



**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. 210

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

A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40

UDIENZA DEL 20/09/2016

LU0010 POLO FIERISTICO

Esito: RINVIO AL 22 SETTEMBRE 2016 ORE 09.30

Caratteri: 317254

INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

CONCLUSIONI DEI PUBBLICI MINISTERI	4
Pubblico Ministero – Dottor Giannino	4
Pubblico Ministero – Dottor Amodeo	15
Pubblico Ministero - Dottor Giannino.....	46
Pubblico Ministero – Dottor Amodeo	51
Capo 88	52
Capo 89	53
Capo 90	53
Capo 91	54
Capo 92.....	54
Capo 93	55
Capo 94	55
Capo 95	56
Capo 96.....	56
1.ANDRONICO SALVATORE	57
2.BARTH ANDREAS	59
3.CARLSSON ANDREAS	60
4.CASTALDO MARIO	60
5.COSTA GIOVANNI	65
6.DI MARCO GIORGIO	66
Pubblico Ministero – Dottor Amodeo	68
7.DI VENUTA CALOGERO	68
8.ELIA MICHELE MARIO	72
9.FARNETI GIUSEPPE.....	77
10.FAVO FRANCESCO	81
11.FUMI ALVARO	84
12.GALLONI GILBERTO.....	85
13.GOBBI FRATTINI DANIELE.....	89
14.KOENNECHE UWE	92
15.KOGELHEIDE RAINER	95
16.KRIEBEL UWE	97
17.LEHMANN JOACHIM	100
Pubblico Ministero – Dottor Amodeo	103
18.LINOWSKI PETER	103
19.MAESTRINI EMILIO	105
20.MANSBART JOHANNES	108
21.MARGARITA GIULIO.....	111
22.MARZILLI ENZO	115
23.MAYER ROMAN	119
24.MORETTI MAURO	121
25.PACCHIONI GIUSEPPE	126
26.PEZZATI ANGELO	127
27.PIZZADINI PAOLO	128
28.ROSSI STEFANO	130

29.SCHROTER ANDREAS	131
30.SOPRANO VINCENZO	133
31.TESTA MARIO.....	138
32.VIGHINI MASSIMO.....	139
41.BRÖDEL HELMUT	140
Presidente	142
Parti Civili D. Rombi, Croce Verde e Provincia di Lucca – Avvocato Marzaduri .	142
Parte Civile Menichetti Claudio – Avvocato Carloni	181

**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 20/09/2016**

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 -

CONCLUSIONI DEI PUBBLICI MINISTERI

PRESIDENTE - Buongiorno. *(Il Presidente fa l'appello)*. Eravamo rimasti al Pubblico Ministero ieri sera. Prego.

Pubblico Ministero - Dottor Giannino

P.M. DOTT. GIANNINO - Grazie. Come ho promesso avevo davvero quasi terminato. Una brevissima premessa: avevo accennato ieri al Codir nel parlare del documento del *business plan* presentato da Trenitalia per l'acquisto dei propri carri, avevo fatto riferimento appunto ai collegamenti che vi erano tra quella procedura e la 100 AD del 2007 a firma dell'ingegnere Moretti, per gli investimenti di gruppo.

Avevo fatto riferimento al Codir appunto come organo della Holding del FS, indico soltanto alcune delle pagine in cui è citato, in particolare nelle missioni di responsabilità sia del 2007 che successive, faccio riferimento a quelle del 2007, il Codir è indicato ad esempio nella pagina 62 ed è proprio nel riferimento "valutazioni investimenti e sistemi di monitoraggio"; fa capo all'amministratore delegato, poiché è la sua struttura, e conferma che effettua il monitoraggio per la valutazione strategica e la redditività degli investimenti delle società del gruppo. A pagina 68 c'è ancora sempre il Codir con specifico riferimento alla programmazione e controllo investimenti area trasporto e altre società. Tra le aree di responsabilità appunto si parla degli investimenti, effettua il monitoraggio degli investimenti a vita intera secondo le procedure di gruppo, e abbiamo visto come quel *business plan* fosse coerente con tutti i passaggi richiesti dalla 100 AD della Holding, provvedendo alla predisposizione di situazioni operative dei progetti, analisi degli scostamenti, costi, redditività, e rapporti rappresentati al Comitato Direzione per gli investimenti. Tutte analisi effettuate effettivamente in quel *business plan* le cui premesse danno atto che appunto è stato un progetto delegato dall'amministratore in una riunione proprio del Codir che deve occuparsi di quel tipo di investimenti.

Poi invece per riprendere il filo da dove ero rimasto ieri, ero rimasto appunto sui poteri e sui doveri concretamente spettanti alla Holding, e in particolare all'amministratore delegato in virtù della delega di una delega per materia contenuta nell'articolo 35, nel numero 35 dello Statuto che espressamente individua nell'ingegnere Moretti il garante della tutela del lavoro, della collettività, e dei terzi, e la struttura societaria della Holding che è appunto dotata di strutture adeguate a effettuare attività ispettive sulle società controllate. Ho menzionato, e non vi torno ovviamente, su tutte le strutture di audit in materia di sicurezza del lavoro che ho elencato ieri, anche queste desumibili tutte dal documento "missione di responsabilità". Avevo indicato, avevo iniziato a indicare, non mi sono soffermato, ero grosso modo arrivato qui, alla sconfessione di quanto affermato dal teste Braccialarghe che nell'incipit, o comunque nella prima parte di testimonianza, aveva sostenuto che tra i primi atti dell'ingegnere Moretti vi fosse stato quello di spogliarsi di tutti i suoi poteri di audit e di intervento ispettivo. Abbiamo visto che invece nelle missioni di responsabilità della stessa società FS nel 2007, nel 2008 e nel 2009 continuiamo a trovare queste strutture e nel 2007, e mi sembra anche nel 2008, sono ancora in capo all'amministratore delegato. In

particolare da un documento che ho citato io ieri, che non ho letto, emerge come uno dei primi audit imposti dall'ingegnere Moretti per Trenitalia, sia stato quello della verifica dell'evasione tariffaria. Evasione tariffaria si dice, in questo documento, che è appunto un atto di citazione sottoscritto dalla Holding, con l'avvento della gestione Moretti e a seguito di un audit del 2007, sollecitato proprio dall'amministratore delegato di FS per verificare la situazione dei controlli biglietti negli anni 99 - 2006, le società del gruppo FS hanno iniziato dall'Ottobre 2007 a elaborare congiuntamente un piano per rendere più efficiente, ma soltanto i sistemi di controlli dei biglietti, non anche una stessa pianificazione e coordinamento per verificare qualcosa che fosse diverso da un aspetto economico patrimoniale come quello degli introiti dei biglietti. Però in questo tema l'ingegnere Moretti ha sentito l'esigenza di imporre un audit in questa materia coinvolgendo sia Trenitalia che R.F.I. in un piano congiunto per rendere più efficiente il sistema dei controlli sull'evasione dei biglietti dei treni. Ancora richiamo i documenti che ho citato ieri con riguardo alle liste di distribuzione che riportavano alla FS Holding tutta la documentazione in materia di sicurezza della società Trenitalia e quindi richiamando il numero 35 che delegava l'ingegnere Moretti il dovere di controllo e la

posizione di garanzia in materia, segnalo come una simile attività ispettiva si sarebbe dovuta fare altrettanto e forse a maggior ragione, nelle materie delegate al numero 35 in capo alla persona dell'ingegnere Moretti piuttosto che, invece, in materia di evasione tariffaria che forse era prettamente di competenza dell'amministratore delegato di Trenitalia. Questo ulteriormente dimostra la posizione datoriale in capo alla Holding, la posizione datoriale in capo all'amministratore delegato, certamente in qualità di coamministratore insieme all'ingegnere Soprano della società Trenitalia e come coamministratore insieme all'ingegnere Elia della società R.F.I.. Abbiamo dimostrato l'equivalenza assoluta di poteri in capo agli amministratori, abbiamo visto una serie infinita di contratti firmati dall'ingegnere Moretti, sia per Trenitalia che per R.F.I., a dimostrazione dell'equivalenza di poteri e quindi della figura di coamministratore in capo all'ingegnere Moretti da affiancare quindi agli ingegneri Soprano e Elia. I motivi per cui non si sia intervenuti a correggere le lacune in sicurezza vanno individuati senz'altro in una politica societaria di gruppo che vedeva come indirizzo unitario quello di rivolgersi all'estero per l'affitto. Mi riferisco ovviamente a questa lacuna in particolare, per il noleggio di carri da destinare al trasporto di merci pericolose. Questo va collegato alla scelta di non

procedere oltre con l'investimento proposto dall'ingegnere Maestrini nell'acquisto dei carri e insieme alla costituzione di FS Logistica, che fa direttamente capo anch'essa alla Holding, essendo FS Logistica interamente partecipato dalla Holding. Anche la decisione di costituire una società che occupasse di logistica e quindi di noleggio e quindi perdere il controllo e il contatto diretto con le manutenzioni, è senz'altro addebitabile a una scelta politica di gruppo. In proposito voglio mostrare due spezzoni di video molto brevi, analoghi a quelli che abbiamo visto riferibili all'ingegnere Galloni, che trattano proprio della materia del noleggio dei carri e delle manutenzioni.

PRESIDENTE - Per il verbale vogliamo dire di cosa si tratta?

P.M. DOTT. GIANNINO - Si tratta di un video tratto dal DVD depositato agli atti del processo, tratto dalle interviste contenute nella trasmissione "Report", in onda su RAI Tre. Fa parte dello stesso DVD dal quale abbiamo estratto l'intervista del dottor Galloni all'udienza scorsa.

PRESIDENTE - Prego.

- Viene proiettato su schermo il video di cui sopra.
- Segue trascrizione dell'audio del video.

"MAURO MORETTI - Purtroppo le città hanno affogato la stazione e le linee e nessuno ne ha peraltro particolarmente rispettato quelle che sono le distanze.

