è vero, abbiamo visto i documenti

societari, l'oggetto sociale, la delega all'amministratore delegato. La teste Vari ci dice "può fare tutte le verifiche che vuole, sia in materia di sicurezza del lavoro che in materia di sicurezza dell'esercizio". "Sono state fatte delle verifiche che riguardavano ambiti di sicurezza dell'esercizio". Ma purtroppo non abbiamo documentazione su quale sia stato l'approfondimento di questi audit in materia di sicurezza dell'esercizio.

Vediamo cosa prevedono i documenti interni alla società. Sto parlando delle missioni di responsabilità della società F.S. E vi posso dire che quelli del 2007, 2008 e 2009 sono identici. Possiamo iniziare da quello del 2007. Vi posso indicare pagina 62 di 108: "Valutazione investimenti e sistemi di monitoraggio". Quindi "presentare al comitato di direzione per gli investimenti per la valutazione strategica le richiesta di investimento". Se voi andate a vedere il famoso business plan posto in essere dall'ingegner Maestrini, su cui ha testimoniato Guidi, che è stato prodotto in occasione della testimonianza dell'ingegner Guidi, vedrete che quel progetto era partito proprio in sede di CODIR, Comitato di direzione, che è un comitato valutazione investimenti e sistemi di monitoraggio in capo, che fa capo all'amministratore delegato della Holding già dalle missioni di responsabilità del 2007. Quel progetto era

partito su incarico dell'amministratore delegato in sede di comitato direttivo, di CODIR. Andiamo a vedere a pagina 104 di 108, sempre stiamo parlando di missioni di responsabilità, quindi di strutture interne alla Holding, che facevano capo nel 2007 all'amministratore delegato. "Politiche ambientali della sicurezza del lavoro. Assicurare la definizione di indirizzi e politiche di gruppo in materia di sicurezza del lavoro". La 113AD che stiamo leggendo è espressione di questo potere. "Politiche di gruppo in materia di sicurezza del lavoro. Sostenibilità ambientale, tutela dell'ambiente, nonché il relativo controllo direzionale. Aree di responsabilità. Assicurare in materia di sicurezza del lavoro, sostenibilità ambientale e tutela dell'ambiente, la definizione di fusione di indirizzi e politiche di gruppo provvedendo al connesso controllo attuativo". Quindi non basta raccontare "mi raccomando, la tecnologia, la sicurezza, il materiale rotabile è all'avanguardia". Deve essere effettuato il connesso controllo attuativo. Quindi oltre ad avere poteri di indirizzo e coordinamento in materia di sicurezza del lavoro e di terzi, aveva anche strutture dedicate che potevano verificare l'effettiva attuazione all'interno delle società controllate di quanto si andava predicando. Tant'è che questa stessa struttura è deputata allo sviluppo di un sistema di parametri di controllo per il monitoraggio delle

criticità a livello di gruppo. Criticità è un termine che ritorna o non ritorna nei documenti che abbiamo visto finora? Diversi documenti, sia di R.F.I. che della Agenzia nazionale, hanno parlato di criticità a livello di sistema, rapportate all'intero servizio di trasporto ferroviario, non criticità specifiche di una o criticità dell'altra, perché erano indicate criticità di Trenitalia, criticità di R.F.I. e criticità relative all'intero sistema di trasporto. E qual era, se non l'unica struttura che poteva intervenire a gestire il trasporto sia a livello di rete che a livello di impresa ferroviaria di trasporto, se non la Holding, che ne disciplina gli investimenti e le attività? Qual era secondo voi la struttura di raccordo che poteva portare ad unità il sistema volto ad eliminare i rischi, che non erano in potere né dell'una né dell'altra? L'abbiamo visto anche nei documenti che abbiamo citato. Trenitalia nella prima relazione dava la colpa al picchetto. R.F.I. risponde: "Ah, ma ancora perché venite a parlare di infrastruttura"? Nella risposta che dà R.F.I. alla nota di indirizzo del Ministero dei Trasporti l'ingegner Elia, amministratore delegato di R.F.I., risponde piccato all'atto di indirizzo del Ministero dei Trasporti, perché dice: "Ma perché venite a sindacare l'operato del gestore se non c'entra niente la manutenzione dell'infrastruttura, quando la causa dell'incidente di

Viareggio è che nessuno ha valutato la possibilità di adottare un detettore di svio sul treno"? Chi è, se non questa struttura, che decide in cosa investire, in quale materiale rotabile investire, che poteva intervenire a comporre gli eventuali dissidi che comportavano a livello di sistema una mancata valutazione dei rischi generali del trasporto ferroviario? Ancora, missioni di responsabilità. Infatti, "la conduzione"... oltre che il monitoraggio delle criticità a livello di gruppo, "la conduzione di attività di ispettorato, con particolare riferimento all'adeguatezza dei sistemi di controllo di sicurezza del lavoro e ambiente adottati dalle società del gruppo garantendone il coordinamento". Ancora, pagina 105, la stessa Direzione generale che sottostà all'amministratore delegato ancora nel 2007: "Aree di responsabilità, sicurezza del lavoro, realizza l'attività di ispettorato in materia di sicurezza del lavoro e dell'ambiente". E la testimone Vari ci ha confermato che avrebbe potuto effettuare queste attività di ispettorato, in qualunque materia avesse voluto effettuarne.

Nel 2008 la struttura non cambia, fa sempre capo all'amministratore delegato. Vi cito le pagine sempre di missioni di responsabilità F.S. al 1° gennaio 2008: pagina 10, pagina 84, pagina 85, pagina 90, pagina 98, pagina 107, pagina 116, pagina 125. Sono tutte strutture

che la capogruppo si era assicurata, di cui si era dotata per effettuare verifiche e prendere decisioni che riguardavano le proprie controllate. In particolare a pagina 116 c'è la DCRUO sicurezza del lavoro, ossia verifica la corretta applicazione nelle controllate delle direttive in materia di sicurezza del lavoro e di terzi, anche attraverso specifiche attività di ispettorato. Nel 2009 la situazione non cambia. C'è sempre la struttura deputata al controllo, ma questo controllo non è mai stato attuato neanche dopo le messe in mora da parte dell'Agencia, che aveva segnalato criticità a livello di gruppo, che riguardavano il sistema trasporto nel suo insieme. Ancora, nella disposizione di gruppo 113AD del 2008, l'amministratore delegato dice: "Formazione e informazione. La formazione, la conoscenza dei rischi di ogni dipendente e l'assunzione all'uscita dal gruppo. Le aziende sono impegnate ad assicurare la tutela della salute di tutto il personale in ogni luogo e in ogni condizione di lavoro", quindi anche sui treni. "Coinvolgimento" - questo è l'ultimo punto e poi andiamo oltre - "dei fornitori per l'impegno nella sicurezza". "Coinvolgimento dei fornitori". Ma il fornitore di quel materiale rotabile non è stato coinvolto in nulla. L'organizzazione del lavoro è caratterizzata sempre più dalla partecipazione di altre imprese allo sviluppo dei processi produttivi. E infatti G.A.T.X. ha partecipato al

processo produttivo del trasporto merci pericolose di Trenitalia. Questo sposta il governo dell'attività di sicurezza dal confine formale della singola impresa al perimetro complessivo delle relazioni organizzative e produttive. "La sicurezza dev'essere patrimonio comune e distintivo di tutte le realtà operanti nelle unità produttive del Gruppo F.S.". Qui guardate come si rivolge l'amministratore delegato della Holding a Trenitalia, ad R.F.I., ad F.S. Logistica. Le unità produttive del gruppo sono diramazioni, unità produttive viste unitariamente". Perché così è. Anche la scelta di costituire F.S. Logistica è una scelta di gruppo, perché F.S. Logistica è interamente partecipata dalla Holding. Quindi la scelta di costituire F.S. Logistica come soggetto deputato al noleggio del materiale rotabile che poi sarebbe stato utilizzato da Trenitalia è una scelta direttamente riferibile alla Holding, perché la Holding è diretta ed esclusiva partecipe e proprietaria di F.S. Logistica, alla cui costituzione quindi ha preso diretta decisione. Però nonostante la totale mancanza di previsioni di coinvolgimento dei fornitori, ad esempio, per fare riferimento solo a questo punto, emergente dagli S.G.S., che erano inviati all'amministratore delegato della Holding, non c'è stata nessuna iniziativa in tal senso. Non vi leggo il documento DRUO, perché il tempo è veramente pochissimo e devo purtroppo sintetizzare. Il

DRUO, ne ha testimoniato Landozzi, è il documento interno di Trenitalia, è praticamente lo specchio della 100AD del 2007. La 100AD è il documento della Holding che dice come devono muoversi R.F.I. e Trenitalia per le proposte di investimento. Il DRUO è il documento interno di Trenitalia che prevede quali sono i processi per la approvazione dei documenti nel punto in cui si descrivono i processi principali interni a Trenitalia. All'interno di questi processi voi potete vedere che il documento è diviso in diversi sottoprocessi. Il sottoprocesso 1 riguarda l'organizzazione delle strutture e la relativa articolazione dei poteri. Unità organizzative responsabili e ruoli coinvolti. Parliamo quindi di come si struttura il processo all'interno di Trenitalia. Ma vediamo che la prima struttura coinvolta è F.S. S.p.A., Direzione centrale risorse umane. I responsabili funzionari di gruppo. Il sottoprocesso 2, lo leggo velocemente. Dovete leggerlo anche con il contributo di Landozzi, che ha testimoniato sul punto. "Sottoprocesso 2. Progetti, ivi comprese le procedure aree di rischio 2.3.1.". Chi è la struttura coinvolta? Ancora F.S. S.p.A. "L'approvazione e firma di tutti i processi che rispondono all'area di rischio 2.3.1 devono essere approvati e firmati da F.S. S.p.A.", pagina 11 del documento DRUO. "Sottoprocesso 3. Procedure inerenti la sicurezza di esercizio, sicurezza dell'ambiente e

sicurezza del lavoro". Ancora una volta tutte insieme. "Unità organizzative responsabili e ruoli coinvolti". Quindi nei processi in materia di sicurezza ambientale e del lavoro Trenitalia doveva coinvolgere F.S. S.p.A., pagina 13 di 19 del documento DRUO. "Approvazione e firma". Siamo sempre nel sottoprocesso 3. Se inerente responsabilità di interesse strategico o inerente la sicurezza del lavoro o la sicurezza dell'ambiente, a pagina 15 il documento dice che "il responsabile di Trenitalia acquisisce le sigle di F.S. S.p.A., responsabile funzionale di gruppo, e successivamente la firma dell'AD". Questa è l'ingerenza della capogruppo nelle controllate, totale, continua, presente, in materia di S.G.S., in materia di aree di rischio 2.3.1, in materia di processi di sicurezza del lavoro e di tutela dell'ambiente, tutte materie che rientrano nella delega in capo all'amministratore delegato, ingegner Moretti. Possiamo fare una pausa, Presidente? Grazie.

PRESIDENTE - Sì, cinque minuti. Cinque minuti.

P.M. DOTT. GIANNINO - Grazie.

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

- *Viene ripreso il procedimento alle ore 17:13*

PRESIDENTE - Accomodatevi.

P.M. DOTT. GIANNINO - Quindi... posso?

PRESIDENTE - Deve.

P.M. DOTT. GIANNINO - Grazie. Cercherò anche di tagliare,

perché ce n'è ancora un po' e il tempo vola. Ancora sulle commistioni evidenti in materia operativa e gestionale tra la F.S. Holding e le singole società di trasporto, le singole società controllate, quindi R.F.I. e Trenitalia, vi segnalo anche la pagina 86 di 478 delle Missioni di responsabilità proprio di Trenitalia. Perché questa pagina? Perché in questa pagina si parla della Direzione ingegneria, sicurezza e qualità di sistema e si ricollega quindi alla direzione dell'ingegner Maestrini, a quel famoso business plan per acquistare quei carri e alla testimonianza dell'ingegner Guidi. Perché c'era questa diretta correlazione tra quel business plan, oltre che per la 100AD del 2007, perché ovviamente la richiesta d'acquisto doveva passare per la Holding e per il vaglio preventivo addirittura della Holding e degli organi consultivi dell'amministratore delegato. Nelle aree di responsabilità della direzione ingegneria, sicurezza e qualità di sistema, ritroviamo quello che la direzione aveva effettivamente posto in essere con quel business plan che doveva portare all'acquisto dei carri. Se voi vedete a pagina 86, nelle aree di responsabilità assicurare il presidio della sicurezza di esercizio e lo sviluppo dei sistemi al fine di massimizzare la sicurezza in coerenza con le regole definite da R.F.I. e con la normativa di riferimento. Assicura l'attuazione delle politiche in tema di sicurezza del lavoro, quindi anche

quelle emanate evidentemente dalla capogruppo. E poi se vediamo ancora assicurata la gestione tecnica dei progetti e delle commesse di investimento dei rotabili, l'interfaccia con F.S., in relazione al reperimento dei fondi per i progetti di ricerca e il monitoraggio e l'esecuzione degli stessi, e presidia lo sviluppo delle competenze tecnologiche di ingegneria. E' proprio in esecuzione di questa missione che la direzione dell'ingegner Maestrini ha portato quel business plan ai massimi vertici aziendali del Gruppo F.S., perché lo richiedeva la 100AD, per poter acquistare materiale rotabile bisognava passare per l'okay della Holding. La struttura dell'ingegner Maestrini, direzione ingegneria, sicurezza e qualità di sistema, si interfaccia con F.S. proprio in riferimento al reperimento dei fondi per i progetti di ricerca relativi al materiale rotabile. In quel business plan abbiamo visto che tutti i dettagli erano stati presentati. Vediamo se quel progetto rientrava nei requisiti tipici della 100AD del 2007. A pagina 4 di 9 la 100AD ci dice che i programmi di investimento sono rilevanti e quindi passano per l'okay della capogruppo in base a questi criteri di rilevanza, in base ai seguenti elementi: il valore economico, il valore strategico, il contenuto di innovazione e complessità tecnologica e progettuale. Cosa ci dice l'ingegner Guidi in relazione a quel progetto presentato

dalla Direzione dell'ingegner Maestrini? Ci ha riferito che era un progetto di innovazione tecnologica assoluta. Infatti si parlava per la prima volta all'Interno di Trenitalia di dotazioni di sicurezza all'avanguardia, quindi rientrava sicuramente nel criterio di contenuto innovazione e complessità tecnologica, per poter rientrare negli investimenti rilevanti. Il valore economico. Vedremo che l'ingegner Guidi disse che addirittura non rientrava nei poteri di Trenitalia acquistarli. Ora leggeremo i passaggi rilevanti. E il valore strategico, se voi guardate quel business plan presentato nel 2006 per gli investimenti in materiale rotabile per le merci pericolose, è in primo piano posta l'innovazione di tipo strategico, quindi il criterio della strategia, quindi della valenza strategica, tant'è che in numerose pagine di quel business plan vengono poste in evidenza le potenzialità di acquisizione del mercato merci pericolose, quindi viene posto particolarmente l'accento sul valore strategico di quel progetto. Si consentirebbe di acquisire mercato, si consentirebbe di fidelizzare il cliente perché mostriamo un prodotto treno più sicuro. Quindi c'erano tutti. Criterio economico, alti costi; innovazione tecnologica, infatti erano tutti presidi tecnologici all'avanguardia; e rilevanza strategica, acquisizione di porzioni di mercato nel trasporto merci pericolose. Infatti a pagina

216 l'ingegner Guidi ci dice, su domanda dell'Avvocato Piazza: "Ora dal 2006, che è data di questa proposta, diciamo al 2009, che cosa è successo, perché questo progetto non ha prodotto ulteriori sviluppi e conseguenze"? Pagina 216 del 24 febbraio 2016: "Allora, se si guarda nelle conclusioni che sono riportate nei due diciamo documenti che lei mi ha mostrato, c'è da un lato il programma che è stato fatto, va beh, quello è stato definito; poi ci sono delle proposte, delle proposte di"... Interviene domanda del Presidente, che dice: "Perché rispetto a queste premesse nel 2006 non sono stati fatti, non ha prodotto nessun tipo di risultato? Qual è la motivazione"? "Perché è stato necessario prendere delle decisioni, visti i forti impegni che questo programma presentava, cioè comprare, acquisire novemila carri, comprare apparecchiature, non è una cosa che rientra nei compiti... no, nei compiti... nelle capacità di chi ha proposto il progetto, ma secondo me, visto anche l'ammontare delle cifre che ne derivano" - ecco l'altro requisito, particolare valore economico del progetto - "un carro per merci pericolose costa intorno ai centocinquanta-centonovantamila euro; richiedevano anche delle decisioni da prendere a livello di azionisti ed anche a livello di Stato". A quei livelli azionisti e Stato, ci si arriva quando si vanno a chiedere i soldi e il progetto è stato già vagliato ed ha avuto già l'okay.