Però non è che è un problema della ferrovia. Se la ferrovia si è trovata le case magari abusive che gliel'hanno fatte ai lati, adesso cosa fa? Deve buttare giù tutto e rifare lei? (Inc.) i controlli sui nostri carri ogni proprietario fa i controlli sui suoi. Se un carro mi arriva dalla Germania che è certificato dall'EBA, l'Agenzia della sicurezza tedesca, non è che io lo devo smontare alla frontiera per fare proseguire il viaggio. Prendo quello che è. Se ho modo di utilizzare, soprattutto i privati, che naturalmente cercano di piazzarli in qualsiasi maniera, deve essere rivista la norma non più sul tempo, ma sul reale uso e quindi sui chilometri fatti e sui pesi realmente trasportati".

P.M. DOTT. GIANNINO - Questo per evidenziare probabilmente i motivi del mancato intervento e del fatto che la gestione politica delle manutenzioni fosse vista in quest'ottica da parte di tutto il gruppo e non certo per una omissione dei singoli

- Segue trascrizione dell'audio del video.

"MAURO MORETTI - Le prove a ultrasuoni è una cosa che facciamo noi in Italia ed è molto efficace. Noi in Italia nel senso di Trenitalia, ed è molto efficace, ma non tutti la fanno in giro per l'Europa la prova a ultrasuoni. Poi il problema è che non basta solo dire: «Ho fatto gli ultrasuoni», bisogna saperli fare bene.

GIORNALISTA - Su quel carro lì era stata fatta?

MAURO MORETTI - Non lo so. Io non ho la certificazione, la tracciatura di quello che è stato fatto in Germania a Hannover sull'asse che è stato prodotto in quell'officina.

GIORNALISTA - Cioè a chi toccava verificare quell'asse?

MAURO MORETTI - Naturalmente al proprietario di quella cosa".

P.M. DOT. GIANNINO - Ancora sulle modalità con le quali invece si sarebbe potuto e dovuto intervenire nella scelta delle macchine e delle attrezzature, come imposto dalla normativa, anche dalla 81 del 2008, nonché in precedenza dalla 626, abbiamo prodotto un documento, ma del tutto esemplificativo, non è questa ovviamente la sede per stabilire come va fatta una valutazione dei rischi, ma, ad esempio, abbiamo come puro esempio, prodotto una presentazione di trasferimento di rischi operativi della Enel, della Holding, in cui alla pagina 2 del documento si parla proprio di identificazione, analisi e valutazione dei rischi ed è indicato appunto, la prima fase, l'identificazione analisi e valutazione la partecipazione della Holding con le società operative, da parte invece poi della prevenzione e protezione, quindi attuazione in concreto, demandata alle società operative. Esattamente lo schema della Holding FS e delle società operative Trenitalia e R.F.I., così come indicato a esempio dal teste Landozzi quando è stato escusso in

materia di valutazione dei rischi, nella parte in cui ha risposto sul fatto che chiesti i documenti alla Holding ha detto: noi ci occupiamo solamente dei dipendenti che non scivolino per le scale, questa invece è una dimostrazione di come si dovrebbe procedere. Quindi la Holding insieme alle due società operative, perché la valutazione congiunta e cooperazione reciproca tra i soggetti del trasporto è previsto anche dalla normativa comunitaria, dalla 162 del 2007, ed è ovvio che nella scelta di misure mitigative Trenitalia non poteva scegliere per sé, doveva necessariamente coinvolgere chi poi dava i binari per fare viaggiare il treno e viceversa. E' per questo che la Holding doveva cooperare con le società operative che poi avrebbero dovuto attuare quanto stabilito a monte in una valutazione dei rischi generale che, rimando a quanto ha sottolineato sul punto il teste Landozzi, in materia di prevenzione rischi e di valutazione. Partecipazione della Holding che è, in questo caso, totalmente mancata, motivo per il quale la stessa R.F.I. nelle ispezioni del 2005, 2006, 2007 segnalava la lacuna nella identificazione dei rischi a livello di sistema trasporto, agenzia nazionale che ancora nel 2008 continuava a denunciare a entrambe le società la lacuna a carattere sistemico della mancata individuazione dei rischi nel sistema trasporto.

Infine l'ultimo argomento su cui non trovavo il documento

ieri sera, era quello relativo all'indicazione di parte dei testi Della Valle, Montezemolo e Sciarrone, dell'ingegnere Moretti come unico referente all'interno delle società Trenitalia e R.F.I., sia nelle discussioni tecniche che si avevano in relazione all'uso della rete, sia in relazione alle politiche di concorrenza poste in essere contro NTV da parte di Trenitalia. Il teste Della Valle alle pagine 57 e 58 del verbale dell'11 Marzo ci dice: "Era chiarissimo che era lui - si sta parlando dell'ingegnere Moretti - che era lui in prima persona l'uomo che guidava le operazioni anti NTV". A pagina 58: "Chiaramente era Moretti che gestiva le ferrovie e Trenitalia, non c'è dubbio su questo". Ancora il teste Montezemolo a pagina 11, anche lui ha riferito di tutti gli incontri in cui a discutere delle questioni relative all'ingresso di NTV e dell'uso della rete era sempre l'ingegnere Moretti e in particolare riferisce dei dettagli della politica di concorrenza che è stata fatta ad NTV nel momento del suo ingresso nel mercato. E dice: "Per quanto la situazione anomala che ci riguardava - che è stata poi sancita anche nel provvedimento decisorio dell'Antitrust, anche la GCM ha segnalato queste anomalie nel provvedimento nei confronti delle FS, riscontrando quindi una politica unitaria di concorrenza sleale nei confronti dell'NTV, il teste Cordero di Montezemolo ci dice: "L'anomalia era che nelle tratte in cui c'era

concorrenza con noi le tariffe erano bassissime per metterci in grande difficoltà e nelle tratte invece dove non era in concorrenza con noi c'erano tariffe molto più alte". Circostanza confermata anche dal teste Sciarrone a pagina 93 dello stesso verbale dell'11 Marzo, si parla di una guerra dei prezzi, una guerra dei prezzi proprio sul nascere del nostro servizio troppo accentuata. Se voi andate a tra i documenti prodotti, unitamente agli altri acquisiti nella stanza dell'ingegnere Moretti dai funzionari della GCM, e dalla Guardia di Finanza, vi è una mail in cui si parla espressamente di questa politica dei prezzi denunciata dai testi Sciarrone, Della Valle e Montezemolo. In questa mail inviata infatti da Bontempo Giancarlo, funzionario di Trenitalia, al collega Simone Paolo, si vede chiaramente il tono colloquiale tra colleghi: "Paolo la cosa migliore è che Trenitalia si dia una sveglia sapendo che settembre, ottobre, dicembre 2011 parte il servizio NTV"; parlano di quale sarà la probabile strategia di NTV, e poi: "Non è un segreto che in concomitanza con il lancio di NTV Trenitalia, Moretti, farà un taglio del 20% delle tariffe oltre che accorciare la percorrenza sul Roma Milano di circa 20 minuti". Questo dà evidenza e riscontro a quello che ci hanno riferito i tre testimoni dalle difficoltà che avevano riscontrato direttamente in occasione del lancio della loro società, perché non hanno mai parlato per sentito

dire ma più volte hanno riferito "per la nostra esperienza, per quanto abbiamo verificato era Moretti che decideva tutto"; abbiamo visto i contratti firmati, abbiamo sentito l'episodio della telefonata in cui ha costretto l'ingegnere Soprano a firmare un contratto che non voleva firmare. Questo documento ulteriormente dimostra che l'effettiva dirigenza all'interno della società Trenitalia era in capo quanto meno, anche, all'ingegnere Moretti. Questo quindi conferma la posizione di garanzia in capo allo stesso per le società e il dovere, potere e dovere di intervenire in quanto anche delegato in materia di sicurezza dal numero 35 dello statuto, in materia di trasporto ferroviario che abbiamo visto essere l'oggetto anche della Holding, proprietaria al cento per cento sia di Trenitalia, sia R.F.I., sia della neo costituita FS Logistica che doveva occuparsi proprio del trasporto di merci pericolose, ovviamente per quanto riguarda l'aspetto organizzativo.

Pubblico Ministero - Dottor Amodeo

P.M. DOTT. AMODEO - Volevo aggiungere solo un paio di particolari alla più che completa esposizione fatta dal collega. Uno di questi, Presidente e Signori del Tribunale, riguarda l'esistenza di una tesoreria centralizzata di gruppo: R.F.I. e le altre società del gruppo FS non avevano, non so se adesso ce l'hanno, ma

credo che non ce l'abbiano ancora, autonomia di gestione della liquidità. Da quanto scritto nel bilancio di R.F.I. al 31 Dicembre 2009, questo è un documento prodotto quanto meno dal consulente tecnico di parte Paolo Rivella, quindi dal bilancio R.F.I. del 2009, sta scritto... leggo testualmente un virgolettato "la gestione finanziaria di R.F.I. come per le altre principali società del gruppo Ferrovie dello Stato viene seguita dalla Direzione Finanza della capo gruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario". Un unico conto corrente Presidente. Continua la citazione: "R.F.I. intrattiene un contro corrente intersocietario con la capo gruppo dedicato alle partite commerciali con le altre società del gruppo titolari anch'esse di un conto corrente intersocietario, nonché agli incassi e ai pagamenti nei confronti di terzi gestiti con la procedura di cash pooling, che prevede il versamento giornaliero dei saldi valuta positivi e negativi dei conti correnti intestati a R.F.I. sui conti correnti della capogruppo". Segue poi un elenco dei movimenti principali alla data del 31/12/2009 e tra i vari rimandi c'è un rimando che riguarda la cosiddetta controparte, terzi e altri minori, c'è un riferimento poi compreso il personale, per cui si ha chiarissima evidenza che per pagare i dipendenti di R.F.I. era messo a disposizione della Holding il conto corrente unitario. Quindi i pagamenti avvenivano