Quindi si è fermato all'ultimo scalino, allo scalino dell'F.S. Holding. Se dice "non è andato avanti perché c'erano delle decisioni da prendere a livello di azionisti ed anche a livello di Stato", quello è l'ultimo scalino, che va già anche oltre lo scalino della Holding, perché si va nel momento in cui si va a chiedere il finanziamento. Quindi non è arrivato neanche alle decisioni da prendere, si è fermato a livello di business plan, ossia proposta di investimenti, alla quale stava facendo riferimento, alla fine della pagina 216, il teste Guidi: "Non si è andati avanti perché c'erano delle decisioni da prendere".

Vediamo se c'è qualche altro elemento che porta ad individuare nella Holding un potere di ingerenza diretta nel trasporto merci, proprio del trasporto merci parliamo. Vi leggo la pagina del verbale del teste Di Patrizi Giacomo, udienza del 04 marzo 2015. Andrò veramente per flash perché voglio assolutamente concludere l'argomento, perché ci eravamo anche impegnati a concludere con le richieste entro oggi. Il teste Di Patrizi Giacomo è un dirigente di alto livello di Trenitalia Cargo ed è stato alle dipendenze di Trenitalia fino all'arrivo dell'ingegner Moretti. Andiamo direttamente a quello che riguarda i rapporti tra il dirigente di Trenitalia Cargo e la società dalla quale poi si è allontanato e vediamone i motivi. Pagine 32 e 33: "Io ero stato assunto"... Poi

parla: "Ero l'amministratore di una società del Gruppo che controllava come Holding l'attività logistica all'interno della struttura Cargo. Quindi ero stato assunto da parte della precedente gestione, quindi c'era l'ingegner Catania e l'ingegner Testore di Trenitalia" - Catania era l'AD della F.S. prima di Moretti e l'ingegner Testore era l'AD di Trenitalia prima dell'ingegner Soprano, se non sbaglio - "con una serie di grandi proiezioni, sviluppi e quant'altro". Tant'è che durante il mandato dell'ingegner Catania nasce nel 2005 quel progetto che si è concluso nel business plan, perché se noi andiamo a guardare tutti i documenti che ha prodotto l'ingegner Maestrini, o meglio l'Avvocato Piazza, in occasione dell'esame del teste Guidi, vediamo che il tutto nasce nel 2005. Ce l'ha anche spiegato: il primo progetto nel 2005, poi si va avanti nel 2006, ci viene detto che tutto era pronto, poi nel 2006 tutto si interrompe. L'amministratore delegato arriva in F.S. Holding nel 2006. Vediamo se qualcos'altro ci viene detto dal verbale del teste Di Patrizi. "Ero stato assunto da parte della precedente gestione con una serie di grandi proiezioni, sviluppi e quant'altro, con grandi disegni per quanto riguardava il merci". Siamo negli anni in cui si stava presentando quel disegno. "Dopodiché, quando Catania è stato rimosso ed è arrivato l'ingegner Moretti, diciamo che abbiamo tutti consegnato le armi". Questo

dice. "Dopo, quando arriva l'ingegner Moretti diciamo che abbiamo tutti consegnato le armi, nel senso che lui aveva completamente un'altra visione di quel mondo lì" - del trasporto merci parliamo, non di partecipazioni azionarie - "abbiamo tutti deposto le armi, aveva una visione completamente diversa di quel mondo lì, aveva anche una diversa e totale diversa visione di come doveva essere il manager tipo delle Ferrovie, e io credo che non rientrassi minimamente in questo disegno e quindi"... l'ingegner Di Patrizi poi è andato... è stato allontanato, messo alla porta. "Io avevo un ruolo... avevo un ruolo di rilievo in quell'ambito" - trasporto merci, lui era in Cargo - "avevo un ruolo di rilievo in quell'ambito e quando cambia la testa, il vertice, che decide di voltare pagina di tutto, non rientriamo più... quello che mi fu detto, che ci dicemmo, è che io non avevo più intenzione di stare lì in quelle condizioni, lui aveva altri disegni strategici" - parla dell'ingegner Moretti - "lui aveva altri disegni strategici che non riportavano a me come, diciamo, un elemento fondamentale, e con reciproca pace ci siamo lasciati". Dice: "Ma lei ha parlato direttamente con l'ingegner Moretti"? "No, no, beh, io parlando col direttore del personale, con cui ci siamo confrontati, diciamo che ad un certo punto il rapporto fiduciario fra dirigente, direttore e proprietà, o in questo caso amministratore delegato" - della Holding

- "ti comunicano che non c'è più, tu ne prendi atto, trovi un accordo, deponi le armi" - come ci ha detto poco prima - "e te ne vai". Tutti quei bei progetti vengono interrotti. E non solo l'ingegner Di Patrizio. Ha detto "tutti quanti abbiamo depresso le armi quando è arrivato l'ingegner Moretti", perché era un controllore assoluto e totale di ogni attività di tutte e due le controllate. Ancora Di Patrizi, a pagina 34, si parlava, domanda dell'Avvocato Dalle Luche, si parla della riduzione della cessione degli scali merci da parte di R.F.I. ad altre società del gruppo. Quindi R.F.I. era obbligata a lasciare le strutture degli scali merci terminali anche alle altre imprese ferroviarie, non solo a Trenitalia. Con l'accesso al mercato di altre imprese ferroviarie... ovviamente tutte queste strutture erano solo in capo alla vecchia F.S., che poi si è scissa in Trenitalia ed R.F.I. Quindi tutte le strutture per poter gestire gli scali merci erano in capo ad R.F.I. Con l'arrivo di altre imprese ferroviarie, R.F.I. era costretta, per consentire l'accesso a piccole imprese che non potevano effettuare simili investimenti, doveva concedere in uso gli scali merci terminali. E c'è stato un problema. Infatti ci sono stati diversi ammonimenti nei confronti di R.F.I., anche da parte dell'URSF, che si comportava in maniera ostruzionistica concedendo questi scali solo a Trenitalia - guarda un po' - e non anche alle altre imprese

ferroviarie. E ha detto il testimone che R.F.I. decide per assecondare la volontà del Gruppo, quindi si comportò così, chiudendo gli scali merci alle altre imprese, per assecondare la volontà del gruppo. Parole del testimone. L'Avvocato Dalle Luche: "Volevo capire a cosa si riferiva con questa affermazione". Teste Di Patrizi: "C'è una Holding che governa questo sistema, quindi ritengo che ci fosse una necessità di"... Quindi gli scali merci terminali di R.F.I., anche questi erano direttamente gestiti dalla Holding, che dava istruzioni su come comportarsi, nel caso di specie per favorire Trenitalia. Lo vedremo analogamente nel caso N.T.V., lo vedremo nel caso Arenaways, tutte società alle quali sono stati posti bastoni tra le ruote, letteralmente, per creare un collo di bottiglia per far sì che Arena fallisse, non entrando nel mercato dell'Alta Velocità, che N.T.V. trovasse gli ostacoli più disparati, guarda nelle stazioni, guarda nella concessione di tracce orarie, sempre guarda caso nel momento in cui dovevano avere ingresso nel mercato e fare concorrenza a Trenitalia. E dice il teste Di Patrizi: "C'è una Holding che governa questo sistema. Ma il parere, adesso non mi ricordo bene, bisognerebbe contestualizzarlo". Domanda del Presidente: "Immagino che volesse dire"... poi puntini puntini; l'Avvocato produce il documento. Poi l'Avvocato Dalle Luche: "Stava parlando il teste mi sembra di una Holding, volevo capire se

attribuiva la scelta strategica, di R.F.I. relativa agli scali merci terminali, alla volontà della Holding con questa affermazione". "Sì". Eppure gli scali merci terminali sono di R.F.I. Altra dimostrazione della diretta ingerenza della Holding in tutte le attività delle società controllate.

P.M. DOTT. AMODEO - Volevo aggiungere su questa vicenda degli scali merci: ha formato oggetto di una lettera di contestazioni datata 27 marzo 2014, indirizzata al Ministro degli Esteri italiano, Federica Mogherini, dal vice presidente della Commissione europea Joaquim Almunia. La lettera preannunciava l'apertura di un procedimento di infrazione proprio anche per questa storia degli scali merci, sottoforma di... contestandosi aiuti di Stato a favore di Trenitalia e F.S. Logistica, sulla base di una denuncia ricevuta il 29 dicembre 2010, che è proprio quella di Di Patrizi. Quindi questa vicenda ha avuto un'eco anche nelle istituzioni europee. Chiedo scusa per l'interruzione.

P.M. DOTT. GIANNINO - Ancora, missioni di responsabilità di Trenitalia, Divisione Cargo, pagina 3 di 37 di Missione di responsabilità. "La Divisione Cargo assicura per le strutture organizzative e gli impianti di competenza, d'intesa con la Direzione ingegneria, sicurezza e qualità di sistema" - che è quella che si interfaccia con F.S. per i progetti di innovazione tecnologica - "il rispetto

di procedure standard in materia di sicurezza del lavoro, ambiente ed esercizio e la corretta implementazione dei relativi sistemi di gestione aziendale nell'ambito delle responsabilità tecnico-operative delegate ed avvalendosi del contributo specialistico delle direzioni centrali nelle materie di competenza". Le Direzioni centrali sono solo quelle che esistono nella Holding. Tutte le altre si chiamano Direzioni. Ancora, cerco di essere veramente telegrafico su tutti i documenti che vi vorrei mostrare. C'è una comunicazione operativa DRUO sempre, del 18 aprile 2007, che si chiama "Procedura per l'assunzione del personale operativo". Se voi andate a vedere la "Procedura per l'assunzione del personale operativo" a pagina 4 di 13, la procedura prevede: "Dare attuazione alle norme comportamentali contenute nel codice etico del Gruppo F.S., in particolare con riferimento a rapporti con il personale, rapporti con le istituzioni e la P.A. Società del Gruppo coinvolte" - alla fine di pagina 4 - "per l'assunzione in Trenitalia del personale operativo: F.S. S.p.A., R.F.I. S.p.A., Ferservizi S.p.A.". Questo vi descrive, vi dà un'idea di quanto fossero separate le società, che anche per decidere come assumere il proprio personale operativo dovevano coinvolgere tutte le altre società del Gruppo, a cominciare da F.S. S.p.A. L'ultima pagina di... o meglio, no, a pagina 8 di 13 descrive le fasi di processo per l'assunzione del personale: "Unità

organizzative responsabili dei ruoli coinvolti: F.S. S.p.A.". L'input, ossia quali sono le regole di partenza per l'assunzione: "Le politiche di gruppo definite dalla Direzione centrale risorse umane", quindi dalla capogruppo. Controlli chiave per la scelta e l'assunzione di personale operativo, coerenza con le linee guida aziendali alle politiche definite dalla capogruppo. Questa era la libertà di Trenitalia. Neanche scegliersi i dirigenti operativi, personale operativo. L'ultima pagina, "Documenti di riferimento di gruppo. Politiche di assunzione di F.S. S.p.A., adempimenti connessi alla instaurazione, trasformazione e cessazione dei rapporti di lavoro di F.S. S.p.A.". Il personale di Trenitalia che rapporto di lavoro ha? Le procedure fanno rimando alla instaurazione, trasformazione e cessazione dei rapporti di lavoro di F.S. S.p.A. Direzione unitaria anche nell'assunzione, gestione del contratto, trasformazione, cessazione. Si parla di rapporti di lavoro con F.S. S.p.A. Nelle missioni di responsabilità, che non vi ho letto tutte, sono documenti abbastanza corposi, vedrete che ci sono delle direzioni operative che si occupano di scegliere i dirigenti, formare i dirigenti, predisporre, redigere il codice disciplinare di tutto il personale del gruppo, quindi sanzioni disciplinari, procedure disciplinari. E' tutto gestito a livello di Holding. Cosa c'è di più diretto ed immediato se non il rapporto di

lavoro con il dipendente, a partire dalla selezione, instaurazione, regime contrattuale, regime disciplinare, licenziamenti? Tutto fa capo alle scelte e alle procedure volute dalla Holding.

Ancora, l'amministratore delegato, o meglio, la direzione centrale risorse umane e organizzazione di F.S. S.p.A. ha stipulato l'accordo per l'accesso al servizio in cooperazione applicativa denominato "Denuncia di infortunio a fini assicurativi erogato dall'INAIL". Perché è importante questo documento? Vediamo chi è a sottoscriverlo. Ferrovie dello Stato S.p.A., denominato sottoscrittore in nome e per conto delle società del gruppo. Interviene F.S. a stilare il protocollo per le denunce di infortunio con l'INAIL. Voi potete vedere al termine del documento che è sottoscritto da una struttura di F.S. S.p.A. Quali sono... qual è l'oggetto di questo accordo? Il datore di lavoro può così, grazie a questo protocollo sottoscritto da F.S. S.p.A., il datore di lavoro, il sottoscrittore, può inviare tempestivamente l'adempimento, sempre in ottemperanza a quanto stabilito dagli articoli 53 e 54 D.P.R. 1124 del '65. Vediamolo se questo protocollo è anche in qualche misura collegato a delle previsioni legislative. Se voi andate a vedere l'articolo 18, lettera R del Decreto Legislativo 81 del 2008, l'articolo 18, lettera R, prevede "comunicare" - siamo all'articolo 18 - "obblighi del datore di lavoro".