transitando attraverso conti che erano formalmente intestati a R.F.I. ma in realtà gestiti dalla capogruppo. E' interessante vedere cosa scrive la Corte dei Conti, perché questa commistione anomala, commistione intersocietaria non è solo attestata da quanto ha analiticamente illustrato il collega, ma è anche attestata da numerosi provvedimenti pubblici ovviamente, di soggetti di controllo, enti di controllo, a diverso titolo quali la Corte dei Conti, la GCM, in certe occasioni le istituzioni comunitarie, in altre la corte di Bruxelles. C'è un elenco preciso, per esempio, aggiuntivo anche alle cose che ha detto il collega, ove ce ne fosse bisogno, nella consulenza ripeto, solo per indicare uno schema esemplificativo, nella consulenza di Rivella. Che dice la Corte dei Conti con determinazione 40/2008, quindi è la Corte dei Conti che parla in merito alla tenuta della tesoreria centralizzata da parte della capogruppo. "La Corte dei Conti - leggo testualmente - in materia di finanza, controllo e amministrazione fiscale, legale e partecipazioni, la capo gruppo gestisce in via esclusiva i rapporti col Ministero, definisce gli obiettivi strategici, i presidi e i processi e autorizzazioni degli investimenti di gruppo, autorizza preventivamente ogni operazione sui capitali sociali, sui patti parasociali eccetera, e soprattutto", mi soffermo su questo punto ma anche quelli che ho già letto sono

estremamente rilevanti, è la Corte dei Conti che parla, non è la Procura della Repubblica di Lucca: "Ha la gestione delle risorse finanziarie del gruppo e provvede alla valutazione e al soddisfacimento dei fabbisogni evidenziati dalle società operative". E poi risponde del bilancio consolidato e via dicendo. E il meccanismo citato nel bilancio 2009 di R.F.I. non era quindi soltanto un puro meccanismo contabile o bancario finalizzato a risparmiare interessi passivi compensando cioè gli attivi di una società con i passivi di un'altra, ma era un vero e proprio strumento di controllo della spesa attuato dalla capogruppo. Ci troviamo di fronte a una situazione di, perdonatemi il termine, marmellata intersocietaria tra amministratori e coammministratori i cui aspetti, diciamo, fondamentali sono stati credo ampiamente sviscerati; e, visto che ho citato la Corte dei Conti, così, scegliendo fior da fiore, ma il materiale è veramente vastissimo, la Corte dei Conti stigmatizza anche quello che è un dato che si legge tra l'altro anche nei capi di imputazione, si può chiaramente vedere come molti degli imputati in una sorta di partita a scacchi passano da una società a un'altra, e sono sempre gli stessi diciamo. Questa è una cosa che non è sfuggita neanche alla Corte di Conti che nella relazione sul risultato di controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Rete Ferroviaria italiana, R.F.I., per

l'esercizio del 2007, rileva, leggo testualmente, quindi la Corte dei Conti fa riferimento a R.F.I. e dice: "Entrambi i soggetti prescelti per le cariche di presidente e di amministratore delegato, nella persona del dottor Lenci, non imputato, e dell'ingegnere Elia, imputato"... Questa è una parentesi mia, ma la citazione è questa: "Entrambi i soggetti prescelti per le cariche di Presidente e di amministratore delegato di R.F.I., sono dirigenti della capo gruppo FS, e non della medesima R.F.I.".. E' un dato diciamo estremamente significativo nell'ambito della, tra virgolette, libertà di movimento dei dirigenti, perché in quanto dirigenti della capogruppo i due, cioè Lenci e Elia, erano gerarchicamente subordinati all'amministratore delegato della capogruppo, cioè Mauro Moretti, e noi sappiamo che i dirigenti possono essere licenziati *ad nutum*, e quindi immaginatevi voi la posizione di libertà, di autonomia, di indipendenza che potevano avere queste persone e nel caso specifico il loro diretto superiore non solo avrebbe potuto licenziarsi come dirigenti, ma poteva anche fare mettere all'ordine del giorno del consiglio di amministrazione della controllata R.F.I. la loro revoca dalla carica di amministratore di R.F.I. partecipando tra l'altro al voto. E' una situazione veramente paradossale che d'altra parte è confermata, come ha già citato il collega, dal fatto che in più di un'occasione pubblica

anche in un audizione al Senato Moretti indica gli amministratori delegati da Trenitalia e di R.F.I. come suoi collaboratori, e diciamo anche si consideri il fatto che per ben due volte, giusto per parlare di circolazione all'interno della stessa società del personale dirigente, per ben due volte gli amministratori delegati di R.F.I., prima Moretti e poi Elia, quando hanno lasciato la loro carica sono diventati amministratori delegati della Holding.

Due parole ancora prima di passare specificamente, ma non si tratta di temi separati ma di temi congiunti, noi non possiamo tra l'altro, alla fine di questa prima parte della discussione, non farci una domanda: ma la Holding a che serve? Cioè, io dico: in un meccanismo... Presidente io replico e naturalmente in questo caso il contenuto di un notissimo atto di sindacato ispettivo del Senato, quello numero 200277 del 15 Gennaio 2008, a firma di alcuni parlamentari tra cui Zanda e molti altri, i quali a loro volta citano... è in atti Presidente questo atto di sindacato ispettivo, citano la posizione presa poco tempo prima dal Ministro Di Piero e la fanno propria, sostanzialmente a che serve questa Holding? Cioè, voglio dire, la valutazione delle merci... nella valutazione del trasporto delle merci pericolose che transita per i centri abitati non l'ha fatta né si è preoccupato di vedere cosa facevano le sue società controllate, ma

guardiamo un po' il meccanismo veramente assurdo, o per lo meno assurdo per una autentica logica di mercato e non assurdo per altre logiche che al momento stanno al di fuori di questo processo: R.F.I., Trenitalia, Logistica e altre società sono costituite al 100% dalla Holding; la Holding è posseduta dalla capo gruppo; la Holding è posseduta al cento per cento dal Ministero dell'Economia. Che necessità c'è di questo schermo intersocietario? Potrebbero le società controllate dipendere direttamente dal Ministero dell'Economia, che necessità c'è soprattutto che questa capo gruppo statutariamente si riservi l'esercizio di attività di impresa che sono tipiche di R.F.I. e di Trenitalia. Poniamoci questa domanda. Al di là di una facoltà di puro comando e di perseguimento di interessi probabilmente poco chiari non c'è nessun'altra esigenza... Cioè, quando parliamo di enti inutili, Presidente, noi non potremmo non tenere conto della capogruppo. Che ci sta a fare dal momento che non svolge nessun'altra attività che sia estranea al mondo ferroviario, detiene la totalità del pacchetto azionario delle controllate e a sua volta il suo pacchetto azionario è proprietà esclusiva del Ministero dell'Economia. E' uno schermo del tutto inutile o forse utile a fini diversi da quelli di una logica di impresa e quella di una logica di corretto svolgimento dell'esercizio ferroviario. Tra l'altro così facendo

inevitabilmente sono state schiacciate, vilipese, umiliate, delle forti tradizionali professionalità presenti all'interno di R.F.I. e di il Trenitalia che, diciamo, non sono mai state probabilmente messe in condizione di crescere in maniera libera e autonoma. Poniamoci questo problema.

Passiamo brevemente alle imputazione ex decreto legislativo 231/01, vi sono sei articoli di cui occorre tenere conto. Cercherò di essere breve perché veramente questa requisitoria è stata lunghissima. Allora, gli articoli che costituiscono un po' le pietre miliari del nostro ragionamento, della 231/01, sono il numero 1, il numero 5, il numero 6, il numero 7 e il numero 25 sexies, così come contestato. Non vorrei fare errori mnemonici, chiedo scusa Presidente. E l'articolo 30 del decreto legislativo 81/08. Queste sono un po' le nostre... le pietre miliari di cui dobbiamo tenere conto. In questa architettura, diciamo, normativa della responsabilità che è amministrativa, Presidente, sebbene per il suo accertamento si seguano in gran parte le regole del codice di procedura penale, viene in particolare evidenza l'articolo 5 della 231/01 e dice: "L'ente responsabile per i reati commessi nel suo interesse o a suo vantaggio", è importante la distinzione poi adesso che si fa tra la lettera A e la lettera B, la lettera A fa riferimento ai cosiddetti soggetti apicali. Soggetti

apicali è una cosa che si dice in due parole ed è quello che la lettera A descrive in tre righe di parole e dice: "Le persone che rivestono funzioni di rappresentanza amministrazione e direzione dell'ente, o di una sua unità organizzativa, nonché da persone che esercitano anche di fatto la gestione e il controllo dello stesso". La responsabilità amministrativa per il caso di violazione della disposizione della 231/01 sussiste però anche per i soggetti non apicali che in quanto non apicali sono soggetti alla direzione e vigilanza di altri. Quindi gli apicali lettera A sono quelli che, appunto, essendo apicali sono *superiorem non recognoscens*, quelli della lettera B sono invece quelli che hanno un superiore. Quale è la differenza fondamentale Presidente? E' che mentre per i soggetti apicali è necessario e sufficiente, e dopo vedremo come e perché il Pubblico Ministero provi che esista un reato presupposto dal quale l'ente ha tratto anche solo un minimo interesse o vantaggio, e provi appunto che questo reato sia stato commesso da uno dei soggetti qualificati come apicali, nel caso di soggetti non apicali il Pubblico Ministero oltre che dimostrare che uno dei reati previsti dalla 231/01 è stato commesso da un soggetto appartenente all'ente, oltre a questo fatto deve dimostrare anche la cosiddetta colpa di organizzazione. Dove sta scritto che il Pubblico Ministero nel caso di soggetti apicali, nelle nostre