"Il datore di lavoro" - lettera R - "deve comunicare in via telematica all'INAIL e all'IPSEMA, nonché per loro tramite al sistema informativo nazionale per la prevenzione nei luoghi di lavoro i dati e le informazioni relative agli infortuni sul lavoro". Anche questo adempimento è curato da F.S. S.p.A. E l'articolo 18, lettera R, lo demanda al datore di lavoro. Tant'è che F.S. S.p.A., come è indicato nell'articolo 18, ha anche firmato il protocollo per la denuncia di infortunio all'IPSEMA, ossia all'INAIL del personale navigante, perché R.F.I. ha anche personale navigante, perché aveva anche traghetti che portavano di qua e di là mi sembra dallo Stretto di Messina. Anche quel protocollo per il personale navigante, ai sensi dell'articolo 18, lo ha stipulato F.S. Holding. Anche questo lo troverete tra le nostre produzioni

Ancora, la Direzione centrale audit, Missioni di responsabilità di Ferrovie dello Stato, assicura lo svolgimento, nel rispetto delle pertinenti disposizioni di gruppo, delle attività di audit presso Ferrovie dello Stato e presso le società controllate. Ce lo ha detto anche la teste Vari: potevano fare controlli in qualsiasi materia avessero voluto, dalla sicurezza di esercizio alla sicurezza del lavoro. Eppure mai nessun intervento c'è stato dall'alto per dire alle signore R.F.I. e Trenitalia, che negli S.G.S. erano piene, strapiene di

lacune in materia, nessuna attività di indirizzo è stata posta in essere per far sì che quelle lacune venissero meno. Vi dirò di più. Anzi, per quanto riguarda R.F.I. il teste Chiovelli, all'udienza del 24 giugno 2015 ci ha detto anche che uno dei problemi che si erano ravvisati e che hanno portato al ritardo nella concessione dell'autorizzazione di sicurezza di R.F.I., quindi l'autorizzazione che garantiva che il sistema di gestione di R.F.I. era tale da poter garantire il controllo di tutti i rischi generati dalla propria e dall'altrui attività, uno dei problemi e dei ritardi sono stati dovuti al fatto che R.F.I. non aveva una propria struttura di audit interna. E ha detto all'Agenzia: ma perché mi devo dotare anche di una struttura interna se tanto mi controlli tu? Questo c'è scritto a pagina 67 del verbale di Chiovelli del 24 giugno 2015. E ci dice il teste Chiovelli: "R.F.I. non aveva una struttura di audit propria, non era stata attivata. I sistemi di gestione della sicurezza si basano fra l'altro, anzi principalmente, sulla capacità di chi lo gestisce di revisionarlo in maniera dinamica. Che vuol dire? Che se nell'ambito delle procedure avvengono, si intravedono delle carenze, il sistema dev'essere in grado di correggersi. Per fare questo è necessario avere un audit interno, cioè ogni impresa ferroviaria, ogni gestore della rete, deve avere una struttura di audit interna che

faccia proprio questo lavoro. Questi sono principi che sono di scuola", dice l'ingegner Chiovelli a pagina 67 del verbale. Ebbene, nonostante R.F.I. non avesse questa struttura per guardare all'interno e nonostante ci fosse, nelle strutture della controllante, F.S. Holding, proprio espressamente previsto che nei casi di società prive di servizio di internal audit tutti gli adempimenti, per le società che non ne fossero provviste, erano posti in essere dalla controllante, nonostante questo non è stata fatta nessuna forma di intervento, nessuna forma di audit perché, ce l'hanno confermato tutti i testi, è la stessa Holding, allorquando abbiamo chiesto documentazione relativa ai suoi interventi in materia di sicurezza, ci è stato risposto "noi ci occupiamo soltanto di antiscivolo, di scalini e di monitor".

Ancora, alla seduta al Senato della Repubblica del 25 marzo 2009, quando l'ingegner Moretti, presentandosi con l'ingegner Soprano, l'ingegner Castaldo e la dottoressa Morgante, li presenta come suoi collaboratori. Eppure dovevano essere non dei collaboratori. Se erano... uno gestiva il trasporto e l'altro l'impresa, l'ingegner Moretti per quale motivo li ha presentati come collaboratori? Vi leggo ancora un passaggio per capire cosa si intende per separazione, per far sì che quella separazione imposta normativamente si abbia veramente come realizzata, perché si è detto: "Ma F.S. Holding come

faceva a gestire il trasporto ferroviario? Non si è mai occupata di ferrovie, non ha nulla a che vedere con le ferrovie". Quando abbiamo visto invece gli investimenti li decide lei, il personale lo sceglie lei, le procedure di assunzione, il disciplinare. Fa praticamente tutto, licenzia i dirigenti del settore Cargo che non rispondono ai progetti del nuovo amministratore delegato. Tutto questo risponde a una separazione? Però la difesa dice: ma non è possibile che la F.S. Holding gestisse in qualsiasi modo, neanche il più lontano, il trasporto ferroviario, perché la separazione non lo consente. E' come dire, Presidente, che le fanno una fotografia mentre passa con il rosso, e poi investe qualcuno - ovviamente parliamo per assurdo - e nell'eventuale processo al dibattimento l'imputato si difende: ma io non posso essere passato col rosso, perché il codice lo vieta che passiamo con il rosso. Ma che vuol dire? Siamo d'accordo che le normative imporrebbero una separazione, separazione che non c'è ancora stata. Le fotografie del passaggio col rosso le abbiamo viste finora e non sono ancora finite. Non mi si può venire a dire: è impossibile perché la norma lo vieterebbe, perché c'è una separazione. Cosa si vuole fare? E ancora non ci siamo. Il quarto pacchetto ferroviario, questa è una decisione di Bruxelles del maggio 2013, se non sbaglio, e dice la Commissione Europea: sì, è vero, ci può essere la

separazione anche quando la proprietà del tutto appartenga ad un unico soggetto, ma si deve trattare solo di proprietà, solo di proprietà, di gestione di pacchetti azionari, non ci dev'essere nulla, nulla, null'altro che interferisca poi con la diretta gestione. E dice: "La Commissione ammette tuttavia che anche una struttura di integrazione verticale com'è la F.S. Holding, Trenitalia e R.F.I., ossia una Holding è in grado di assicurare la necessaria indipendenza, erigendo però muraglie cinesi", le chiama la Commissione, muraglie cinesi. E voi nella 100AD, che vanno a sindacare gli investimenti, ad autorizzare gli investimenti, ad autorizzare i disinvestimenti, la creazione di un comitato direttivo, consultivo personale dell'amministratore delegato, che va a vagliare le singole scelte operative delle controllate, il passaggio dell'ingegner Moretti da amministratore delegato di R.F.I. ad amministratore delegato della Holding, l'ingegner Elia da amministratore delegato di R.F.I. ad amministratore delegato della Holding, i dirigenti che vengono assunti dalla Holding. Il teste Braccialarghe ci ha detto "i dirigenti non sono proprietà delle singole società in cui operano, sono proprietà della Holding". I dirigenti, persone che sono "proprietà della Holding". E queste sono muraglie cinesi? Erigere muraglie cinesi, a garanzia della separazione giuridica, finanziaria ed operativa. E non è separazione operativa,

Presidente, la necessaria autorizzazione degli investimenti. Non è separazione operativa un dirigente che viene preso o spostato, se non è di gradimento rispetto ai piani dell'amministratore delegato. Abbiamo visto la fine di Di Patrizi. Non rientrava nei piani dell'amministratore delegato, avevano visioni diverse del mondo cargo. Di Patrizi si è accomodato. Ad esempio, organi decisionali nettamente separati per impedire pratiche discriminatorie, che infatti sono state negli anni più volte poste in essere dal gruppo. Flussi finanziari separati. Hanno anche un sistema di *cash flowing*, ce l'ha detto il consulente delle Parti Civili, l'ingegner Rivella, che addirittura si gestiva la cassa, una sorta di cassa comune. Quindi i flussi finanziari partivano e tornavano sempre alla Holding. Ancora, sistemi informatici separati. La banca dati è unica, il sistema informativo di rete. Se lei va sul sito ci sono tra i documenti prodotti anche i documenti tratti dalla banca dati e dal sito della Holding. Tutto è gestito a livello centrale, anche la rete, anche la rete, il sistema informatico è centralizzato. "Periodi di decantazione tassativi in caso di trasferimento di personale per eliminare conflitti di lealtà". E invece qui i dirigenti passavano dall'una all'altra perché li disponeva la Holding. Gli stessi amministratori delegati passavano da una all'altra senza nessun periodo di

decantazione tassativa. E questa è la separazione con muraglie cinesi con cui ci si difende dicendo "è impossibile che l'ingegner Moretti e la Holding abbiano mai messo il dito in una qualsiasi questione di trasporto ferroviario o di infrastruttura perché la separazione glielo impedisce"? Siamo lontani ancora anni luce da quella che è la separazione, affinché si possa davvero parlare di separazione anche gestionale tra proprietaria e controllate. Anni luce.

Ancora, il teste Braccialarghe ci ha confermato nel corso dell'esame e del controesame quello che vi ho detto relativo all'assunzione, scelta, predisposizione del codice disciplinare di gruppo. Il teste Braccialarghe a pagina 185, quello che vi ho detto prima, andavo a braccio ma è sostanzialmente identico a quello che ha detto il teste: "Di tutti i dirigenti, per valutare oltre che le prestazioni il potenziale, perché la responsabilità della capogruppo è anche la gestione delle carriere dei dirigenti". E chi le gestisce le carriere se non il datore di lavoro? Il datore di lavoro di Trenitalia e di R.F.I. è la Holding, che ne gestisce le carriere, i dirigenti che non sono proprietà della società in cui operano, ma sono un bene della società capogruppo. Si attraversa la mobilità professionale e geografica e ne costituisce le carriere. Chi costituisce le carriere di un dipendente, se non il datore di lavoro?

Come è capitato anche a Braccialarghe. "Sì, come è capitato nel caso mio". Perché anche Braccialarghe prima lavorava in Trenitalia, nella DRUO, nella Direzione responsabilità umane e organizzazione, ora lavora nella DCRUO, Direzione centrale risorse umane e organizzazione. Da Trenitalia è passato alla capogruppo. Anche qui ce lo conferma: "Tutti i dirigenti di vertice delle società, che hanno accumulato nella loro vita esperienze in territori e settori diversi, guidati dalla capogruppo". E chi doveva occuparsi allora dei dipendenti, se non il datore di lavoro? Ancora, ci parla degli investimenti. Dice, a pagina 188: "Beh, Trenitalia ovviamente si deve autofinanziare gli investimenti", risponde prima. In realtà andiamo a vedere, a 167. Quindi qui siamo a pagina 188. Appena dieci minuti prima ci aveva detto, sempre riferito agli investimenti e agli acquisti di materiale rotabile, il teste Braccialarghe. "Gli investimenti di sicurezza da chi venivano fatti in materia di sicurezza"? domanda dell'Avvocato D'Apote. Teste Braccialarghe: "Con riferimento al materiale rotabile, venivano fatti da Trenitalia con i fondi propri o garantiti dalla capogruppo". Ancora, sempre dalla testimonianza dell'ingegner Braccialarghe. "C'era una struttura della Holding deputata ad occuparsi delle società concorrenti a verificare il materiale rotabile delle società concorrenti"? Pagina 201 del verbale del 04 maggio 2016.

Ora vedremo di capire perché è stata fatta questa domanda. E Braccialarghe risponde, quasi sconvolto: "Direi" - pagina 202 - "direi assolutamente no". Ma se noi andiamo a vedere tra i documenti che sono stati acquisiti direttamente sulla scrivania dell'ingegner Moretti in occasione dell'accesso della Guardia di Finanza che si è recata presso la struttura Holding per effettuare delle perquisizioni e delle acquisizioni documentali in occasione di una delle procedure di infrazione contro la Holding, in questo caso era N.T.V. la denunciante e denunciava pratiche discriminatorie, la Guardia di Finanza insieme al personale dirigente dell'Autorità garante concorrenza e mercato, che ha potere ispettivo, sono andati nell'ufficio dell'ingegner Moretti e nell'ufficio dell'ingegner Moretti hanno reperito un documento che si interessava fin nei minimi dettagli del materiale rotabile di N.T.V.; ossia un dirigente Trenitalia era stato mandato a fare un viaggio spia - diciamo così - su un treno della società N.T.V., che voleva entrare sul mercato, e questo dirigente Trenitalia ha effettuato un rapporto dettagliatissimo all'ingegner Moretti, con tanto di fotografie a bordo su come erano composti i treni della società concorrente N.T.V. Eppure a domanda all'ingegner Braccialarghe se ci fosse una organizzazione della Holding deputata a questo tipo di controlli, quindi della concorrenza,

Braccialarghe ci risponde: "No, assolutamente no". Quindi a quale titolo l'ingegner Moretti si è ingerito persino nel tipo di materiale rotabile del concorrente che stava subentrando nel trasporto dell'Alta Velocità? Non è dato... non è dato avere risposta, stando alle affermazioni dell'ingegner Braccialarghe. Anche questa è una diretta ingerenza della Holding in una struttura di Trenitalia, perché semmai un controllo della concorrenza sarebbe stata un'attività legittima da parte della società Trenitalia. Ora non riesco a trovare il documento, ma voi lo avete tra i documenti che abbiamo depositato, interenti la vicenda appunto AGCM-N.T.V. Ora se lo trovo ve lo faccio vedere, altrimenti vi rimando alla visione del documento. Eccolo. Mail del 27 gennaio 2013. Battisti Gianfranco scrive direttamente a Moretti Mauro: "Mauro, ho appena fatto fare a Fanelli un viaggio su Italo. Evidenze molto interessanti". Eppure la Holding non ha strutture deputate al controllo della concorrenza, ce l'ha detto uno dei più alti dirigenti, ce l'ha detto l'ingegner Braccialarghe. Se poi andate a vedere nel prosieguo di questo file: "Breve riepilogo del viaggio con N.T.V.: riservato". Quindi un dirigente Trenitalia si prende la briga di inviare un file riservato con tanto di fotografie fatte a bordo di un treno N.T.V.: come sono i bagni, come è il comfort a bordo, come è la percorrenza sulle rotaie. Andatevela a vedere questa presentazione.

Ma dico, altrettanto non poteva fare l'ingegner Moretti, mandare qualcuno a controllare e a guardare com'era il materiale rotabile merci che Trenitalia utilizzava? Se si va a prendere la briga di verificare le concorrenti di Trenitalia, gli stessi controlli sulla qualità del materiale rotabile non poteva farli anche sul materiale rotabile noleggiato, visto che aveva delega in materia di sicurezza dei lavoratori, dei terzi, dell'ambiente e della collettività? Ancora, abbiamo numerosi documenti in cui l'ingegner Moretti subentra al posto di R.F.I. e Trenitalia. Spero di passarli veramente in una carrellata. Però dico, questo documento perché non è stato presentato all'ingegner Soprano? Se è un controllo della concorrenza di Trenitalia, perché questa relazione dettagliata non è stata presentata all'ingegner Soprano, ma all'ingegner Moretti? A che titolo? Ancora, l'ingegner Braccialarghe, pagine 215 e 216, difende a spada tratta la scelta della Holding di istituire un comitato personale dell'ingegner Moretti, il famoso Cominv, ossia organo consultivo personale che si deve occupare della valutazione delle proposte di investimento, Braccialarghe dice "sì, assolutamente sì, una delle prime decisioni dell'ingegner Moretti è stata l'istituzione di questo organo consultivo", pagina 215. Poi ci spiega la rilevanza sotto... l'abbiamo già visto, quindi qui lo salto, quindi valore strategico, valore innovativo e

valore economico dell'investimento. E poi dice: "La rilevanza o non rilevanza è o non è sempre la Holding che la stabilisce"? Teste Braccialarghe: "Ci mancherebbe altro, stiamo parlando di investimenti rilevanti sotto il profilo economico, strategico e dei contenuti di innovazione tecnologica". "E in tutta questa serie di passaggi c'è qualcuno che si occupa della rilevanza in termini di sicurezza di questi investimenti"? "No". Poi, parlando del DRUO, a pagina 217 e 218, ci conferma che "i processi relativi alla sicurezza del lavoro devono passare per F.S.", pagina 217 e pagina 218. Poi va in interpretazioni di diritto, dicendo che per lui, ma proprio impressioni personali, secondo lui la sicurezza ferroviaria non c'entra niente con la sicurezza del lavoro e dei terzi, perché la sicurezza ferroviaria è solo sicurezza ferroviaria. Abbiamo visto quanto sia opinabile questa interpretazione. Ho letto testi normativi anche di profanazione europea che direttamente precisano quanto siano direttamente coinvolte le sfere della sicurezza dei lavoratori per quanto riguarda l'estensione di tutte le normative e tutte le direttive in materia di sicurezza ferroviaria, tant'è che la domanda banale è: "Ma scusi, ma il rischio di un incidente al macchinista secondo lei è o non è un incidente sul lavoro? Riguarda solo la sicurezza dell'esercizio e non del lavoro"? Dice: "No, se parliamo