contestazioni tra l'altro i soggetti che sono indicati appunto nelle contestazioni ex 231/01 sono tutti apicali per intenderci, ma dopo parleremo anche della colpa di organizzazione, dove sta scritto che si inverte l'onere della prova sostanzialmente per i soggetti apicali, sta scritto nel comma 1 dell'articolo 6 della legge 231/01 che dice che se il reato è stato commesso dalle persone indicate dell'articolo 5 comma 1 lettera A, cioè gli apicali, l'ente non risponde se prova che è stato adottato in precedenza un modello di organizzazione e di gestione idoneo a evitare i fatti previsti dalla legge. E quindi in questo caso è l'ente che deve dare la prova della mancanza della cosiddetta colpa di organizzazione, cioè della mancanza di un modello organizzativo idoneo a evitare la commissione dei reati previsti dalla 231/01. Né potrebbe, in questo caso, giovare all'ente la mera dimostrazione dell'adozione di modelli organizzativi, diciamo, astrattamente idonei come previsto, voi vedrete o come voi ben già sapete, chiedo scusa, dal comma terzo dell'articolo 6. L'ente dovrebbe tra l'altro dimostrare che non c'è stata insufficiente vigilanza ed è veramente, come dice la dottrina, la giurisprudenza, una *probatio diabolica*. Insomma quando si tratta di soggetti apicali, così come previsto dalla legge, basta dimostrare che il reato sia stato commesso da uno dei soggetti apicali e che l'ente abbia tratto un benché minimo interesse o

vantaggio. Per quelli non apicali è necessario comprovare, ma non è il nostro caso, e comunque esiste anche questo, è necessario provare quella che si chiama la colpa di organizzazione. La colpa di organizzazione che è un concetto che già si desume nel comma dell'articolo della 231/01, infatti in questo articolo, diciamo così, la legge si presenta, e dice: "il presente decreto legislativo disciplina la responsabilità degli enti per gli illeciti amministrativi dipendenti dal reato", ma poi molto più chiaramente l'articolo 6 comma 1 lettera a e l'articolo 7 comma 1 dicono che, l'articolo 6 era quello che prevede, come ho detto, l'inversione dell'onere della prova nel caso di reato commesso dagli apicali, articolo circa comma 1 lettera A dice che l'ente deve dimostrare che l'organo dirigente ha adottato e efficacemente attuato, prima della commissione del reato, modelli di organizzazione e di gestione idonei a prevenire i reati. L'articolo 7 comma 1 dice che nel caso previsto dal articolo 5 comma 1 lettera B, soggetti non apicali, l'ente è responsabile se la commissione del reato è stata resa possibile dall'inosservanza degli obblighi di direzione o vigilanza. Sono questi, diciamo così, gli elementi normativi che hanno spinto dottrina e giurisprudenza a parlare della cosiddetta colpa di organizzazione che, ripeto, però, riguarda unicamente la dimostrazione della responsabilità ex 231/01 per i

soggetti non apicali. Era l'articolo 25 septies, non sexies, Presidente, chiedo scusa.

Ora che cosa abbiamo? Abbiamo che successivamente all'inserimento nel corpo della 231/01 del 25 septies, perché la 231/01 è stato un organismo che negli anni si è via via gonfiato, che dice l'articolo 25 septies? Il titolo è già di per sé chiaro, è così intitolato: omicidio colposo, lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela e la salute e sicurezza del lavoro. Successivamente alla introduzione del 25 septies è stato introdotto, questa volta però nel decreto legislativo 81/08, l'articolo 30, nella formulazione vigente naturalmente, che ha un diretto impatto sulla responsabilità amministrativa ex 231/01. La logica del legislatore è stata questa: io introduco una responsabilità amministrativa ex 231/01 per reati di omicidio colposo per colpa di organizzazione per intenderci, o comunque per quanto previsto dalla 231/01, io introduco questa ipotesi di omicidio colposo e lesioni gravi e gravissime commesso con violazione dalle norme sulla tutela della salute e sicurezza del lavoro da un lato, dall'altro lato, diciamo così, ti do la possibilità, ti do uno scudo, ti do la possibilità di sgravarti da questa responsabilità, se tu hai adottato modelli di organizzazione e gestione della sicurezza del lavoro, che diventano quindi una fetta del modello

organizzativo previsto dalla 231/01, secondo certi criteri, per cui se sei stato bravo a fare queste previsioni in materia di tutela del lavoro tu sei esente dalla responsabilità amministrativa ex 231/01. Questa è la ragione per la quale questa disposizione salvifica, diciamo così, quella dell'articolo 30 del decreto legislativo 81/08, è previsto nel decreto legislativo in materia di sicurezza e di igiene sul lavoro, e va però a impattare sulla eventuale responsabilità ex articolo 25 septies della 231/01.

Se così stanno le cose è evidente che il modello, o la parte, la fetta se così si può dire, del modello di organizzazione e gestione e controllo dei rischi amministrativi, ex legge 231/01, relativi alla commissione dei reati previsti dall'articolo 25 septies, non può non finire che coincidere in larghissima misura col programma di prevenzione degli infortuni previsto proprio dal decreto legislativo 81/08. E nell'esperienza concreta i programmi per la prevenzione degli infortuni sul lavoro che in qualche maniera preesistono e sono preliminari sono obbligatori per il datore di lavoro, finiscono per essere incorporati nel più ampio modello previsto dalla legge, dal decreto legislativo 231/01.

Ora vediamo che dice però l'articolo 30 del decreto legislativo 81/08. L'articolo 81/08 già l'ho anticipato, sostanzialmente dice: il modello di organizzazione di

gestione idoneo a avere efficacia esimente della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche di cui al decreto 8 giugno 2001 numero 231 deve essere adottato e efficacemente attuato assicurando tutta una serie poi di obblighi e adempimenti che sono previsti dall'articolo 30. Orbene benché noi parliamo di responsabilità e di soggetti apicali, sgombriamo subito il campo da un equivoco. Non c'è nessuna possibilità che possa operare l'efficacia scriminante e esimente prevista dall'articolo 30 del decreto legislativo 81/08, per nessuna delle società del gruppo FS. I modelli di organizzazione e gestione della sicurezza del lavoro di cui all'articolo 30 del decreto legislativo 81/08, ripeto, concretamente adottati dalle società del gruppo FS, non sono idonei ad avere la teorica efficacia scriminante di cui ho parlato. Per quale ragione? Per questo motivo: perché i modelli adottati non soddisfano alcuni elementi essenziali, alcuni requisiti essenziali indicati da detto articolo 30. In particolare, Presidente, e Signore del Collegio, risultano inottemperate le seguenti parti, i seguenti aspetti dell'articolo 30, comma 1, lettere A, B, e H, comma 4 appunto dell'articolo 30. Il comma 1 dice che il modello di organizzazione e gestione idoneo avere efficacia esimente sulla responsabilità amministrativa 231/01 deve essere adottato e efficacemente attuato assicurando un

sistema aziendale per l'adempimento di tutti gli obblighi giuridici relativi: a, al rispetto degli standard tecnico strutturali di legge relativi a attrezzature e impianti, il che non è stato; b, obblighi giuridici relativi alle attività di valutazione dei rischi e di predisposizione delle misure di prevenzione e protezione conseguenti; lettera h, alle periodiche verifiche dell'applicazione e dell'efficacia delle procedure adottate. Per quanto riguarda il comma 4 dice, l'articolo 30: il modello organizzativo deve altresì prevedere un idoneo sistema di controllo sull'attuazione del medesimo modello; più avanti dice: il riesame e l'eventuale modifica del modello organizzativo devono essere adottati quando siano scoperte violazioni significative delle norme relative alla prevenzione degli infortuni e all'igiene del lavoro - tutte cose mai fatte! - ovvero in occasione di mutamenti in organizzazione e nell'attività in relazione al progresso scientifico e tecnologico.

E' senz'altro provato che le società del gruppo FS non hanno doverosamente e dovutamente valutato e considerato il pericolo del transito di un convoglio carico di gpl a velocità sostenuta attraverso un centro densamente abitato, non è stata fatta, come richiesto dall'articolo 30, alcuna valutazione dei rischi connessi a detto pericolo, pertanto non sono state adottate misure preventive protettive o mitigative, e d'altra parte la

predetta omissione deriva da una impostazione generale che tutte le società del gruppo hanno dato al problema della prevenzione di eventi di questo genere, non prendendolo assolutamente in considerazione né per i lavoratori né per tutti coloro che a qualsiasi titolo si fossero venuti a trovare a contatto con le situazioni oggetto di questo processo. Si noti che questa omissione coinvolge nel suo complesso tutti i livelli delle strutture aziendali. Infatti è stato innanzitutto deficitario il sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia, che ha mancato la corretta identificazione dei pericoli, la stima dei rischi, e la conseguente individuazione e attuazione delle misure preventive o mitigative, il sistema di gestione e di sicurezza di Trenitalia è stato carente proprio della fase valutativa specifica del trasporto di merci pericolose per ferrovie in attraversamento di centri urbani densamente abitati, e abbiamo visto che una completa valutazione dei rischi è indefettibilmente il punto di partenza per la progettazione di un sistema di gestione della sicurezza aziendale. Niente articolo 30, niente, esimente, ex, per la legge 231/01. Ci si presenta nudi, spogli, senza scudo, senza vestiti di fronte alla 231/01. Deficitario è stato anche che il sistema di R.F.I., ma qui non staremo a ripetere tutto quello che abbiamo detto in sette giorni di requisitoria, anche Ferrovie dello Stato S.p.A. ,

ovviamente, è responsabile di questa omissione. E' innegabile, per quanto già ampiamente detto in varie occasioni, che la società capo gruppo assume un ruolo di garanzia per quanto concerne gli adempimenti delle società controllate, ai sensi del decreto legislativo 231/01. Per Trenitalia questa responsabilità della capogruppo per la 231/01 è un dato testuale, è scritto infatti, al punto 3.2 pagina 10/12 della comunicazione organizzativa numero 296, (inc.) del 33/2009 di Trenitalia, c'è proprio una parte, leggo testualmente, è la parte stampata: "Sottoprocesso 02. Procedure, GDL, progetti (ivi comprese le procedure rispondenti a aree di rischio 231)". In base a questa disposizione quindi è previsto l'intervento proprio ai fini del controllo della responsabilità ex 231/01 di una struttura centrale di Ferrovie dello Stato S.p.A., il cosiddetto, ormai ben noto a tutti, DCRUO, Direzione Centrale Risorse Umane Organizzative, nonché del responsabile funzionale di gruppo della Holding, della capogruppo, che devono ricevere e condividere la documentazione prodotta dalla controllata Trenitalia rilevante anche ai fini della 231/01, avendo poteri loro, di segnalazione della necessità di eventuali cambiamenti, di apposizione di sigle per approvazione per tutte le comunicazioni organizzative d'interesse strategico. I Presidente non so se qualcuno obietterà che, diciamo, tra l'altro questi

modelli erano conformi allo standard internazionale, spero che questa obiezione non sia fatta, OHSAS 18001/2007, perché la pura e semplice corrispondenza al modello di organizzazione, sistema di gestione della sicurezza del lavoro, previsto da questo standard internazionale, come pure la presunzione di conformità in sede di prima applicazione, prevista al comma 5 dell'articolo 30 del decreto legislativo 81/08, tutto questo non può ovviamente valere ai fini di una efficacia esimente a fronte della sussistenza di palesi omissioni sostanziali e formali in materia di valutazione dei rischi e la conseguente attivazione delle misure necessarie. Ricordo solo a me stesso che il comma 5 dell'articolo 30 del decreto legislativo 81/08 precisa tra l'altro: "Si presumono conformi", per le parti corrispondenti è la presunzione di conformità dei modelli agli schemi in OH, ai modelli, chiedo scusa, del British Standard OHSAS 18001. Ecco, questo inciso contenuto nel comma 5 dell'articolo 30 vuole proprio dire come la sola rispondenza formale non assicura di per sé l'efficacia del modello, inteso come capacità concreta di individuare i pericoli, i rischi e le loro potenziali conseguenze. Peraltro noi tutti ben sappiamo che le norme internazionali OHSAS 18001, questa norma chiedo scusa, deve essere concretamente adeguata alla natura e alla scala di rischi dell'organizzazione; essa non entra nel

merito, né potrebbe farlo ovviamente, nel merito della identificazione effettiva di tutti i pericoli, nella valutazione effettiva di tutti i rischi, e nella definizione delle conseguenti misure di tutela, definisce solo una metodologia che poi dovrà essere l'impresa o ente ad applicare in concreto e a riempire di contenuti effettivi.

Cercherò di essere veramente... tra l'altro mi ricordo che ha reso dichiarazioni molto precise anche il nostro teste Landozzi che ne ha parlato appunto in udienza.

Ora dobbiamo aggiungere anche un'altra cosa, che abbiamo visto addirittura che questo controllo specifico ex 231/01 è previsto testualmente per Trenitalia ma anche per le altre società. Voglio dire, questo controllo anche senza menzione specifica, è previsto, questo a riprova di una posizione di garanzia, specificata ormai tantissime volte al dibattimento di FS S.p.A. verso le sue controllate quindi in particolare sgombrato il campo da Trenitalia, di R.F.I. E di Logistica. Infatti vagano in generale le disposizioni previste da FS Dc, dalla centrale RUO RIP: A0011 P 2008 000220 del 25/7/08, che statuisce anche compiti, anche questi ormai noti, della speciale divisione DC RUO RIPL.SL sicurezza sul lavoro, è a pagina 105 del documento citato presidente poiché alle seguenti funzioni, leggo testualmente: "In coerenza con gli indirizzi le politiche di gruppo elabora e diffonde

indirizzi politiche di gruppo in materia di sicurezza del lavoro verificandone la corretta applicazione", perché poi abbiamo una commistione, l'abbiamo detto prima, tra modello 231/08 e modello di sicurezza sul lavoro, perché il 25 septies riguarda proprio omicidi e lesioni colpose in violazione delle disposizioni a tutela del lavoro. Ecco abbiamo una sorta di corridoio di collegamento tra i 2 gruppi di norme. Quindi ripeto, è scritto, in coerenza con gli indirizzi e le politiche di gruppo elabora diffonde indirizzi e politiche di gruppo in materia di sicurezza del lavoro, verificandone la corretta applicazione anche attraverso specifiche attività di ispettorato", più posizione di garanzia di così veramente non sa prevedere, "anche attraverso specifiche attività di ispettorato, e fornendo supporto specialistico alle società del gruppo in fase attuativa", ove mai non si fosse capito il potere di ingerenza dell'ispettorato, sta scritto pure che io mi sostituisco, collaborò in fase attuativa, "provvedendo per le materie di competenza alla definizione progettazione ed iniziativa a carattere intersocietario" e la chiosa, diciamo, quando parliamo di posizione di garanzia, che la stessa struttura centrale che se la auto riconosce usando il gerundio, io leggo com'è scritto "garantendo altresì il coordinamento realizzativo". Più posizione di garanzia del garantendo io non saprei vedere. In buona sostanza ed in sintesi,

quindi non abbiamo nessuna possibilità, ove mai non si riconoscesse la qualifica di soggetti apicali ai nostri imputati, richiamati nelle imputazioni ex 231/01, non abbiamo nessuna possibilità di avvalerci dello scudo previsto dall'articolo 30 del decreto legislativo 81/08. Sgombrato diciamo, spero, il campo da questi elementi vi è un elemento da analizzare, sul quale credo che poi le difese comunque si affronteranno; che cosa dice l'articolo 5 della 231/01? È il penultimo elemento che sto per analizzare con riferimento alla 231/01, il penultimo, dice l'articolo 5: L'ente responsabile per i reati commessi nel suo interesse o al suo vantaggio. Quindi dice, l'ultimo elemento che devo indicare perché sussista questa responsabilità nell'interesse o vantaggio del gruppo. Senza stare a perdere troppo tempo, diciamo così, nella definizione di questi concetti, anche perché è vero che la 231/01 non è una legge ormai, che non possiamo dire delle più recenti, perché ormai sono passati 15 anni, ma non è che si stanno tonnellate di giurisprudenza in materia sociale della giurisprudenza ma sia merito, che molto molto interessante, che di illegittimità anch'essa interessante, e quindi a questa dobbiamo può fare riferimento per riempire di contenuti questa disposizione. Valga in materia di definizione, specificazione, di vantaggio interesse dell'ente una pregevolissima sentenza della Sezione Seconda della Corte

di Cassazione, la numero 36/15 del 30 gennaio 2006, nella quale è stato precisato che l'espressione "nel suo interesse" o "a suo vantaggio" non contiene un'endiadi perché i termini hanno riguardo a concetti giuridicamente diversi, potendosi distinguere un interesse a monte per effetto di un indebito arricchimento prefigurato, anche se non organizzato, da un vantaggio obiettivamente conseguito. Quindi, tra l'altro questa sentenza interessante anche perché tratta, diciamo così, anticipò questa cosa, e dell'ultimo argomento che riguarderà la 231/01, la responsabilità dell'ente collettivo. No, chiedo scusa, questo raffronto dopo perdonatemi. Torniamo al problema dell'interesse o del vantaggio dice la Cassazione: "La sanzione a carico della persona giuridica postula innanzitutto il presupposto oggettivo che il reato sia commesso nell'interesse dell'ente da persone che agiscono nel suo intento"; la Cassazione più avanti precisa: "A ciò il legislatore ha inteso affiancare in sede di normazione delegata un'ulteriore requisito di natura soggettiva", che è quella della *culpa in vigilando*, di cui abbiamo già parlato ancora, e cita più avanti ancora nel corpo della motivazione della sentenza quanto scritto nella relazione alla legge materia dell'interesse quantomeno concorrente della società. E dice nella relazione il precisato che l'interesse va valutato ex ante, mentre il vantaggio richiede una

verifica ex post. Pertanto dice la Cassazione non si tratta di un'endiadi, ma di 2 elementi completamente diversi, dei 2 elementi, dice la Cassazione, che esprimono concetti giuridicamente diversi, potendosi distinguere come già detto un interesse molte costituito dall'interesse, interesse ad un arricchimento, rispetto invece all'altro elemento, ad un vantaggio obiettivamente conseguito all'esito del reato, anche se non espressamente valutato ex ante. Questa valutazione del vantaggio dell'ente è stata confermata anche dalla sentenza della Cassazione , ricordo la 24559 che dice " la responsabilità dell'ente sussiste anche qualora la persona giuridica abbia avuto l'interesse anche solo concorrente con quello dell'agente nella commissione del reato presupposto". Alla fine indicherò brevemente in cose consistito, per quanto già il collega abbia fatto riferimento a questo punto all'interesse dell'ente, perché è qui viene ad essere affrontato l'ultimo punto di un qualche rilievo in tema di applicazione ad un caso concreto della 231/01. Ci si è chiesti ma questa legge riguarda solo un ente atomisticamente considerato o si applica anche ai gruppi? E noi diciamo subito che la giurisprudenza univoca, se di merito che della Cassazione, ha affermato che esiste una corresponsabilità della capogruppo per illeciti penali commessi nella gestione della controllata. Quindi è stato enucleato in