di un incidente al macchinista, allora è sicurezza del lavoro". E un incidente al macchinista non capita se il materiale rotabile nessuno lo controlla? Tant'è che i due macchinisti hanno avuto malattie professionali, perché li abbiamo sentiti all'inizio del processo, entrambi sono stati sentiti, entrambi hanno avuto mesi e mesi e mesi di lontananza dal lavoro perché hanno contratto una malattia professionale, sono stati in cura da psicologi, psicofarmaci; mi sembra che uno dei due non è stato neanche più in grado di salire su un treno. E non è una diretta conseguenza del fatto che quel treno gli è esploso sotto il sedere perché nessuno lo aveva mai controllato? E' o non è un infortunio sul lavoro causato dalle negligenze nel controllo delle macchine utilizzate dai dipendenti? Che questo fatto abbia cagionato conseguenze nei confronti di terzi, che stabilmente operavano, ossia vivevano in contiguità, quindi nell'ambito dell'area di influenza del trasporto ferroviario, c'è qualche dubbio che sia così? La Cassazione è pacifica: si applicano a tutti i terzi che a qualsiasi titolo o ragione entrino in contatto con l'attività lavorativa, a maggior ragione se è un'attività pericolosa. Poi si affronta tutta la serie di strutture della capogruppo, di cui ho già parlato, quindi vi evito la citazione del verbale del teste Braccialarghe, però vi invito a leggerlo con i documenti alla mano perché pagina

per pagina si fa una carrellata di quali fossero le strutture della capogruppo e il teste Braccialarghe conferma effettivamente l'esistenza e l'operatività di tutte queste strutture, che si occupano di scegliere il personale, di gestirlo, di deciderne le sorti disciplinari e via dicendo. Poi gli è stata fatta la domanda su alcuni documenti, anzi su diversi contratti. In realtà ha risposto senza domanda, però... va beh, lasciamo stare. Voi noterete che parla a macchina di tutti i contratti di cui il Pubblico Ministero ha fatto produzione documentale in questo processo, anche senza domanda. Già sapeva su cosa doveva rispondere. E poi dice, a difendere il fatto che in molti di questi documenti l'ingegner Moretti firma per Trenitalia, firma per R.F.I., sceglie il materiale rotabile, si impegna a mettere in esercizio dieci locomotive di questo tipo, quindici carrozze di quest'altro, si impegna a raddoppiare la linea ferroviaria, si impegna ad allargare la galleria, si impegna a togliere... quindi tutte attività direttamente gestite dall'ingegner Moretti, che in molti di questi accordi ha firmato per Trenitalia e per R.F.I. E allora l'ingegner Braccialarghe dice: "No, ma"... forse non è ingegnere, il dottor Braccialarghe: "La società"... Ci ribadisce: "Qual è il problema? Moretti li può firmare questi contratti perché" - pagina 238 - "la società ha per oggetto" - e ce lo ricorda lui

se per caso ce lo fossimo dimenticato - "parliamo di Ferrovie dello Stato S.p.A., ha per oggetto la realizzazione e la gestione di reti e di infrastrutture per il trasporto ferroviario, lo svolgimento dell'attività di trasporto prevalentemente su rotaie di merci e di persone, e quindi poi tutte le attività connesse volte alla valorizzazione dei treni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lettere A e B. E quindi perfetto, "quindi poteva firmare", ci dice il teste Braccialarghe. Perfetto, quindi aveva i poteri di ingerirsi nel trasporto ferroviario, nella rete. Ce lo conferma anche l'ingegner Braccialarghe. Dice: "E perché doveva avere una procura per firmare per Trenitalia, per mettere in esercizio dieci treni, quindici carrozze o sei locomotive? F.S. Holding esercita il trasporto ferroviario, quindi non gli serviva la procura". Benissimo, è quello che sosteniamo noi. Aveva tutti i poteri di intervenire per Trenitalia, per R.F.I. e quindi in esercizio della sua delega al punto 35 dello statuto, aveva tutti i poteri, avendone anche le strutture societarie, avendo ricevuto tutti i documenti in materia di S.G.S., di procedure per l'individuazione dei rischi, aveva le conoscenze, i poteri da statuto e le strutture societarie per intervenire su tutte le mancanze rilevabili, rilevate, documentate ed elencate in questo processo poste in essere da Trenitalia e da R.F.I.

Una carrellata veramente veloce, perché è tardi e perché non so quanto posso reggere ancora, ma più che altro quanto potete reggere voi, chiedo scusa ma veramente non so come altro fare.

PRESIDENTE - Per noi stia tranquillo che (sovrapposizione di voci).

P.M. DOTT. GIANNINO - Grazie. Ancora, voi saprete chi presenta il piano d'impresa del Gruppo, della Holding. Il piano di impresa è stabilito dalla Holding. Cos'è il piano di impresa? Abbiamo un esempio, tra i documenti che abbiamo prodotto, abbiamo quello 2011-2015, ma sostanzialmente cambiano solo nel tipo di investimenti che si programmano. Il piano di impresa del Gruppo Ferrovie dello Stato non è altro che il resoconto delle strategie del Gruppo F.S., quali sono le strategie attuali, quali sono le strategie che si decide di seguire, di implementare nel futuro. Ad esempio, questo piano di impresa 2011-2015, ma ripeto, sono tutti uguali, l'oggetto è sempre questo, la strategia del Gruppo F.S., il Gruppo come una pianta dalle solide basi ma che necessita di una potatura di riforma. Chi sceglie la potatura? Andiamo a vedere tra le varie dichiarazioni del teste Braccialarghe, viene osannata la grandezza, magnificenza dell'ingegner Moretti, che appena si è insediato in F.S. Holding ha iniziato a tagliare personale in tutte le società del Gruppo per risparmiare

i costi. E chi è che licenzia personale in tutte le società, se non il datore di lavoro? Ancora, si parla di innovazione, si parla di riposizionamento del mercato, nuovi servizi freccia, organizzazione, passeggeri, produttività. Non ve lo leggo. Andatevelo a guardare tutto. Ma anche in questo piano industriale ci sono espressi e chiari riferimenti anche al settore delle merci, alle intenzioni del Gruppo F.S. di riposizionarsi nel settore merci. Il piano di impresa e il piano industriale lo approva e lo valida la Holding. Non è che Trenitalia può approvarsi un proprio piano industriale. No. Il piano industriale di Trenitalia e di R.F.I. convergono in quella che è la volontà della Holding, che è trasfusa nel piano industriale della Holding. E' lei che decide dove andare a parare, in quale mercato posizionarsi, in quale strategia apporre le maggiori attenzioni. E in queste si parla anche di riposizionamento nel trasporto merci. Ancora, sul fatto che Moretti avesse poteri di gestione diretta, ce lo conferma un comunicato stampa anche del Gruppo Ferrovie dello Stato, comunicato ufficiale del servizio web, diciamo del sito web di F.S. Holding, comunicato stampa che ha ad oggetto una causa civile che l'ingegner Moretti ed F.S. avevano avuto contro una casa editrice, rea di aver denigrato F.S. e l'ingegner Moretti. In questo comunicato stampa, che promana direttamente da F.S.

Holding, se noi vediamo il penultimo paragrafo, le ultime due righe: "Sotto la gestione Moretti sono stati inoltre compiuti sforzi significativi per migliorare i processi manutentivi, nonché la sicurezza, la puntualità, con risultati evidenti a tutti". La gestione Moretti, parla di processi manutentivi, sicurezza. Ancora, gestione Moretti. Che la banca dati del sito web sia una fonte ufficiale da cui attingere notizie lo possiamo ricavare da un atto giudiziario instaurato dallo stesso ingegner Moretti. Se voi andate a vedere gli atti del Tribunale Civile di Milano, in cui l'ingegner Moretti aveva citato questa casa editrice, tra le varie critiche che vengono mosse dal Gruppo F.S. e dall'ingegner Moretti all'autore e all'editore di quegli articoli per cui era insorta la causa civile, a pagina 5 dell'atto di citazione il Gruppo F.S. e l'ingegner Moretti criticano proprio l'editore e l'autore di questi articoli, perché dice: "L'autore non poteva avere conoscenza di tutte le misure approntate nel corso degli ultimi anni dall'ingegner Moretti" - perché è il motivo, la *causa petendi* dell'atto di citazione da parte dell'ingegner Moretti - "per sopperire alle eventuali precedenti disfunzioni" - quindi da quando è entrato l'ingegner Moretti non è vero che i treni hanno iniziato a fare schifo, erano in ritardo; anzi, l'ingegner Moretti si è dato da fare per migliorare puntualità, manutenzione, sicurezza e via dicendo - "né

nella sua documentata indagine l'autore avrebbe potuto attingere anche a fonti ufficiali, quali i siti web della società del Gruppo F.S.", come questo comunicato è stato appunto preso dal sito web della società F.S. Ancora, causa sempre perché il personale viene gestito a livello accentrato, tutti conoscerete la vicenda del licenziamento Antonini. Non entro assolutamente nel merito e c'è una sentenza che va applicata e rispettata. Alla fine del processo civile in cui il dipendente Antonini aveva impugnato il licenziamento, il ricordo era nei confronti di R.F.I. S.p.A., perché il dipendente Antonini era un dipendente di R.F.I. S.p.A. Se andate a vedere il verbale di udienza del 22 gennaio 2013 e la conciliazione che poi ne è sorta - perché il Giudice si è dato molto da fare per tentare di conciliare le parti - era presente all'udienza il dottor Braccialarghe, quindi il direttore delle risorse umane a livello di gruppo. Eppure il direttore delle risorse umane a livello di gruppo non è in grado di accettare una conciliazione nel ricorso per reintegro da parte del dipendente Antonini contro R.F.I., non contro F.S. S.p.A., la parte in causa era R.F.I. Il dottor Braccialarghe, presente all'udienza, dice: "Le parti dichiarano di avere raggiunto un possibile accordo conciliativo e chiedono congiuntamente breve differimento anche per sottoporre preventivamente il verbale di conciliazione per far riassumere Antonini

da R.F.I., alla ratifica ed adesione personale dell'ingegner Mauro Moretti, necessaria in relazione al contenuto del possibile accordo conciliativo". Si trattava di riassumere un dipendente di R.F.I. Ne salto alcuni, Presidente, ma vi sono una infinità di comunicati stampa. Ad esempio, quest'altro comunicato stampa relativo alla firma di un accordo da parte dell'ingegner Moretti per la immissione in servizio di... parliamo di nuovi servizi alla clientela, tratta che doveva unire l'Italia alla Svizzera. L'ingegner Moretti ha sottoscritto un protocollo con l'amministratore delegato delle ferrovie svizzere. Nuovi convogli dal 2015. Trenitalia e le ferrovie svizzere si impegnano ad applicare nuovi standard di qualità vincolanti tra la Svizzera e l'Italia. L'accordo è stato firmato a Zurigo dall'amministratore del Gruppo Ferrovie dello Stato Mauro Moretti e dall'amministratore delegato delle ferrovie svizzere Andreas Meyer. Tra i vari punti che questo accordo prevede c'era l'introduzione di un certo tipo di treni, il raddoppio della linea che doveva unire la Svizzera e Milano. Perché Mauro Moretti si impegna a mettere in servizio un determinato tipo di materiale rotabile? Si prevede proprio nome e cognome del treno che Mauro Moretti si impegna a mettere in servizio per Trenitalia. Ecco qui. Il nuovo contratto di collaborazione fra Trenitalia e le ferrovie svizzere, ci

dicono: "Materiale rotabile: il contratto definisce anche quali treni saranno impiegati per il servizio Italia-Svizzera. Dal 2015 si prevedono in primo luogo treni della flotta ETR610, sia da parte delle ferrovie svizzere che di Trenitalia". Ma non doveva decidere Soprano quali treni mettere in servizio tra la Svizzera e l'Italia? Ancora, un altro comunicato congiunto, sempre sulla stessa vicenda. Comunicato stampa congiunto delle ferrovie svizzere e delle ferrovie italiane. Danno ancora la conferma della sottoscrizione di questo accordo tra l'ingegner Moretti e l'amministratore delegato delle ferrovie svizzere per l'immissione in servizio di materiale rotabile sulle tratte tra l'Italia e la Svizzera. Abbiamo agli atti, ancora, lasciamo stare... sono milioni i comunicati che danno atto delle attività poste in essere dall'ingegner Moretti.

Andiamo ai singoli documenti, che vale la pena di porre alla vostra attenzione. Parlo del contratto sottoscritto tra l'ingegner Moretti e la Regione Liguria per il trasporto ferroviario regionale ligure. Il contratto è del mese di... del 06 agosto del 2009. Il contratto di servizio, voi sapete, è il contratto che direttamente involge gli interessi di Trenitalia, perché nel contratto di servizio si stabilisce quali servizi Trenitalia porrà in essere nell'ambito del trasporto regionale, quali corrispettivi Trenitalia avrà in cambio di questo

servizio di trasporto regionale. Se voi andate a vedere il contratto di servizio del 06 agosto 2009 tra Trenitalia e la Regione Liguria, alla firma "Società Trenitalia S.p.A." voi trovate la firma dell'ingegner Mauro Moretti e dopo, soltanto dopo, la firma dell'ingegner Laguzzi. Sembra anche quasi rispettare un ordine gerarchico. A che titolo l'ingegner Moretti sottoscrive un contratto di servizio di Trenitalia S.p.A.? Firma accanto a Trenitalia S.p.A. un contratto di servizio che riguarda il trasporto regionale di Trenitalia e non altro. Sulla conciliazione abbiamo già detto. Ancora, abbiamo un protocollo di intesa fra Regione Piemonte e Ferrovie dello Stato S.p.A. per il potenziamento e miglioramento del servizio ferroviario regionale in Piemonte. Si parla di "potenziamento del servizio ferroviario". Vediamo da chi è sottoscritto il contratto e che oggetto ha. Da un lato abbiamo Regione Piemonte, dall'altro - pagina 2 - Ferrovie dello Stato S.p.A. "Al fine di soddisfare tale esigenza è necessario disporre di un rapporto contrattuale stabile e di un'area strategica per il proprio posizionamento nel business del trasporto regionale, al fine di realizzare investimenti in nuovo materiale rotabile". Chi è parte di questo contratto? Ferrovie dello Stato S.p.A. Eppure "le parti concordano di procedere alla stipula del contratto di servizio tra Regione Piemonte e Trenitalia S.p.A., sulla

base dell'accordo di cui all'allegato A". Altra dimostrazione della diretta ingerenza dell'ingegner Moretti nell'interesse di Trenitalia S.p.A. Si parla di "business del trasporto regionale e investimenti in nuovo materiale rotabile". Parte contraente è F.S. S.p.A. insieme a Trenitalia S.p.A. Ancora, Protocollo di intesa per la riqualificazione urbanistica. Sembra una stupidaggine. Cosa c'entra la riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie di Porta al Prato, Belfiore, Centrale del Latte, Campo di Marte, Romito e Firenze? Perché sono strutture di R.F.I. Eppure a decidere la dismissione di beni della società R.F.I. è l'ingegner Mauro Moretti, tant'è che F.S. S.p.A. ancora in questo come negli altri, interviene, e lo dice l'intestazione, ingegner Mauro Moretti, che interviene per sé e per le società controllate, Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia S.p.A., di seguito anche Gruppo. Unica firma per un trittico di soggetti. Mauro Moretti firma e firma non solo per F.S., ma anche per Trenitalia ed R.F.I. Ancora, profanazione diretta dei poteri di gestione dell'amministratore delegato della Holding, perché si dice con questi interventi ci sono degli asset non più funzionali all'esercizio dell'area ferroviaria e quindi possono destinarsi ad altro tipo di attività. Si dà atto che con protocollo di intesa del 18 maggio 2005 tra F.S., Regione, Comune e via dicendo sono state