particolare una concezione di interesse di gruppo che è stato ritenuto dalla giurisprudenza univoca di merito, e anche della Cassazione, sebbene ci sia stata una sola voce, ma non vorrei dire neanche contraria ma leggermente dissonante sul punto, appunto rispetto all'individuazione dell'interesse di gruppo e quindi alla riferibilità, quando si parla di vantaggio interesse dell'articolo 5 della 231/01 alle società organizzate in gruppo mi sembra che sia stato sufficientemente delineato il fatto che quello delle società riconducibili a Ferrovie Italiane dello Stato S.p.A. e gruppo, ritengo che il materiale probatorio portato in merito sia più che esaustivo e, d'altra parte, nei suoi documenti ufficiali sia la capogruppo che le società controllate si presentano come facenti parte di un gruppo. Però il problema si è posto in un primo momento in giurisprudenza: ma questa 231/01, il vantaggio, l'interesse, diciamo, è anche il vantaggio del gruppo? La giurisprudenza di merito ha subito risposto di sì. Faccio una brevissima digressione su che si intende per gruppo societario. Gruppo societario è una forma, un modello di organizzazione per cui più società hanno un unico disegno economico ma sono organizzate in diversi soggetti giuridici, la prima disciplina organica nel nostro codice civile è stata introdotta con la novellazione del libro V del codice civile mediante il decreto legislativo numero 6 del 2003, in particolare con

i nuovi, la nuova formulazione degli articoli dal 2497 al 2497 septies , in precedenza non esisteva civilisticamente parlando una disciplina organica dei gruppi di società, ma esisteva una normazione frammentata perché esistevano discipline di settore sui gruppi, per esempio materia di società assicuratrice, in materia delle crisi delle imprese di gruppo, in materia di gruppi creditizi intermediari e finanziari, alla fine si è deciso , per questo riconoscimento normativo inserito nel codice civile. Una delle norme chiave contenute in esso è l'articolo 2359 codice civile che stabilisce le forme di controllo intergruppo e, diciamo, le forme di controllo possono essere collegate o alla titolarità della maggioranza dei diritti di voti, e in questo caso si parla di controllo totalitario, ed è questo nostro caso, o al controllo di un pacchetto azionario che si dà comunque la possibilità di esercitare un'influenza dominante, oppure, e/o, oppure all'esistenza di particolari vincoli contrattuali che attribuiscono questo potere. Assume particolare rilevanza, e poi tacerò sul punto, l'articolo 2497 sexies del codice civile che in buona sostanza stabilisce che la società che controlla, e controlla secondo le modalità secondo i modelli dell'articolo 2359 codice civile, una società che ne controlla un'altra ha la direzione, per il fatto che la controlla, e il coordinamento di questa di altre società.

Ma queste sono presunzioni diciamo del codice civile, lasciamo stare lì soltanto per capire qual è la materia di cui parliamo infatti l'articolo 2497 sexies infatti stabilisce una presunzione, la presunzione che dice: la società che ne controlla un'altra ai sensi dell'articolo 2359 si presume, e quindi si inverte civilisticamente l'onere della prova, si presume che ne abbia anche la direzione e il coordinamento.

Ora ritorniamo a noi, parlavo di giurisprudenza di merito, in particolare il Foro di Milano che per ragioni di sviluppo industriale, ovviamente, e societario è quello maggiormente interessata queste vicende, ha più volte riconosciuto l'esistenza di questo interesse di gruppo. Non mi voglio annoiare, faccio rinvio all'ordinanza del 20 settembre 2004 del Gip del Tribunale di Milano, reperibile in Foro Italiano 2015, la parte seconda, pagina 27 e seguenti, che diciamo partendo dalla vicenda di corruzione che riguardava una società controllante, in questo caso, mi pare, definisce l'esistenza e riconosce che esiste una responsabilità amministrativa della controllante, ex articolo 5 del decreto legislativo 231 del 2001, in quanto preordinata l'attività oggetto del processo che veniva trattato davanti al Gip di Milano, al soddisfacimento dell'interesse di gruppo che già in quell'ordinanza, diceva (inc.) stato riconosciuto le varie decisioni della

Corte di Cassazione. Tra l'altro diciamo facendo riferimento a quelle norme del codice civile a cui ho fatto riferimento. Il Tribunale del riesame di Milano, ordinanza 14 settembre 2004, Foro Italiano 2005 seconda parte, 527 e seguenti, ribadì che l'illecito amministrativo dal reato può essere addebitata ad un ente che riveste un ruolo di controllante in seno ad un gruppo di società se commesso nell'interesse comune del gruppo, indipendentemente addirittura dal fatto che se ne abbia tratto diretto vantaggio, evidenziando, questo passaggio molto importante, che limite negativo oltre il quale non si può andare perché possa continuare a parlarsi di interesse dell'ente, è fissato dall'articolo 5 secondo comma del decreto legislativo 231/01 che esclude la sussistenza di questo interesse soltanto quando reato sia stato commesso nell'interesse proprio del dipendente, del funzionario o del soggetto apicale. Il Tribunale del riesame ha osservato in questa sentenza, in questa decisione, che l'interesse di gruppo si caratterizza proprio per questo, per non essere proprio ed esclusivo di uno dei membri del gruppo, ma comune a tutti i soggetti che ne fanno parte. Questa estensione, dice il Tribunale di Milano, non è irragionevole perché essa si fonda sull'articolo 5 della legge 231/01. L'esistenza di un rapporto qualificato tra controllante e controllata, dice il Tribunale, impedisce di considerare la

controllata come un terzo, come fa capire l'articolo 5, il impedisce pertanto che gli utili che essa consegua in conseguenza di un'attività della controllante possano definirsi come conseguiti da un terzo. Sulla stessa linea vi è anche l'ordinanza del Tribunale di Milano, sezione Gip 26 febbraio del 2007, che prende le mosse da una realtà economica che ormai vede le società come quasi tutte facenti parte di un gruppo e che pertanto, dice il Tribunale di Milano, ove si aderisse all'interpretazione restrittiva del concetto di interesse dell'ente si andrebbe ad aderire ad una visione non più attuale dell'ente che non può essere più concepita come una (inc.) desolata con conseguenti evidenti lacune di tutela giurisdizionale tutte le volte in cui l'interesse perseguito sia ricollegabile non all'ente di cui fa parte l'autore del reato ma d'una società controllata. Anche con questa ordinanza viene ribadito il concetto di interesse di gruppo e con riferimento tutti quei soggetti che sono capaci di impegnare la responsabilità dell'ente in relazione al soggetto posto al vertice di unità organizzativa dotata di autonomia finanziaria e funzionale. Più avanti è scritto in presenza di gruppi di impresa il perseguire l'interesse del gruppo attraverso la commissione di un reato realizzano una delle condizioni richieste ai fini dell'integrazione dell'imputazione oggettiva della responsabilità. La

giurisprudenza della Cassazione ha avuto una sola voce lievemente dissonante, lievemente dico perché la sentenza 24586 del 2011 ha precisato che la Holding, o altra società del gruppo, possono rispondere ai sensi del decreto legislativo 231/01, è andato un po' restringere, ma non ha ad eliminare, il concetto di interessi di gruppo, dicendo che è necessario che il soggetto che agisce per conto delle stesse concorra, ma qui di concorso a parte questa voce pressoché stonata della Cassazione, (inc.) il concorso tra coamministratori è sicuramente comprovato così come sono sicuramente comprovate le posizioni di garanzie ex 40 comma 2 codice penale. Ma, insomma, in buona sostanza a parte questa sentenza che ha portato restringere un po' il concetto di interessi di gruppo facendo anche riferimento ad un interesse immediato e diretto che, diciamo, in una integrazione societaria come quella del gruppo Ferrovie dello Stato è comprovato al 1000 per 1000, ecco a parte questo poi la sentenza successiva è tornata sui suoi passi, mi riferisco alla 4324 del 2013 le cui conclusioni, leggo solo queste conclusioni, sono 3 punti, sono brevi: La Corte di Cassazione ha osservato, prima osservazione, che ai fini della responsabilità amministrativa, mi riferisco questa sentenza, cioè alla 4324 del 2013, ai fini della responsabilità amministrativa è sufficiente che il soggetto autore del

reato abbia agito per un interesse non esclusivamente proprio o di terzi del tutto estranei alle società, ma anche per un interesse è riconducibile alle società della quale lo stesso esponente. La Corte di Cassazione secondo principio ha stabilito che la società capogruppo può rispondere per il reato commesso nell'ambito dell'attività di una società controllata laddove soggetto agente abbia perseguito anche un interesse riconducibile alla predetta società capogruppo, e il collega ha illustrato molto acutamente tutte le vicende relative al cosiddetto *business plan* collegato al piano Maestrini e agli ostacoli di applicazione che ha trovato e non poteva non trovare nella società capogruppo, terzo principio che precisa la Cassazione in questa sentenza dice: alla luce di questi principi e ai fini della esclusione di responsabilità è irrilevante la circostanza che il direttore finanziario, perché in questo caso si fa riferimento a una vicenda della Unipol, che il direttore finanziario abbia agito nell'ambito di un incarico affidatogli da un'altra finanziaria considerato che tale azione è ricollegabile ad un interesse della Unipol e la ravvisabilità di tale interesse, scrive la Cassazione, è stata adeguatamente motivata ed è ravvisabile nella posizione della società all'interno del gruppo ed al vantaggio che della stessa ne è derivato dal incremento del valore del titolo.

Ho quasi terminato su questo punto. Vorrei soltanto riagganciarmi per dare un riferimento concreto al vantaggio che la società del gruppo FS hanno avuto nel non adottare gli strumenti tecnici atti a prevenire o mitigare i danni che si sono verificati col disastro di Viareggio; teniamo riferimento, come ha già fatto acutamente il collega al calcolo fatto dall'ingegner Guidi per l'attrezzaggio della flotta carri con il sistema cosiddetto Maestrini, abbiamo già parlato di questo progetto, abbiamo già detto questo progetto arrivata la fase del business plan, poi fermato successivamente.