convenute le condizioni per de localizzare le attività. La firma la potete trovare alla fine del contratto. Si parla nel corpo del contratto degli interessi condivisi da F.S. per la dismissione di questi beni immobili e quindi per la dismissione delle aree ferroviarie che sono annesse a questi complessi immobiliari. Impegni del gruppo F.S. S.p.A., all'articolo 5: "Nel quadro della ridefinizione il Gruppo F.S. si impegna ad adeguare il fabbricato di stazione". Ma è di R.F.I. la stazione. Ancora - ce ne sono diversi, Presidente, ma cercherò di essere veloce - ancora tra la Regione Toscana, la Provincia di Lucca, il Comune di Viareggio e Ferrovie dello Stato S.p.A. Guardate Ferrovie per chi interviene, anche in nome e per conto di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Avete ancora qualche dubbio del fatto che la Holding ha tutti i poteri di intervenire per l'una o per l'altra società? Anche in questo interviene in nome e per conto di R.F.I. Si parla in questo, pagina 2, lettera A: "La dismissione di alcuni binari". I binari sono senz'altro di R.F.I. Uno dei testi sentiti - ora non ricordo se Genovesi o Cassino o chi per lui, ma andateli a vedere perché tanto sicuramente rileggendoli tutti lo troverete - a domanda del Pubblico Ministero "ma R.F.I... o meglio, scusi, ma F.S. aveva il potere di dismettere i binari? La risposta del teste è: "No, assolutamente, i binari sono di R.F.I., i binari possono essere dismessi

da R.F.I.". C'è nelle testimonianze, passaggio preciso tale e quale a come l'ho riportato, anche se sto andando a memoria. I binari non possono essere dismessi da F.S. Eppure in questo protocollo firmato da Moretti - infatti firma per R.F.I. - si dismettono i binari. Ancora, "a conclusione del tavolo tecnico - pagina 2 - "l'amministratore delegato di F.S. ha comunicato con nota del 23 ottobre 2009 di avere accolto"... E parliamo dei binari su cui è successo l'incidente: "L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato ha comunicato con nota del 23 ottobre di avere accolto la richiesta dell'amministrazione comunale di dismissione dei binari 9 e 10". Alla fine, dopo i vari "considerando", l'articolo 3 a pagina 4: "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si impegna" - pagina 4 - "R.F.I. si impegna a"... e la firma sotto "R.F.I. si impegna a"... eccolo qui, articolo 3: "Si impegna a"... è la firma dell'ingegner Moretti che impegna R.F.I. a fare tutto quello che è previsto in questo contratto. Se avete qualche dubbio, a pagina 6 ci sono le sottoscrizioni e c'è solo la firma per R.F.I. dell'ingegner Moretti. Siamo nel 2009, non era più amministratore di R.F.I. Moretti era già capo della Holding e firma e impegna R.F.I. Questo, della dismissione dei binari ad opera dell'ingegner Moretti è il seguito di una nota precedente con cui lo stesso ingegner Moretti aveva comunicato al sindaco di Viareggio

e al presidente della Regione Toscana, parliamo della stazione di Viareggio, incidente ferroviario del 29 giugno 2009: "Gentile Sindaco, con riferimento all'oggetto questa società accoglie la richiesta di dismissione dei binari 9 e 10 presenti nell'area ferroviaria prospiciente Via Ponchielli". Questa società F.S. e la firma è di Mauro Moretti. Ma c'è di più. Andate avanti. "Questa società F.S. provvederà alla rimozione dei binari, rotaie e traverse delle tecnologie presenti sull'area stessa e alla costruzione di un nuovo muro di confine. In tale contesto potrà essere realizzato inoltre un tratto di barriera con anche funzione fonoassorbente". Ve le ricordate tutte le questioni su quel maledetto muro che poteva esserci o no? Se lo può fare nel 2009 poteva dare anche soltanto disposizioni qualche anno o qualche mese prima? E' l'ingegner Moretti che sottoscrive. "Questa società accoglie, va bene, dismetto i binari, ci allontaniamo dalle case e costruiamo anche un muro". Firma dell'ingegner Moretti. Ancora, Protocollo di intesa per le stazioni toscane tra Regione Toscana ed F.S. S.p.A. Vediamo chi interviene: "Regione Toscana e Ferrovie dello Stato S.p.A., nella persona dell'amministratore delegato ingegner Moretti, di seguito denominata Gruppo F.S.", perché anche in questo protocollo impegni del gruppo F.S., si parla della disponibilità delle strutture, degli spazi e delle

infrastrutture delle stazioni in caso di particolari situazioni di emergenza. Quindi l'ingegner Moretti mette a disposizione, in caso di emergenza, infrastrutture e strutture di R.F.I. S.p.A. Ancora, Protocollo per lo sviluppo del Polo Tecnologico Ferroviario nel comune di Firenze. Questo anche è molto particolare e notevole. Qui siamo in un periodo che precede l'avvento dell'ingegner Elia come amministratore delegato di F.S., ma è lo stesso dimostrativo del fatto che non era una megalomania dell'ingegner Moretti quella di fare tutto in F.S., Trenitalia e R.F.I.; è un potere statutario dato ad F.S. quello di intervenire anche invece in luogo e in affari di Trenitalia e R.F.I., tant'è che il precedente amministratore delegato Elio Catania interviene in questo atto e sigla per Trenitalia e per R.F.I. un protocollo d'intesa. Cosa ha ad oggetto questo protocollo d'intesa? Perché è particolarmente importante? Perché in questo protocollo F.S. interviene per dismettere officine di manutenzione. "Dato atto che le opere già realizzate ed attivate da R.F.I. e progressivamente avviate nelle loro funzioni da Trenitalia"... eccoli qui, uno e l'altro soggetto che si riuniscono, trovano di nuovo congiunzione in un unico soggetto di vertice, l'unico, l'unico che ha il potere di intervenire per l'una e per l'altra. Mai Soprano o chi per lui avrebbe potuto intervenire in attività di R.F.I. Mai Elia avrebbe potuto effettuare

qualsiasi tipo di attività per Trenitalia. In caso di necessità congiunte, tipo valutiamo quali rischi si corrono, valutiamo quali materiali rotabili circolano, vediamo di trovare delle misure congiunte che coinvolgano Trenitalia ed R.F.I. congiuntamente, perché si fa congiunto l'esame e la valutazione dei rischi, lo dice anche la normativa comunitaria "i soggetti devono cooperare", andate a guardare la 2004/49 e il 162 del 2007, "anche cooperando reciprocamente" - è il testo - "l'impresa e il gestore devono cooperare reciprocamente". Chi li può far cooperare? L'unico soggetto che può intervenire è F.S. In questo Protocollo: "Le opere già attivate da R.F.I. e da Trenitalia"... si parla di un impianto dinamico costituito da fasce di binari arrivi e partenze, capannone per la manutenzione corrente, impianto di lavaggio, impianto di vuotatura, tornio in fossa per la tornitura di sale in opera, officina manutenzione locomotive, officina manutenzione veicoli, impianto di pesatura veicoli. Sono tutte attività che riguardano o non riguardano attività operative di entrambi i soggetti? Si parla di manutenzione, di capannoni, di officine di manutenzione veicoli. E chi interviene a stabilire cosa si fa di queste officine? F.S. Holding. "Considerato che si rende necessario procedere rapidamente alla realizzazione degli interventi programmati, si conviene e stipula quanto segue: Articolo

2 - Le parti concordano sulla definizione delle seguenti opere di prossimo appalto da realizzarsi dalle società del Gruppo F.S. stabilimento Grandi riparazioni vetture. Sarà realizzato lo stabilimento per la manutenzione ciclica del materiale rotabile trainato e la manutenzione di secondo livello". Chi è che lo stabilisce? Trenitalia? No, la Holding. "La riconversione dei capannoni e il loro utilizzo per l'esecuzione di lavori di manutenzione di secondo livello. La realizzazione di una nuova appendice"... sempre si parla di capannoni per la manutenzione. Ancora, alla pagina successiva: "Le attività di manutenzione di secondo livello saranno riferite prioritariamente alle carrozze media distanza. L'organizzazione della manutenzione ciclica sarà allineata ai più moderni principi di produzione". Trenitalia si impegna... F.S., Trenitalia S.p.A. opererà affinché i lavori delle opere sopradescritte vengano affidati entro il 2005. Ancora, viene istituito un Centro Dinamica Sperimentale. "Sarà realizzato il Centro Dinamica Sperimentale per attività di sperimentazione, sviluppo e ricerca nel campo del materiale rotabile". Siamo al 2005. F.S. si impegna a porre in essere un polo di sviluppo e ricerca nel materiale rotabile. Ancora, Protocollo tra il Ministero delle Infrastrutture, Regione Toscana e Ferrovie dello Stato. Si parla del potenziamento della linea ferroviaria Pistoia-Lucca.

Interverrà finalmente, beato lui, l'ingegner Elia? No. Neanche a dirlo. Interviene, per la società F.S., in persona dell'amministratore delegato, ingegner Mauro Moretti, manco a dirlo, anche in rappresentanza per quanto di competenza di R.F.I. S.p.A., anche in questo protocollo. "Premesso che gli interventi oggetto della presente intesa rivestono rilevanza strategica" - rilevanza strategica - "per il sistema ferroviario del trasporto passeggeri e merci"... Andiamo agli impegni. Quindi interviene per il sistema... per lo sviluppo strategico del trasporto passeggeri e merci e alla fine del contratto "Ferrovie dello Stato si impegna a realizzare prioritariamente gli interventi inseriti nel *(lettura veloce - parole incomprensibili)*; avviare entro tre mesi dalla firma della presente intesa l'approvazione del progetto definitivo al raddoppio Montecatini-Pistoia-Montecatini; completare la progettazione definitiva dello stralcio degli interventi di rafforzamento dei collegamenti ferroviari". Anche qui Mauro Moretti interviene anche per R.F.I. Ancora, questo è quello siglato da Ferrovie dello Stato S.p.A. anche in nome e per conto di Trenitalia ed R.F.I. Qui è singolare la risposta che arriva alla richiesta di documenti. Siccome c'è un particolare fermento quando si va a toccare il capo e tutti si sbrodolano in difese d'ufficio del capo, guardate la difesa d'ufficio posta in essere

con la lettera di trasmissione del documento firmato da Moretti per Trenitalia ed R.F.I. "In esito a quanto richiesto con nota del 19 dicembre ultimo scorso, si trasmette copia del protocollo d'intesa stipulato tra Regione Veneto e Ferrovie dello Stato S.p.A., anche in nome e per conto di R.F.I. e Trenitalia, che allegano, atteso l'interesse manifestato dalla Regione Veneto ad individuare con il Gruppo Ferrovie dello Stato forme collaborative e innovative per la gestione del sistema del trasporto ferroviario che preveda il necessario coinvolgimento di una pluralità di soggetti". E' vero, è verissimo, "la gestione del trasporto ferroviario prevede il necessario coinvolgimento di una pluralità di soggetti. Ce lo dicono loro stessi. E il coinvolgimento di più soggetti dov'è che trova di nuovo unificazione? Nella firma unica, anche per Trenitalia ed R.F.I., dell'ingegner Moretti. Protocollo del 27 maggio 2013. E' ovvio che è necessario il coinvolgimento di più soggetti. E qual è - ancora la solita domanda - l'unico soggetto che può far convergere i più soggetti che devono gestire il trasporto ferroviario? Uno e solo uno, la F.S. Holding. Non è solo questo. Ancora, tra Regione Veneto e ingegner Moretti, a firma questa volta non di Zaia ma di Galan, Protocollo d'intesa del 18 settembre 2009. Intervengono Regione Veneto ed F.S. S.p.A., in persona dell'amministratore delegato ingegner Moretti. Anche qui

si parla di materiale rotabile. Ma non solo. In questo Protocollo d'intesa l'ingegner Moretti va a rinegoziare, va a rinegoziare il contratto di servizio firmato con la Regione Veneto. Se voi guardate in uno di questi contratti con la Regione Veneto - eccolo qui - articolo 3 del protocollo del primo dei due, articolo 3 del contratto del 27 maggio 2013, voi potete tranquillamente leggere: "Le parti concordano" - quindi Moretti e Regione Veneto concordano - "di modificare il piano di investimenti di cui al contratto di servizio sottoscritto con Trenitalia S.p.A.". E chi è che ha il potere di modificare le pattuizioni contrattuali del contratto di servizio stipulato da Trenitalia S.p.A.? Anche l'ingegner Moretti. Il contratto di servizio lo sigla, abbiamo visto in Liguria lo ha firmato l'ingegner Moretti, questo con la Regione Veneto l'avrà firmato probabilmente l'ingegner Soprano o chi per lui, ma l'ingegner Moretti in questo protocollo va a modificare il piano di investimenti del contratto di servizio, quindi rinegozia un contratto di servizio di Trenitalia, e la firma è solo dell'ingegner Moretti. Stavolta non c'è neanche Laguzzi accanto a Moretti alla fine di questo contratto. E chi è che ha il potere di farlo? L'amministratore delegato della Holding, perché ha poteri statutari per la F.S. e per le sue controllate al cento per cento, com'è ovvio che sia. Ancora, dicevo, il Protocollo successivo, che ha data 18

settembre 2009. Articolo 13: "Per il raggiungimento degli obiettivi individuati nel presente protocollo le parti" - quindi F.S., perché è F.S. anche per Trenitalia e R.F.I. - "si impegnano a costituire uno o più gruppi di lavoro per la definizione e il perfezionamento di tutti gli atti conseguenti nel rispetto del seguente programma". E si stabilisce cosa va fatto. "Inoltre" - alla fine - "qualora Trenitalia sottoscrivesse contratti di servizio con altre regioni, che prospettassero soluzioni oggettivamente migliorative, la stessa si impegna" - Trenitalia si impegna - "ad adeguarne conseguentemente il contratto con la Regione Veneto alle soluzioni più convenienti". Quindi anche qui si rinegoziano le pattuizioni del contratto di servizio e Moretti impegna Trenitalia, qualora sottoscrivesse contratti di servizio a condizioni più vantaggiose domani con la Regione Puglia, impegna Trenitalia ad adeguare le stesse condizioni più vantaggiose anche al contratto di servizio con il Veneto. E l'impegno è sottoscritto dall'ingegner Moretti. Ancora, Protocollo d'intesa tra INAIL e Gruppo Ferrovie dello Stato. L'INAIL... "si premette che"... ovviamente le parti che contraggono sono il presidente dell'INAIL e l'amministratore...

PRESIDENTE - Pubblico Ministero, ma un rinvio ai documenti, perché noi...

P.M. DOTT. GIANNINO - Sì. Allora, Protocollo d'intesa tra

INAIL e Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. Ancora, Regione Piemonte, presentazione del contratto di servizio effettuata dall'ingegner Moretti per Trenitalia alla presenza del presidente della Regione Piemonte. Ancora un altro accordo quadro tra INAIL e F.S. S.p.A., in persona dell'amministratore delegato ingegner Mauro Moretti, che interviene anche per tutte e due le società controllate. Protocollo del 1° ottobre 2012, sottoscritto da Moretti per Trenitalia, R.F.I. ed F.S. Accordo tra Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e la Federazione Italiana Associazione degli Animali. Questo vi farà ridere, ma in questo contratto l'ingegner Moretti, se fosse... l'ipotesi è troppo in alto per occuparsi di quisquillie che riguardano Trenitalia ed R.F.I., perché così... potrebbe, anche se abbiamo visto che i documenti andavano direttamente a lui. Eppure trova il tempo e la voglia di occuparsi di un contratto con cui si impegna Trenitalia a far salire i cani a bordo dei treni. Voglio dire, è una quisquilia da poco. Ho capito, ma addirittura a questo l'amministratore delegato della Holding? Si arriva a queste quisquillie e magari c'era qualcosa di più importante di cui potersi occupare. Se è una quisquilia, ma la firma l'amministratore delegato della Holding. Ma c'è anche un particolare in questo contratto. Siccome far salire i cani a bordo dei treni comporta dei rischi nuovi per il personale - non sto scherzando - in questo

contratto si prevede che saranno valutati i rischi conseguenti. Quindi si demanda al personale dirigente di valutare le conseguenze in termini di formazione e di informazione dei dipendenti, come è giusto che sia, perché fino a ieri non c'erano Rottweiler sul treno. L'ingegner Moretti dice: con questa quisquilia io faccio salire il Rottweiler sul treno, quindi demanda ai dirigenti delegati di valutare la formazione e informazione del personale, perché questa è una conseguenza rilevante anche in materia di sicurezza sul lavoro, perché il controllore anziché una bella bionda si può trovare un Rottweiler infuriato, senza biglietto. Accordo tra Comune di Milano e Ferrovie dello Stato S.p.A. Anche questo è rilevante, perché anche in questo contratto... siamo al... vi dico soltanto la data, 20 marzo 2007. Mauro Moretti interviene per F.S. S.p.A. in qualità di amministratore delegato e anche in questo accordo con il Comune di Milano si dismettono binari, si dismettono aree immobiliari di R.F.I. S.p.A., si dismettono parti dell'infrastruttura in favore di un riassetto urbanistico del Comune di Milano. Ma ad intervenire non è l'amministratore delegato di R.F.I. Ad intervenire e a dismettere aree di R.F.I. è l'amministratore delegato Mauro Moretti. Ancora, abbiamo ancora un consuntivo agli atti con cui Mauro Moretti presenta i risultati economici del Gruppo Ferrovie dello

Stato, in termini di mercato, servizio universale, trasporto delle merci. Il documento si chiama "Mauro Moretti - Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A." ed è una presentazione, acquisita anche questa dagli atti dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato nella stanza dell'ingegner Moretti quando è stato effettuato un accesso in materia di atti della AGCM nella procedura di infrazione. Ancora, Convenzione attuativa del protocollo d'intesa del 17 novembre 2008 tra Regione Toscana ed R.F.I. Ecco, questo è lo stesso contratto che abbiamo visto fino a poco fa, in cui interveniva l'ingegner Moretti. Qui interviene l'ingegner Calogero Di Venuta, che è il dirigente compartimentale di Firenze. Quindi c'è assoluta fungibilità tra l'ingegner Moretti in tutti i documenti che ho citato finora e questo, che è dell'ingegner Di Venuta, ma che ha riguardo allo stesso oggetto dei protocolli firmati fino adesso dall'ingegner Moretti. C'è ancora il Protocollo di intesa allegato fra Ministero dei Trasporti, Regione Toscana ed F.S. S.p.A., per l'attuazione degli interventi e potenziamento della linea ferroviaria Pistoia-Lucca. E anche questo è firmato - 17 novembre 2008 - dall'ingegner Mauro Moretti. Ancora un esempio di fungibilità. Protocollo d'intesa per la definizione del piano di potenziamento del materiale rotabile per l'esercizio dei servizi ferroviari in gestione a Trenitalia. In questo protocollo d'intesta

stavolta non interviene l'ingegner Moretti ma interviene l'amministratore delegato di Trenitalia S.p.A. Quindi lo stesso tipo di contratto, troviamo la firma di Moretti o la firma di Soprano, è assolutamente indifferente. Questo è un protocollo di intesa parimenti uguale agli altri ed è il protocollo di intesa firmato il 02 febbraio 2006, in cui interviene però l'ingegner Soprano. Ancora, abbiamo sentito il teste Laguzzi, sempre sulla firma del contratto di servizio per la Regione Lombardia. Contratto di servizio, sentiamo cosa dice il teste Laguzzi, lo ricordiamo. Doveva essere sottoscritto il contratto di servizio di Trenitalia per gli anni 2006-2010 con la Regione Lombardia. "E' stato sottoscritto il contratto di servizio con la Regione Lombardia"? chiede l'Avvocato. Il teste Laguzzi risponde: "Sì". E ci descrive com'è andata in quell'occasione. "In quel giorno"... siamo al verbale del 29 aprile 2015, pagine 87 e seguenti, l'ingegner Laguzzi ci riferisce com'è andata. Faccio brevemente affrontare l'argomento. Allora, "l'ha firmato il sottoscritto", perché Laguzzi era direttore del trasporto regionale passeggeri e pertanto firma il contratto di servizio con le regioni. Nel percorso che ha portato alla firma....

PRESIDENTE - Ci chiedevamo sui tempi, ovviamente (sovrapposizione di voci)...

P.M. DOTT. GIANNINO - Eh, non lo so, i documenti sono tanti e

io li devo esporre. Se non...

PRESIDENTE - No, ho capito, ma... però guardi, siete voi che ci date i tempi e ci avevate detto... non eravamo noi, voi ci avevate detto... per me va benissimo, possiamo continuare fino a quando lei resiste. Per noi va bene, voglio dire...

P.M. DOTT. GIANNINO - Io... io resisto ancora.

PRESIDENTE - Dovete darci... però dateci delle indicazioni, almeno più o meno, come dire, più attendibili di quelle che ci avete dato fino adesso. Perché lo spazio a disposizione per voi è tutto quello che volete e desiderate, però...

P.M. DOTT. GIANNINO - Possiamo arrivare anche alle nove, non lo so Presidente.

PRESIDENTE - Eh, ovviamente dobbiamo contemperare anche tutto questo con le esigenze...

P.M. DOTT. GIANNINO - Lo so, ma io non sto parlando di...

PRESIDENTE - ...di tutte le altre parti processuali.

P.M. DOTT. GIANNINO - ...delle vacanze estive, cioè non...

PRESIDENTE - No, no, no, siete... siete voi, è ovvio.

P.M. DOTT. GIANNINO - Sto andando anche velocemente. Non so come fare.

PRESIDENTE - E' ovvio e non deve... non deve dircelo questo, Pubblico Ministero, non le fa...

P.M. DOTT. GIANNINO - Nel senso che non lo so, cioè io speravo di...

PRESIDENTE - ...non le fa onore se dice questo.

P.M. DOTT. GIANNINO - Ero il primo a voler finire.

PRESIDENTE - Non le fa onore se dice questo.

P.M. DOTT. GIANNINO - Ero il primo a voler finire in tempo.

PRESIDENTE - Ovviamente dobbiamo... dobbiamo contemperare le esigenze legittime che lei ci rappresenta con i tempi che peraltro voi ci avete indicato, che "oggi finiamo, "oggi finiamo", "le assicuriamo che oggi finiamo"...

P.M. DOTT. GIANNINO - Oggi finiamo.

PRESIDENTE - Eh.

(più voci fuori microfono)

P.M. DOTT. GIANNINO - Io nel giro di mezz'ora posso finire. Dopodiché passiamo... siamo quasi alle richieste. C'è una ventina di minuti sulla 231 del 2001 e siamo alle richieste. Quindi io penso nel giro di un'ora possiamo arrivare alle richieste.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Le richieste di prova ovviamente quanto tempo... le richieste di pena di quanto...

P.M. DOTT. GIANNINO - Saremo velocissimi, Presidente, possiamo anche fare riferimento ai documenti per richieste.

PRESIDENTE - Io tendenzialmente chiuderei oggi.

AVV. MENZIONE - Presidente... Presidente, mi scusi se intervengo, ma... Avvocato Menzione. Direi perché ad esaurimento continuare questa specie di maratona paraolimpica quando domattina, se con un'ora, un'ora e

mezzo, può finire? Tutti freschi seguiamo meglio, ivi compreso le richieste *ad personam* che i Pubblici Ministeri andranno a fare. Mi sembrerebbe più ovvio. Io personalmente, lo confesso, sono stanco. Il Tribunale molto meno di me perché c'è abituato, gli altri Difensori non lo so, parlo dal mio punto di vista. Credo però che siano un pochino esausti anche loro.

PRESIDENTE - Siccome... allora...

(più voci fuori microfono)

P.M. DOTT. GIANNINO - Nessun problema, se si tratta di...

PRESIDENTE - Allora...

P.M. DOTT. GIANNINO - ...prendere due ore domani...

PRESIDENTE - E' evidente che il programma stilato dal Tribunale è stato praticamente condizionato da ciò che i Pubblici Ministeri ci avevano prospettato e noi per dare a loro tutto lo spazio di cui avevano bisogno abbiamo più volte rimodulato il calendario. E' evidente che parliamo di cose delicate, quindi, Pubblico Ministero, ribadisco che la sua battuta precedente è apparsa assolutamente fuori luogo. E' evidente che ci occupiamo di cose delicate ed è proprio per questo... è proprio per... no, è proprio per questo...

AVV. MENZIONE - Proprio per questo, Presidente...

PRESIDENTE - ...che anche (sovrapposizione di voci)...

AVV. MENZIONE - ...faccio questa richiesta.

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. MENZIONE - Perché sono cose delicatissime...

PRESIDENTE - Benissimo. Ma...

AVV. MENZIONE - ...che chiedono il massimo dell'attenzione e della resistenza.

PRESIDENTE - ...è compito del Tribunale anche contemperare certe esigenze con quelle delle altre parti processuali. Quindi questa iniziativa e questa proposta che lei fa può essere accolta, per quanto riguarda il Tribunale. Terminiamo questa analisi, questa disamina con riferimento a queste posizioni, e poi possiamo rinviare a domani. Questo ovviamente presuppone una compressione dei tempi processuali della discussione delle altre Parti...

AVV. MENZIONE - Io penso che...

PRESIDENTE - ...in questo caso Parti Civili, in questo caso Parti Civili.

AVV. MENZIONE - ...assorbire un'ora e mezzo...

PRESIDENTE - Benissimo.

AVV. MENZIONE - ...nell'arco di quattro giorni, è certamente possibile, è più agevole.

PRESIDENTE - Benissimo. Allora...

AVV. MENZIONE - Io stesso devo parlare per ultimo domani sera e certamente non parlerò fra le otto e le nove. Cercheremo di stringere, ma cerchiamo di dare il massimo di attenzione a tutti...

PRESIDENTE - Quella è garantita.

AVV. MENZIONE - ...perché tutti la meritano, ecco.

PRESIDENTE - Quella è assolutamente sì. E' per questo che stiamo di volta in volta rimodulando il calendario.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - Non si sente niente, Avvocato. Che c'è? Che voleva dire? Non perdiamo...

AVV. DALLE LUCHE - Cede anche la tecnologia, evidentemente. Dicevo che per quanto riguarda gli Avvocati che dovrebbero parlare domani, me compreso e anche l'Avvocato Carloni e il professor Marzaduri, stia tranquilla la Procura si può prendere tutto il tempo che ritiene necessario; ci adegueremo, naturalmente con lo spazio che poi sarà necessario anche per noi, ma la Procura domattina può prendersi tutto il tempo che vuole, non ci sono problemi.

PRESIDENTE - Bene.

AVV. DALLE LUCHE - Ho già sentito anche il collega Carloni, non ci sono problemi in quel senso lì.

PRESIDENTE - Perfetto.

AVV. DALLE LUCHE - L'unica cosa è di saperlo, ecco, se poi discuteremo nel pomeriggio, orientativamente, più che altro è quello. Ma si prenda pure tutto il tempo necessario per le richieste, per continuare, non ci sono problemi.

PRESIDENTE - La Procura... la Procura... non ha mai compresso il Tribunale il tempo di nessuno, anzi, anzi, l'abbiamo dilatato e lo dilateremo ulteriormente. Le richieste sono

state fatte dai colleghi della Procura, di tempi di discussione.

AVV. DALLE LUCHE - Certo, certo.

PRESIDENTE - Ora capiamo che può esserci una nuova necessità. Allora procediamo in questo modo. Concludiamo questa parte e per le richieste di pena rinviando a domattina. Va bene?

P.M. DOTT. GIANNINO - Va bene.

AVV. SINISCALCHI - Presidente, chiedo scusa, non voglio fare il Bastian contrario, però noi abbiamo l'esigenza di segno opposto, cioè io sapevo che stasera si sarebbe concluso...

PRESIDENTE - Va beh, Avvocato...

AVV. SINISCALCHI - Eh, ma io non ho neanche lo spazzolino, non posso rimanere qui a Lucca, devo tornare a Milano e domani mattina devo ritornare ancora qui. Per carità, cioè...

PRESIDENTE - Va bene. E quindi, e quindi che si fa?

AVV. SINISCALCHI - Stasera a esaurimento. Per me, cioè...

PRESIDENTE - Riprendiamo... allora, il Tribunale riprende.

P.M. DOTT. AMODEO - Presidente, chiedo scusa, mi perdoni. Il collega deve finire. Io non sono proprio sicuro di metterci venti minuti sulla 231 del 2001, cioè potrei magari slittare un poco poco più in là.

PRESIDENTE - Eh, slitterà un po'.

P.M. DOTT. AMODEO - No, questo perché... no, mi perdoni,

questo perché lei è come se avesse - diciamo così - dimenticato, mi scusi la... questo tempo, no? Quindi questo tempo dobbiamo sommarlo poi al tempo della lettura delle richieste. Tutto qua.

PRESIDENTE - Che si fa domani, abbiamo detto.

P.M. DOTT. AMODEO - Sì, sì. No, e noi domani potremmo anche rinviare questa parte qua, arrivati a questo punto.

PRESIDENTE - Per quanto ci riguarda...

P.M. DOTT. AMODEO - Come volete. Cioè, voglio dire, dal momento che le Difese di Parte Civile si sono mostrate disponibili - se ho ben capito - a comprimere il loro tempo, d'altra parte il lavoro che stiamo facendo in qualche maniera refluisce positivamente, credo, spero, sui tempi di discussione delle Parti Civili. Quindi, diciamo, alla fin fine i conti tornerebbero, ecco, questa...

PRESIDENTE - Va bene. Intanto, dottor Giannino, se vuole riprendere.

P.M. DOTT. GIANNINO - Grazie.

PRESIDENTE - Così cerchiamo di concludere...

P.M. DOTT. GIANNINO - Scusate per la battuta estemporanea, non voleva essere una polemica, era nel senso che ce la sto mettendo tutta per andare velocemente. Ancora, quindi eravamo sulla testimonianza dell'ingegner Laguzzi relativa al contratto di servizio, questo con la Regione Lombardia. Cosa era successo in occasione della firma del

contratto di servizio con la Regione Lombardia? Il direttore della Divisione trasporto passeggeri regionale, ossia il dottor Laguzzi, su indicazione del... anzi, insieme al suo collaboratore, direttore regionale, su indicazione dell'ingegner Laguzzi, direttore del trasporto passeggeri, che aveva sentito anche l'ingegner Soprano, quindi in accordo l'amministratore delegato di...

PRESIDENTE - Silenzio, per favore.