Ancora pensiamo alla mancata applicazione sui carri del sistema che è più elementare, ed a i costi anche più contenuti, ma non applicato, mi riferisco all'antisivio sui carri merce trasportati merci pericolose. Pensiamo ancora alle rifiuto motivato in maniera esplicita per ragioni economiche della rimozione dei picchetti, pensiamo ancora ai costi che comunque comportano per l'esercizio ferroviario in termini di redditività della linea derivanti dall'abbassamento della velocità, riduzione della velocità almeno nel passaggio per i centri abitati; pensiamo anche alla mancata adozione e le mancati spese in materia di costruzione di idonee barriere. Esiste una selva di elementi che provano la sussistenza del vantaggio del gruppo societario; è ben

noto tra l'altro che c'è del tutto ininfluenza la sua determinazione al centesimo di euro data anche la inevitabile fluttuazione dei prezzi e la complessità dell'operazione tecniche da svolgere con relative ricadute economiche. D'altra parte ricordiamo che un interesse, (inc.) in vantaggio dell'ente, tra l'altro oggetto principale delle valutazioni che fa l'ERA in materia di adozioni o meno del meccanismo anti svio. Per queste ragioni esiste una responsabilità amministrativa anche ex 231/01. Credo che il collega abbia qualcosa da aggiungere dopodiché possiamo passare alle richieste finali

Pubblico Ministero - Dottor Giannino

P.M. DOTT. GIANNINO - Sarò brevissimo. Voglio aggiungere solo 2 considerazioni veramente 2 suoi modelli organizzativi prospettati da alcuni difensori in sede di controesame e produzione documentale e sulle attività di vigilanza riscontrate in fase di indagini e, ovviamente, qui in sede dibattimentale, per quanto riguarda appunto l'organizzazione societaria della Holding , comprese tutte le controllate, Trenitalia, R.F.I. e FS Logistica. Mi riferisco in particolare alla documentazione acquisita dalla Asola che si occupano della materia e, potete leggere allegati, unitamente alle dichiarazioni rese dal teste Landozzi all'udienza del 29 ottobre 2014, in cui

alle pagine 81 e seguenti si affronta l'argomento appunto dell'esistenza dell'ente menzionato dall'articolo 6 lettera B del decreto 231/01, quindi con poteri autonomi di iniziativa e controllo sulla attuazione e il miglioramento dei modelli organizzativi. Le risposte del teste non lasciano spazio ad alcun dubbio. A pagina 82 su domanda dell'avvocato Dalla Casa: "Volevo sapere se questo ente sussisteva all'interno di R.F.I. o no" "No, l'organismo di vigilanza con pieno potere di autonoma e quindi nessuna dipendenza dall'ente", perché altrimenti, chiaramente, è braccio dell'ente e non ha poteri autonomi di vigilanza e possibilità di erogare sanzioni". E' emerso che questo ente non esiste neanche all'interno di a Trenitalia, c'è stata la domanda successiva, riguardo se questi accertamenti hanno fatto emergere l'esistenza dell'ente all'interno di Trenitalia, e la risposta è "no neanche". "Non c'era un sistema disciplinare all'interno di R.F.I. che prevedesse le sanzioni per inosservanza delle prescrizioni del modello?", anche su questo il testimone ci riferisce: "No non c'era nessun meccanismo disciplinare sanzionatorio per le inosservanze riscontrate". Analoga circostanza è documentata per Trenitalia, quindi neanche Trenitalia ha dato evidenza della documentazione trasmessa di alcun sistema sanzionatorio disciplinare che sanzionasse le inadempienze per le inottemperanze al modello.

Analogamente potete andare a vedere nelle pagine successive, a pagina 84, si sofferma ancora il testimone sulle stesse circostanze, ed evidenzia in particolare tra l'altro anche l'impossibilità di agire autonomamente in capo alle società controllate anche in virtù di quel provvedimento 100 AD del 2007 di FS che costringe le stesse controllate a passare dal vaglio preventivo e autorizzatorio per ogni singolo progetto, affinché lo stesso possa essere portato avanti, evidenziando l'incompatibilità tra un simile modello organizzatorio, societario interno, e la possibilità di enti dotati di reale potere autonomo di iniziativa anche all'interno delle controllate. Ancora a pagina 90 e 91 si torna sull'argomento e le risposte sono di analogo tenore. Si parla del paragrafo 5.6 del modello organizzativo, questo a domanda dell'Avvocato Stile, in difesa proprio di R.F.I., e il teste ancora spiega il motivo per cui hanno così ritenuto l'incompletezza e l'insussistenza degli organismi, proprio perché la 231 non abbraccia soltanto il 25 septies e quindi i reati, fa un elenco di materie nelle quali vi è l'obbligo di intervento. Il modello organizzativo deve quindi essere complesso e conformato su tutti quelli che sono gli obblighi legislativi previsti. Ed ovviamente la A.S.L. ha chiesto la parte del modello organizzativo relativa ai reati in materia di sicurezza sul lavoro. Non ci interessava certo un modello

organizzativo di un eventuale sistema sanzionatorio per prevenire frodi fiscali, reati fiscali e materie del genere. Quindi la materia che interessava era quella della sicurezza e in materia di sicurezza e tutela dei lavoratori non c'era nulla; e lo specifica appunto alle pagine 90 e 91. Si torna poi a parlare ancora di questa materia a pagina 47 e 48, chiedo scusa, era stata affrontato anche l'argomento per FS Logistica e era stato anche un passaggio specifico su FS Logistica, il testimone ci ha confermato che anche all'interno di FS Logistica non c'è nulla, FS Logistica non ha neanche un sistema di gestione della propria sicurezza. Quindi manca in radice la possibilità di ogni valutazione in materia e precisa, a pagina 48, che all'interno di FS Logistica è stato rinvenuto soltanto un manuale, che era una sorta di protocollo di intenti, nel senso che FS Logistica voleva procedere in un futuro, non si sa se prossimo, immediato o remoto, ad adottare eventualmente un modello di gestione che però fino al Giugno 2009 non è mai stato attuato. Dicevo che si torna su questi argomenti nell'udienza del termine del controesame e del riesame del teste Landozzi, il verbale questa volta è quello del 19 Novembre 2014, le pagine rilevanti sono quelle da 9 in poi, a pagina 9 in sede di riesame Landozzi ci ha spiegato quali erano quindi le parti di documentazione che si era richiesta e pretesa da parte delle società

sulle quali si indagava e si chiedeva: il manuale di direzione del sistema di gestione della sicurezza sul lavoro, poi tutte le procedure di sicurezza afferenti a questo sistema di gestione; altra documentazione, e tra i vari punti si chiedevano le registrazioni relative a audit e ogni altra attività di vigilanza e in base a quello che è stato fornito non sono specificate attività di vigilanza eseguite da un organismo di vigilanza come quello descritto nel MOG, e tanto meno sono stati inviati rilievi di altra attività di vigilanza che sia stata eseguita e tanto meno azioni afferenti al sistema disciplinare o sanzionatorio che pure è previsto sulla carta all'interno del MOG. Quindi in base alla documentazione richiesta dal quesito non ci sono evidenze per quello che riguarda il sistema di gestione, quindi sul lavoro e le previsioni dell'articolo 30, non ci sono evidenze di azioni da parte dell'organismo di vigilanza e di applicazione di un sistema sanzionatorio. Ancora a pagina 11 l'argomento è sempre quello, si parla di audit interni dell'SGS, e attività di vigilanza, all'interno di Trenitalia, l'abbiamo affrontato nelle udienze passate, quante previsioni vi fossero sul punto delle attività di vigilanza, di audit e di ispezione, per le verifiche di non conformità. Tutte previsioni purtroppo cadute nel vuoto e, ci spiega ancora su questo tema il teste, in relazione a quelle che sono le carenze che abbiamo

affrontato nei giorni passati, nei sistemi di gestione per quanto riguarda in particolare la sicurezza del lavoro, i macchinari, i fornitori, ai controlli dei fornitori e le manutenzioni, noi abbiamo ipotizzato in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro l'organismo di vigilanza anche se c'era non ha effettuato nessun tipo di azione, non ha comminato nessuna sanzione. Quindi ribadisco quanto ha sostenuto fino ad ora il collega, è confermato e ulteriormente provato dalle lacune assolute evidenti e palesi nei sistemi di gestione delle società e dall'assenza di qualsiasi attività e intervento da parte di un organismo di vigilanza, quindi in palese violazione degli obblighi legislativi anche in materia di 231/2001 come correlata ai reati, in particolare, in materia di sicurezza sul lavoro. Se è possibile fare cinque minuti di pausa. Sulla 231 abbiamo finito e inizieremo poi con le richieste dell'ufficio.

PRESIDENTE - D'accordo.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 11:12.
- Viene ripreso il procedimento alle ore 11:20.

Pubblico Ministero - Dottor Amodeo

P.M. DOTT. AMODEO - Per prima cosa, Presidente, vorrei lasciare traccia a verbale per quanto non necessario ma a

futura memoria, diciamo così, della riserva di replica nel proseguo, quando sarà. Cominciamo dalle richieste che riguardano i capi da numero 88 a numero, visto che l'ultimo argomento trattato è stato quello della responsabilità ex 231/01, da 88 a 96.

Capo 88

Cominciamo con il capo 88 che riguarda la responsabilità amministrativa di Ferrovie dello Stato S.p.A. , quindi chiediamo l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria in base agli articoli 10, 11, 12 e 25 septies comma 1 del decreto legislativo 231/01, orientandosi sui criteri di determinazione dettati dall'articolo 11: gravità del fatto, inutile dilungarsi Presidente; grado di responsabilità dell'ente, massimo; tenuto conto dei poteri di direzione di ingerenza ampiamente illustrati, realizzazione di inattività svolta per prevenire la commissione di ulteriori altri illeciti nessuna, così come ampiamente dimostrato in udienza. Quindi alla luce di questi elementi partendo da una pena base di 1000 quote a 1549 euro c'è un 1549000 euro, e applicandosi la riduzione nella misura di poco superiore a un terzo per effetto di quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 12 perché l'ente ha quasi totalmente risarcito il danno, o ha cercato di risarcirlo, si è comunque efficacemente adoperata in tal senso, la richiesta finale della pena per il capo 88 è sanzione alla pena pecuniaria a un 1

milione di euro. Non viene richiesta anche la sanzione interdittiva perché riteniamo che, diciamo così, manchino elementi certi per l'applicazione anche di questo tipo di sanzione.