P.M. DOTT. GIANNINO - ...quindi in accordo l'amministratore delegato di Trenitalia, il direttore della Divisione regionale passeggeri e il collaboratore della Divisione regionale passeggeri in Liguria, avevano deciso di non firmare il contratto di servizio con la Regione Lombardia perché non era di gradimento. Trenitalia aveva deciso, nella sua espressione di massimo vertice, l'amministratore delegato e il direttore passeggeri, di non firmare il contratto, per motivi proprio di dialettica contrattuale e istituzionale. C'erano i presenti alla firma e via dicendo. L'ingegner Martini, quindi il direttore della Divisione passeggeri Liguria, come da indicazione dell'amministratore delegato di Trenitalia, dice che non firmerà il contratto di servizio con la Regione Liguria. A quel punto l'assessore, che deve firmare per la Regione Liguria, chiama al telefono l'ingegner Moretti, parla con l'ingegner Moretti, va

dall'amministratore delegato presente lì alla firma e dal direttore di Trenitalia che doveva firmare il contratto e gli dice "guarda, c'è l'ingegner Moretti al telefono, ha detto che devi firmare". Gli passa il telefono, il direttore della Divisione trasporto che aveva deciso insieme a Soprano di non firmare il contratto di trasporto e di servizio con la Regione Liguria, parla al telefono con Moretti. Dopo la telefonata con l'ingegner Moretti dice "firmiamo". Quindi anche potere di scavalcare, non solo allo stesso potere intervento per l'amministratore delegato dell'una o dell'altra, ma anche potere di scavalcarlo, perché l'ingegner Soprano in questa occasione è stato del tutto scavalcato. Aveva preso la decisione di non firmare. Il direttore regionale ha parlato al telefono con l'ingegner Moretti, che gli ha intimato, imposto, ordinato di firmare e il direttore, alla presenza di Soprano che non voleva firmare, il direttore, dopo la telefonata con Moretti, ha firmato. Sempre sui poteri omnicomprensivi dell'ingegner Moretti in materia di trasporto e di rete, possiamo leggere le indicazioni che ci sono venute dal presidente e amministratore delegato della società N.T.V. Anche l'ingegner Sciarrone e i testi Della Valle e Montezemolo hanno confermato che in tutti gli incontri che avevano ad oggetto anche il trasporto ferroviario e l'ingresso di N.T.V. sul mercato, l'unico interlocutore era sempre

l'ingegner Moretti. Fanno anche riferimento ad un incontro istituzionale che è avvenuto a Palazzo Chigi con la Presidenza del Consiglio per dirimere il contrasto che vedeva Trenitalia ed N.T.V. per l'ingresso di quest'ultima sul mercato. E il teste Montezemolo ci dice: "Per quanto riguarda la nostra esperienza, abbiamo verificato in quel periodo in tutte le ferrovie non si muoveva nulla senza che l'ingegner Moretti decidesse personalmente". Ne abbiamo visto un esempio in Liguria, appunto l'occasione della telefonata. Appunto poi parla ancora di un incontro che verteva sull'accesso alle stazioni e sui problemi della concorrenza, quindi Trenitalia e N.T.V. Era presente l'ingegner Moretti con l'ingegner Elia, che era il soggetto responsabile di R.F.I. che doveva dare l'accesso alle tracce, che era ovviamente l'amministratore delegato di R.F.I. e che "qualunque fosse" - dice il testimone - "qualunque fosse il tema che veniva toccato alla presenza quindi dell'amministratore delegato di N.T.V., del Ministro, di Elia e dell'ingegner Moretti, qualunque fosse il tema toccato, sia che riguardasse i servizi, sia che riguardasse la rete, su qualunque tema era sempre lo stesso Moretti ad interloquire e a rispondere". Ancora, si parla delle tratte in cui c'era concorrenza - poi questo, vedremo, è un documento, alla fine - della concorrenza spietata che ha iniziato a fare Trenitalia.

Al omento dell'ingresso di N.T.V. sul mercato Trenitalia ha posto in essere una politica di aggressione sui prezzi micidiale, solo sulle tratte in cui faceva ingresso N.T.V., quindi nelle tratte in concorrenza con N.T.V. c'era un abbassamento micidiale dei prezzi per imbottigliare, per costringere N.T.V. ad abbassare a sua volta i prezzi e quindi, ovviamente, essendo un'emergente sul mercato, a boicottarne l'ingresso sul mercato. E vedremo con un documento che è in scaletta che la decisione di fare questo tipo di concorrenza e di abbassare allo stremo i biglietti dei treni ad Alta Velocità di Trenitalia è una decisione direttamente presa dall'ingegner Moretti. Poi chiede la difesa: "Va bene, ma è normale"... perché si vuole appunto confermare che l'ingegner Moretti ha questi poteri gestionali di decisione e si va a motivare, a chiedere di motivare, quindi a giustificare questa ingerenza dell'amministratore delegato di F.S. E dice: "E' vero che i vostri problemi iniziali sono stati determinati dall'approfondimento della questione sicurezza? Cioè si voleva essere certi, in queste ingerenze dell'ingegner Moretti, si voleva essere certi che i vostri... la vostra offerta fosse un'offerta sicura"? Chiede il teste: "Ma lei parla sotto l'aspetto dei treni"? "Certo". E l'Avvocato D'Apote: "Se è o non è legittimo non interessa" - per rispondere al Pubblico Ministero - "se è

o non è legittimo che il rappresentante del concorrente istituzionale faccia il suo dovere di concorrente" - parliamo dell'amministratore di F.S. - "che il rappresentante del concorrente istituzionale faccia il dovere di concorrente, o più ancora che vada a fare le pulci a un progetto che porta, un caso unico in Italia, non si tratta di far trasportare le merci" - dice l'Avvocato D'Apote - "o di trasportare persone a cento chilometri all'ora, ma di un treno che andava a 350 chilometri all'ora, dove la sicurezza è la prima cosa, quindi per questo è normale la diretta ingerenza dell'ingegner Moretti"? Perché dice voleva fare le pulci al nuovo treno che faceva ingresso? Benissimo, ne ha i poteri, è vero. Come va a fare le pulci al nuovo treno che fa ingresso nel servizio viaggiatori, aveva lo stesso potere di fare le pulci ai treni di Trenitalia che portavano le merci. "Sul tema sicurezza quindi direi di sì". "Allora le chiedo" - ancora la domanda - "risulta... mi ha già risposto"... "credo di sì"... però l'Avvocato... no, qui è un binario morto, si va a finire nel nulla in queste altre domande. Quindi la domanda era tesa a verificare se il motivo dell'ingerenza dell'ingegner Moretti fosse dovuto a una verifica della sicurezza del treno e il testimone ci ha confermato che in parte era dovuto anche a questo. Anche il teste Della Valle, non vi leggo i verbali, ma anche il teste Della

Valle ha parlato dei vari incontri istituzionali e anche informali con l'ingegner Moretti. Ha detto: "Da quello che abbiamo verificato era chiarissimo che era lui in prima persona l'uomo che guidava l'operazione anti N.T.V.". Ancora: "Chiaramente era Moretti che gestiva le Ferrovie e Trenitalia. Non c'è dubbio su questo". E, ripeto, queste sono persone che hanno avuto contatti diretti di lavoro per fare ingresso sul mercato del trasporto ferroviario. Ancora, a pagina 61 del verbale della testimonianza del teste Della Valle, dice... no, qui c'è una contestazione, perché ad un certo punto su domanda del Pubblico Ministero ha detto che non ricordava con precisione i poteri dell'ingegner Moretti nelle società sottostanti. Ma dice Della Valle: "Non direi società sottostanti, perché non conosco neanche l'organigramma societario. Io intendevo, dove era Moretti era la società che controllava la rete ferroviaria sotto, quindi il mio riferimento poteva essere solo a questo. Non so come era strutturata, però dico che dove era Moretti c'erano decisioni che riguardavano sia l'una che l'altra, cioè che è Moretti che comandava e gestiva la rete ferroviaria". Allora il Pubblico Ministero gli contesta che all'epoca delle sommarie informazioni aveva detto qualcosa di più preciso: "Ossia, la cosa che mi ha sempre sorpreso" - diceva il testimone all'epoca - "è come seguisse in prima persona ed in modo maniacale

qualunque attività di contrasto venisse attuata da F.S.I. nei confronti di N.T.V. La mia sorpresa più grande era che, pur ricoprendo il ruolo di capo della Holding, controllasse direttamente tutte le funzioni delle società sottostanti”.

Analogo tenore la testimonianza dell'ingegner Sciarrone. Si parla di discussioni di ordine tecnico. Si riprende la questione dell'incontro a Palazzo Chigi e ci riferisce che era una discussione di ordine tecnico, relativa all'ingresso dell'impresa N.T.V. sulla rete ferroviaria italiana. Ancora il teste Sciarrone a pagina 92, sui poteri in concreto dell'amministratore delegato con cui ha avuto contatti diretti per l'ingresso di N.T.V. sul mercato: “A chiunque chieda come funzionava nelle Ferrovie dello Stato è chiaro che l'amministratore delegato, l'ingegner Moretti, aveva un ruolo assolutamente preponderante, ma che è strettamente connesso alla sua personalità e alla sua professionalità”. Ancora, anche Sciarrone conferma: “Ci fu una guerra dei prezzi proprio sul nascere del nostro servizio, una guerra dei prezzi troppo accentuata da parte di Trenitalia sui servizi coperti da N.T.V.”. Vedremo a breve anche su questa guerra dei prezzi appunto che la decisione promana direttamente da Moretti. Anche su questo è stata fatta una domanda diretta al teste Braccialarghe, se all'interno della Holding ci fosse una

struttura deputata a decidere quindi i valori, i prezzi dei biglietti dell'Alta Velocità. Sciarrone ci ha detto: "No, assolutamente no; è di competenza dell'area di business. La politica sui prezzi dell'Alta Velocità e di quanto costa il biglietto sul treno è di competenza di Trenitalia, non c'era nessuna struttura che decidesse questo". Eppure da un documento - che andremo a vedere tra poco, me ne mancano pochi, prometto, vedremo che la decisione di abbassare i prezzi dei treni in concorrenza con N.T.V. è una decisione direttamente presa dall'ingegner Moretti.

Ancora, deposizione del teste Arena. Il teste Arena voi ricorderete che ha testimoniato sul suo fallimento, perché di fatto è fallito in seguito ai contrasti con le società del gruppo Ferrovie dello Stato perché di fatto aveva investito per l'ingresso nel mercato, ma non riuscì a contrastare la società Trenitalia, che già viaggiava ovviamente sulle tracce di Alta Velocità. In particolare Arena ebbe come causa della sua esclusione l'emanazione di un provvedimento normativo, sulla base dell'articolo 59 di un testo normativo, che prevede quali devono essere i criteri di regolamentazione del servizio ferroviario. In particolare, l'Ufficio regolazione dei servizi ferroviari emanò un decreto attuativo, in attuazione di questo articolo 59, che prevedeva quindi quali dovevano essere i requisiti economici per far sì che un servizio

che subentrava a far concorrenza a Trenitalia fosse considerato legittimamente subentrante o dovesse essere escluso. In particolare si trattava di stabilire quale doveva essere l'equilibrio economico sulla cui base l'Ufficio regolazione servizi ferroviari avrebbe dato l'okay all'ingresso di questa impresa ferroviaria nel mercato della concorrenza, ovvero escluderla. Bene. Agli atti della procedura che ha visto Arenaways denunciare il Gruppo Ferrovie dello Stato per atti di concorrenza sleale noi abbiamo la prova che il testo di questo decreto attuativo su quali erano i parametri con cui si doveva decidere se un'impresa poteva entrare a far concorrenza o no a Trenitalia se l'era scritto il Gruppo F.S. Infatti agli atti...

PRESIDENTE - Un attimo, un attimo, un attimo, per la registrazione. Prego.

P.M. DOTT. GIANNINO - Abbiamo agli atti della AGCM, quindi l'Autorità Garante Concorrenza e Mercato, che denunciata da Arenaways per le condotte scorrette che hanno portato all'esclusione di Arenaways dal servizio ferroviario perché l'Ufficio regolazione servizi ferroviari sulla base dell'articolato del Decreto Ministeriale protocollo 203/1 aveva escluso Arenaways dai servizi di trasporto, escludendola in particolare dalla possibilità di effettuare fermate intermedie, perché non rispondevano, non davano garanzia del mantenimento dell'equilibrio

economico. Ma il testo normativo che stabiliva quali erano i criteri per cui un'impresa ferroviaria poteva entrare a far concorrenza a Trenitalia, il Ministero se l'era fatto scrivere da Trenitalia, insieme a Barbara Morgante, sentita Trenitalia e col diretto interessamento dell'ingegner Moretti, perché questi sono documenti che la Finanza e la AGCM hanno preso nella stanza dell'ingegner Moretti. Non mi sembra normale che una società ferroviaria, che entra sul mercato e che deve sottostare alle decisioni dell'Ufficio regolazione servizi ferroviari, debba sottostare alle decisioni dell'URSF prese sulla base di un testo normativo scritto a quattro mani dall'impresa contro interessata, ossia Trenitalia, e dal vertice della Holding. Questa è la mail con cui viene presentata la bozza: "Ti allego una bozza dell'articolato predisposta dall'URSF sui criteri che il Regolatore Ferroviario dovrebbe adottare in ottemperanza alla legge 99 del 2009", il famoso articolo 59. Se voi andate a leggere la testimonianza di Arena, dice: "Io sono andato a gambe all'aria, non sono riuscito ad entrare sul mercato per colpa dell'articolo 59". Al che il Presidente, giustamente, non potendo conoscere tutti i collegamenti di questa miriade di documenti, ha fermato il teste dicendo: "Sì, va beh, ma se è un provvedimento normativo non ci interessa". In realtà no, perché quel provvedimento normativo che ha impedito ad Arenaways di

entrare sul mercato - lo vedremo a seguire - è stato scritto da Trenitalia con Barbara Morgante, che è della Direzione strategie della Holding. E questa mail viene mandata direttamente a Mauro Moretti: "Insieme a Barbara Morgante e sentita Trenitalia abbiamo apportato delle modifiche al testo che anche trovi in allegato. Siamo in costante contatto con l'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari per monitorarne il processo". Ma... ma come? E vediamo il decreto ex articolo 59. Se noi andiamo alle pagine seguenti di questo file trovato sulla scrivania dell'ingegner Moretti troviamo: testo dell'URSF e proposte di modifica scritte da Barbara Morgante, sentita Trenitalia e col diretto interessamento dell'ingegner Moretti. Sulla base di questo articolo 2, sulla base di questi articoli 2, commi 1 e 2, lo vedremo, perché sono stati prodotti tutti i documenti, io vi chiedo di andare a leggere il testo proposto da F.S. e il testo effettivamente emanato. Il Decreto Ministeriale è il protocollo 203/1 URSF. E' un testo normativo, quindi lo trovate anche sulla Gazzetta Ufficiale. Se voi andate a leggere l'articolo 2, commi 1, 2 e 3, o l'articolo 1, in cui ci sono le definizioni, in cui si definisce "compromissione dell'equilibrio, ricavo di traffico, corrispettivi" e via dicendo, voi troverete che il testo emanato dall'URSF, articolo 2 del protocollo 203/1, è praticamente un copia-incolla del testo che Macchiati

Alfredo manda a Mauro Moretti e in cui candidamente conferma di averlo scritto insieme a Trenitalia, sentita Barbara Morgante, che è una dirigente di un ufficio di staff dell'ingegner Moretti, è della Direzione strategie del Gruppo F.S. Qual era la strategia, se non quella di escludere il concorrente che subentrava? Andiamo a vedere se questo articolo 2 ha avuto una diretta influenza sulle vicende di Arenaways. La Difesa del Gruppo F.S. ha prodotto la sentenza del TAR, che ha dato torto ad Arena, perché Arena ha impugnato il provvedimento dell'URSF che gli dava torto. Il povero Arena lo ha impugnato e il TAR gli ha dato torto. E vediamo su che motivazione. Se noi andiamo a pagina 15 della sentenza del TAR, vediamo che la motivazione in diritto sul rigetto del ricorso di Arena è fondata proprio sul protocollo 203/1 URSF, giusto articolo 2, comma 3, ossia quel testo che Barbara Morgante e Trenitalia comunicano a Moretti e che se voi andate a guardare il testo come voluto da F.S. è grosso modo, ma tale e quale, la riproposizione del testo voluto da Trenitalia, ebbene quel testo dell'URSF, protocollo 203.1, lo ritroviamo nella sentenza del TAR che dà torto ad Arena perché dice: "L'URSF fa richiesta di esaminare la documentazione prodotta da tutte le parti coinvolte nel procedimento, da cui è emerso in modo inequivocabile la sostanziale coincidenza del percorso ferroviario proposto dalla ricorrente Arenaways con la tratta

regionale servita da Trenitalia, il che ha fatto ritenere, alla stregua di una complessiva analisi economica, giusto articolo 2, comma 3, dell'atto 203/1 URSF"... che è quello di cui parla la mail di F.S. in cui si dice "l'abbiamo scritto, sentita Trenitalia, insieme a Barbara Morgante".

Ancora, che uno dei testi, mi sembra... non mi ricordo se Sciarrone o Montezemolo, ha detto che era continua l'attenzione dell'ingegner Moretti nei confronti delle sue concorrenti. Un'altra mail agli atti sempre dell'AGCM - poi vi indicherò qual è il provvedimento - in cui vengono censurate tutte queste ingerenze del Gruppo F.S. anche nella predisposizione dell'apparato normativo che doveva portare a stabilire quali erano i criteri per determinare l'equilibrio economico tra le imprese ferroviarie, c'è un'altra mail sempre da Macchiati Alfredo a Moretti Mauro e anche in questa si esamina un altro provvedimento dell'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari. Anche qui si dice: "L'esame congiunto con Trenitalia dell'atto emesso dall'URSF, contenente i criteri per valutare le finalità di impatto sull'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico e dei nuovi servizi passeggeri, ha evidenziato forti criticità. In particolare sottolineo la inesistente, inconsistente definizione di equilibrio economico, non sufficientemente motivata, da cui discende

una definizione restrittiva di compromissione dell'equilibrio economico". Quindi è una restrizione di quelli che erano i parametri su cui Trenitalia poteva far sì che il concorrente venisse ammesso al mercato. E dice il proponente a Moretti Mauro: "Mi sembra ci siano due opzioni da prendere in esame, impugnare l'atto al TAR entro 60 giorni, che è la via normale, dalla sua pubblicazione, facendo eventualmente precedere tale impugnativa da una pressione sull'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari per una modifica dell'atto". Il diretto interesse dell'ingegner Moretti non andava soltanto a sindacare nei treni come viaggiavano, si propone, si chiede "o impugniamo l'atto al TAR oppure" - alternativa - "la pressione sull'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari per far modificare l'atto". Vi sembra normale? "Ovviamente sono a tua disposizione per ogni ulteriore approfondimento utile a definire i prossimi passi". Ecco l'ingegner Moretti, la personalità dell'ingegner Moretti: decideva tutto lui, perfino i testi normativi, i decreti ministeriali con cui si dovevano attuare le decisioni da parte dell'URSF, tanto da sentirsi un Macchiati Alfredo di scrivere personalmente a Mauro dicendo "o lo impugniamo o vediamo di fare pressioni sull'ufficio".

Il protocollo 203 dell'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari del 2010 viene poi modificato nel 2011 - lo

troverete anche questo in Gazzetta, è un Decreto Ministeriale - perché la Commissione Europea ha addirittura scritto all'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari, che la sua interpretazione data della 2007/58CE non era conforme ai principi comunitari. Ma chissà perché. Tant'è che l'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari dopo questa decisione della Comunità Europea, che denunciava l'errata interpretazione dei principi sulla cui base era stato emanato quel decreto, che però - guarda caso - ci aveva messo le mani anche Barbara Morgante, Trenitalia e F.S., non rispondeva ai principi comunitari in materia di concorrenza. E anche in questa mail si denuncia il fatto. Fabretti Federico scrive a Moretti Mauro: "Guarda che risulterebbe che la Commissione Europea ha bocciato lo scritto dell'URSF, perché non rispondeva ai criteri comunitari". La 2007/58CE la potete trovare nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 28 dicembre 2010. La AGCM, l'Autorità Garante Concorrenza e Mercato, nel provvedimento A436 numero 23770 espressamente, nel dichiarare sussistenti le azioni illecite, illegittime, di contrasto nei confronti dell'ingresso del concorrente di Trenitalia, in questo documento espressamente così si pronuncia: "Gli elementi probatori acquisiti nel corso del procedimento" - pagina 88 - "sostanzialmente confermano l'esistenza"... a pagina 88 del documento:

"Tale documentazione dimostra l'esistenza di una complessa ed unitaria strategia del Gruppo F.S. realizzata per il tramite di R.F.I. e Trenitalia, così articolata: R.F.I. ha adottato comportamenti ingiustificati (*lettura veloce - parole incomprensibili*), Trenitalia ha fornito all'URSF, nell'ambito dei procedimenti ex articolo 59, una rappresentazione dei fatti non corretta". Ancora, a pagina 93, sull'imputabilità ad F.S. dei comportamenti sia di R.F.I. che di Trenitalia. A pagina 94: "Peraltro dubbi circa la reale indipendenza di F.S. rispetto al gestore della rete continuano a persistere", ed espone perché. "Ci sono motivi per ritenere F.S. e gestore di rete ancora un tutt'uno". Ancora, "ad ulteriore confutazione della vicenda F.S. - Arenaways si pensi in questo senso al contributo fornito da F.S. alla definizione dell'articolo 59". La mail che abbiamo visto prima. Andate a leggere il teste Arena che ha detto "non sono riuscito ad entrare perché le decisioni ex articolo 59 mi hanno bloccato l'ingresso". E anche l'AGCM dice: "Il diretto contributo fornito da F.S. alla definizione dell'articolo 59 costituisce espressione evidente della volontà della Holding di interferire con la definizione del quadro regolamentare della materia dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri", pagina 95 della decisione della AGCM nel procedimento A436. Non continuo, ma il

provvedimento è abbastanza lungo. Ma vi è l'esame di tutta la documentazione esaminata e trovata nell'ufficio dell'ingegner Moretti. Alla fine anche la AGCM, non è la Procura che ha detto "abbiamo la prova di un comportamento unitario posto in essere dalla Holding per il tramite delle due controllate". Ancora, voi troverete nel verbale di Arena che uno dei motivi per cui era stato messo in difficoltà è che fu costretto ad utilizzare due locomotive. E dice Arena: "Ma come è possibile? Io piccola impresa che vengo costretto all'utilizzo di due locomotive? Quello anche ha fatto sì che io non reggessi la possibilità di concorrenza, perché chiedere a un piccolino come me" - dice mi sembra, si paragona a Mandrake - "ma per chi mi hanno preso, per Mandrake? Mi hanno trattato come se fossi Mandrake e mi chiedevano due locomotive". Andiamo a vedere. Il 13 novembre 2010 Elia Michele Mario scrive a Moretti: "Le due coppie Milano-Torino vengono effettuate con due materiali di cui uno reversibile doppia locomotiva". Anche su questo fronte c'era un costante e continuo monitoraggio dell'ingegner Moretti e dell'ingegner Elia. Anche la vicenda della doppia locomotiva, nel verbale dell'ingegner Arena è chiaramente indicata, espressamente raccontata, sulla vicenda piuttosto anomala che viene esposta dall'ingegner Arena. E qui l'ingegner Elia informa nel dettaglio l'ingegner Moretti appunto sul

doppio materiale, sulla doppia locomotiva, sul materiale reversibile. Sono tutti servizi che Arena avrebbe dovuto effettuare. Perché Elia scrive a Moretti? Perché Elia non scrive a Soprano? Perché c'è questa attenzione e questo monitoraggio continuo sull'impresa Arena da parte della Holding? Tra l'altro qui ulteriore dimostrazione, lo dice la AGCM, questi documenti trovati nella stanza dell'ingegner Moretti dimostrano l'intento, l'interesse unitario della rete, dell'impresa di trasporto e della Holding. E infatti in questo caso è l'amministratore delegato di R.F.I. che informa passo per passo l'amministratore delegato della Holding.

Ancora, altre mail trovate nell'ufficio dell'amministratore delegato Mauro Moretti dalla Guardia di Finanza e dai funzionari della AGCM. C'è un'altra mail inviata da Giancarlo Laguzzi, l'abbiamo sentito, è il dirigente che ci ha detto che il cabotaggio non era stato abrogato, che ci ha raccontato dell'episodio in cui Soprano non voleva firmare il contratto in Regione Lombardia, che l'ingegner Moretti al telefono ha intimato poi di firmare e s'è firmato. Laguzzi di Trenitalia scrive a Moretti Mauro. Scrive anche per conoscenza, questa volta almeno per conoscenza Soprano viene inserito. E parlano anche qui dei servizi di Arena: "Trattasi di servizi non contribuiti nel triangolo Torino-Milano-Alessandria-Torino. In prima fase sono

concorrenti dell'Intercity, in seconda fase, quando ci sarà la gara, parteciperanno senz'altro anche loro. Con il catalogo certe idee verranno allo scoperto. Domani non sarà facile". E anche qui si parla di strategie di contrasto all'ingresso del concorrente sulla tratta Torino-Milano-Alessandria-Torino. "Vediamo cosa vorranno fare poi, col catalogo le loro idee verranno allo scoperto". Quale esigenza sentiva il direttore del trasporto passeggeri di scrivere all'amministratore delegato della Holding per monitorare le intenzioni di una società di trasporto che voleva far concorrenza a Trenitalia? Ho quasi finito, Presidente, veramente, proprio due ultime battute. Avevo detto dei passaggi in cui veniva indicata dai testi Sciarrone, Montezemolo e Della Valle la politica particolarmente aggressiva posta in essere da Trenitalia, proprio nel momento dell'ingresso sul mercato dei servizi di N.T.V. Agli atti, sempre da parte dell'Autorità garante e della Guardia di Finanza nella stanza dell'ingegner Moretti è stata trovata un'altra mail che ha ad oggetto proprio espressamente il riferimento dei prezzi dei treni dell'Alta Velocità. Un attimo soltanto, Presidente, in questo mare di carte la devo ritrovare. Ho veramente quasi finito, chiedo scusa, ma la montagna di carte si muove anche da sola. Chiedo scusa, due minuti di tempo e la ricerco sul computer perché nelle carte non la trovo

più. Chiedo scusa, due minuti di sospensione. E' un ultimo documento che volevo citare sull'argomento che ho affrontato finora. Un attimo soltanto. Ho trovato la cartella... ancora un attimo. Intanto vado avanti, poi vediamo se lo ritrovo, altrimenti lo produco domani mattina e lo commento domani mattina.

Sempre ancora per discutere sulle dirette ingerenze dell'ingegner Moretti in materia di Trenitalia nell'esercizio dei suoi poteri, non per altri motivi, noi troviamo, negli atti che abbiamo prodotto relativi alla causa giudiziaria appunto tra l'ingegner Moretti ed F.S. S.p.A., contro la Casa Editrice Claudio Gatti, nel corso dell'atto giudiziario con cui l'ingegner Moretti espone quelle che sono state la politica di gestione da parte del Gruppo F.S. con l'inizio della gestione diciamo Moretti, a pagina 5 abbiamo detto appunto che, così cita l'atto giudiziario di F.S., che le problematiche espone furono risolte "con l'avvento proprio dell'amministratore delegato di F.S. ingegner Mauro Moretti, che ha segnato un sostanziale mutamento di rotta rispetto al passato in termini di controlli di efficienza a livello generale di tutte le società del Gruppo F.S.". Anche questa è una diretta conferma di quanto abbiamo finora discusso. In particolare, nel corso di questo atto direttamente esteso per conto dell'ingegner Moretti e del Gruppo F.S., si dà atto di quale sia stato uno dei primi audit che

l'ingegner Moretti ha richiesto venisse effettuato da parte di Trenitalia. Una delle critiche che venivano mosse dall'articolo per il quale viene effettuato questo atto di citazione era l'incapacità di gestire le biglietterie Trenitalia, quindi l'incapacità di gestire i corrispettivi dei biglietti Trenitalia da parte della società stessa. Quindi venivano accusati di una *mala gestio* dovuta al fatto che chiunque potesse viaggiare a bordo dei treni senza biglietti. Anche in questo caso, per conto della F.S. Holding e dell'amministratore delegato, si risponde: "Non è affatto vero che l'evasione tariffaria è un problema del tutto sottostimato dalle società del gruppo F.S. Con l'avvento della gestione Moretti e a seguito di un audit del 2007, sollecitato proprio dall'amministratore delegato di F.S. per verificare la situazione dei controlli biglietti dal '99 al 2006, le società del Gruppo F.S. hanno iniziato sin dall'ottobre 2007 ad elaborare congiuntamente un piano per rendere più efficienti i sistemi di controllo". Quindi persino a poter controllare le modalità con cui venivano acquistati, serviti e controllati i biglietti di Trenitalia. Un audit di questo tipo è stato effettuato. Non altrettanto è stato effettuato in materia di manutenzione e di sicurezza. Analoghe considerazioni le trovate negli atti giudiziari proposti innanzi al Tribunale di Roma, nei quali vengono

esposte le modifiche, in termini di controlli e di gestione, da quando è subentrato l'ingegner Moretti alla guida della Holding.

Volevo farvi vedere l'ultimo documento, relativo alla pretesa dell'ingegner Moretti, o meglio, alla disposizione dell'ingegner Moretti in materia di prezzi dei biglietti ad Alta Velocità, ma adesso non lo trovo. Tanto si tratta dell'ultimo documento, mi riservo di discuterlo domani mattina. Quindi per il momento tolgo... tolgo il disturbo.

PRESIDENTE - Domani giusto... domani, Pubblico Ministero, il tempo di... giusto il tempo di indicarlo e di...

P.M. DOTT. GIANNINO - Sì, sì, giusto il tempo di indicarlo.

PRESIDENTE - Va bene. Va bene.

(più voci fuori microfono)

PRESIDENTE - No, volevo sapere, dottor Amodeo, dottor Amodeo, lei se la sente di cominciare oppure per lei è tardi?

P.M. DOTT. AMODEO - Come vuole, Presidente, io...

PRESIDENTE - No, mi dica lei, no, secondo le sue...

P.M. DOTT. AMODEO - Come?

PRESIDENTE - Dipende dai tempi che richiede e da come l'orario...

P.M. DOTT. AMODEO - (voce fuori microfono)

PRESIDENTE - No, dice... più di un'ora, dice il dottor Amodeo, più di un'ora.

P.M. DOTT. AMODEO - (voce fuori microfono) per carità, io già

ho fatto tante volte previsioni e non ne ho azzeccata una, voglio dire, quindi...

PRESIDENTE - Abbiamo visto.

P.M. DOTT. AMODEO - Lei non mi... ma, voglio dire, ma neanche tre numeri di sabato all'Enalotto riesco a... voglio dire, quindi... ritengo un'oretta per questo e poi, diciamo, un'oretta, più o meno - tempi... previsioni Amodeo, quindi diciamo del tutto inattendibili - lettura delle richieste per le singole posizioni.

PRESIDENTE - Va bene. Allora...

P.M. DOTT. AMODEO - Quindi domani in un paio d'ore dovremmo chiudere la vicenda, ecco.

PRESIDENTE - Poi le Parti Civili si sono impegnate a contenere i tempi a loro volta, quindi possiamo rinviare a domattina l'udienza, alle 09:30.

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: 422024

SENTOSCRIVO Società Cooperativa

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° 70657

ID Procedimento n° 229777