Capo 89

Per quanto il capo 89 noi parliamo della responsabilità amministrativa di R.F.I. S.p.A.. Anche qui la sanzione è amministrativa pecuniaria è determinata in base agli articoli 10, 11, 12 e 25 septies comma 1 del decreto legislativo 231/01. Anche qui si tiene conto dei limiti edittali previsti dall'articolo 25 septies comma 1 e dei criteri di determinazione dettati dall'articolo 11 tra cui quello ben noto della gravità del fatto sul quale è inutile dilungarsi. Partendo da una pena base di 1000 quote a 1549 euro, cioè 1545000 euro, si arriva richiesta di pena pecuniaria finale di 1 milione di euro, per la riduzione nella misura superiore a un terzo, per effetto, come già riferito per la FS S.p.A. capogruppo, per effetto di quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 12 del decreto legislativo 231/01 perché l'ente ha risarcito il danno, ovvero si è comunque efficacemente adoperato in tal senso.

Capo 90

Passiamo poi al poi al capo 90, responsabilità amministrativa di Trenitalia S.p.A. . Il tessuto normativo è sempre lo stesso, i parametri di riferimento sono la richiesta di

sanzione amministrativa pecuniaria si fonda in base agli articoli 10, 11, 12 e 25 septies comma 1 del decreto legislativo 231/01, si tiene sempre conto ovviamente del loro indicato 25 septies comma 1 e dei criteri determinati dall'articolo 11, tra cui la gravità del fatto, inutile dilungarsi, e per quanto riguarda il capo 90, quindi la richiesta finale è di pena pecuniaria finale di 1 milione di euro, partendo da una pena base sempre di 1000 quote a 1549 euro, cioè 1549000 euro ridotte nella misura di poco superiore a un terzo sempre per effetto da quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 12 per le ragioni già esposte perché l'ente ha risarcito il danno o comunque si è efficacemente adoperato in tal senso.

Capo 91

Per quanto riguarda FS Logistica la richiesta di condanna per il capo 91 è la stessa, fondata sugli stessi presupposti normativi e sugli stessi criteri di valutazione dell'articolo 11. Pena base 1000 quote a 1549 euro, cioè 1549000 euro ridotte a un 1 milione di euro per effetto di quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 12.

Capo 92

Per il capo 92 c'è una richiesta di esclusione della responsabilità, è una richiesta parificata a una richiesta di assoluzione per la Cima, per quanto riguarda la responsabilità amministrativa. Si tratta tecnicamente

da una richiesta ex articolo 66 del decreto legislativo 231/01 di esclusione della responsabilità dell'ente per non essere comprovato il vantaggio di cui ha goduto l'organizzazione, trattandosi di una specifica violazione del dovere di diligenza e essendo stata richiesta poi, come vedremo, chiederemo assoluzione, anche per il soggetto apicale Pacchioni. Quindi ho anticipato una posizione soggettiva ma per le ragioni esposte noi chiediamo una sentenza di esclusione della responsabilità amministrativa per la società Cima come rubricata al capo 92.

Capo 93

Per quanto riguarda la società GATX Rail Austria, anche qui si richiede l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria sempre in base agli articoli 10, 11, 12 e 25 septies comma 1 del decreto legislativo 231/01, inutile spendere parole sulla gravità del fatto. Gli chiediamo partirsi da una pena base di 1000 quote a 1549 euro, sempre 1549000 euro di pena amministrativa pecuniaria base, ridotta poi in una misura di poco superiore a un terzo sempre per effetto di quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 12 a una pena pecuniaria finale di 1 milione di euro.

Capo 94

La stessa richiesta è fatta, proprio uguale Presidente, con riferimento al capo 94 in relazione alla Jungenthal

Waggon GMDH che è la sigla tedesca della società per azioni, mi pare, pena pecuniaria finale a 1 milione di euro, sempre partendosi da una pena base 1000 quote a 1549 euro, cioè 1549000 euro.

Capo 95

La stessa richiesta è fatta in relazione al capo 95 per la società GATX Rail Germania, pena base 1000 quote a 1549 euro, cioè 1549000 euro, ridotte per le stesse ragioni a 1 milione di euro.

Capo 96

Per quanto riguarda il capo 96 c'è un'imputazione ex articolo 231/01 per la GATX Rail Europe. In realtà la richiesta è la stessa avanzata del GATX, per detta imputazione va pronunciata quindi una sentenza di non applicazione per la Rail Europe, perché già è stata chiesta per la GATX Austria, quindi una sentenza ex articolo 66 del decreto legislativo 231/01, richiesta di improcedibilità per il principio del *ne bis in idem*.

Passiamo adesso alle richieste per i singoli imputati. Procederemo in ordine rigorosamente alfabetico, tranne che per l'ultima persona rinviata a giudizio, che è stato Brodel, che verrà in qualche maniera chiamato alla fine. Quindi Brode esce dall'ordine alfabetico. Ricordiamo preliminarmente, ma il Tribunale questo già lo sa e lo sanno tutti, che all'udienza del 12 Novembre 2014 è stata depositata un insieme, una raccolta, contenente tutte le

fonti documentali indicanti le qualifiche e i compiti di cui erano titolari gli imputati al momento dei fatti, e le prove documentali. Una documentazione completa, una sorta di librone rilegato, che è stato depositato al 12 Novembre 2014 e dal quale qui non possiamo che fare integralmente invio.

1. ANDRONICO SALVATORE

Andronico Salvatore è stato responsabile della struttura sicurezza del sistema Cargo, della Divisione Cargo di Trenitalia S.p.A. , e perciò in detta qualità era tenuto all'analisi delle situazioni critiche di esercizio tra cui i deragliamenti, relativi al trasporto di merci pericolose con carri cisterna che erano rotabili utilizzati proprio dalla predetta Divisione Cargo, e era altresì tenuto alla valutazione dei rischi specifici inerenti la sicurezza di esercizio, all'attuazione delle misure di carattere tecnico operativo idonee a eliminare o mitigare i predetti rischi e ad assicurare d'intesa con la struttura di Trenitalia S.p.A. chiamata Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema il rispetto di procedure standard in materia di sicurezza del lavoro, ambiente esercizio, e comunque di tutto quelle procedure necessarie a perseguirla finalità di massimizzare i predetti livelli di sicurezza. Mi riferisco in particolare a quanto risulta dalla documentazione di cui all'ordine di servizio ODSO 573/AD di Trenitalia del 20

Giugno 2006, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, e al numero 60 indice deposito atti Usl allegato 42 della relazione del 20/9/2010. Faccio riferimento altresì a quanto indicato nell'organigramma di Trenitalia aggiornato al 15 Giugno 2009 depositato all'udienza del 16 Luglio 2014, numero 27, indice deposito atti Usl pagina 19 di 20. Faccio riferimento e ci fondiamo, come ufficio naturalmente, anche al documento nominato "missioni e responsabilità" di Trenitalia, documento depositato all'udienza del 16 Luglio 2014 numero 60 indice di deposito atti Usl allegato 26 della relazione del 20 Settembre 2010, pagina 195 di 478. I compiti che spettavano all'imputato sono indicati in questi documenti, quindi sinteticamente li dico: contribuisce la definizione del piano annuale di sicurezza individuando in collaborazione con le competenti strutture tecniche delle direzioni di riferimento e per i diversi processi le iniziative più opportune per il conseguimento degli obiettivi; assicura il monitoraggio di procedure operative in materia di sicurezza; supporta le competenti strutture ambiente e energia del lavoro in materia di sicurezza del lavoro; collabora nella definizione delle normative in materia di sicurezza di esercizio e sicurezza del lavoro, sicurezza ambiente presidiandone la corretta applicazione e, diciamo, tutte queste mansioni risultano anche dall'apposito schema delle aree di

responsabilità contenuto nel già citato documento Trenitalia Ordine di servizio strutture operative, 573/AD del 20 Giugno 2006. Ho già fatto riferimento al sistema di sicurezza Cargo e alle aree di responsabilità, cura la verifica e l'attuazione delle procedure operative in materia di sicurezza, già l'abbiamo detto, e quindi contribuisce alla definizione del piano annuale di sicurezza... Insomma sono tutti elementi che sono stati indicati sia nel capo d'imputazione e sia, diciamo così, riferiti nei documenti su cui si basano le predette posizioni di responsabilità. Riconosciuto il concorso formale in base all'articolo 81 primo comma Codice Penale tra le tre imputazioni di cui ai capi da 10 a 12, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario colposo previsto dal articolo 449 comma 2 del Codice Penale, che è titolo autonomo di reato, come ben noto a tutti, e non circostanza aggravante come tra l'altro stabilito in Cassazione, Sezione IV, numero 15444 del 2012, partendo da una pena base di anni 8 di reclusione, con il riconoscimento delle attenuanti generiche anni 6, concorso formale e pena finale anni 9 di reclusione.

2. BARTH ANDREAS

Per Barth Andreas noi chiediamo invece l'assoluzione perché non risulta del tutto comprovata la sua responsabilità nel controllo e nella pianificazione dei tempi di esecuzione dei controlli non distruttivi effettuati

sull'assile 98331. Quindi sulla base di questa richiesta possiamo avanti.

3. CARLSSON ANDREAS

Chiediamo l'assoluzione anche per Carlsson Andreas. L'assoluzione è chiesta perché non risulta adeguatamente comprovata una sua diretta responsabilità nelle operazioni tecniche di manutenzione. E' un quadro prevalentemente amministrativo, non risulta avere avuto ingerenza nella manutenzione dell'assile e per questa ragione noi, anche per Carlsson Andreas chiediamo l'assoluzione.

4. CASTALDO MARIO

Castaldo Mario è stato varie cose, è stato amministratore delegato della Cargo Chemical S.r.l., e poi responsabile della Business Unit, Industria Chimica e Ambiente di Logistica S.p.A. e in tale qualità è stato colui che ha preso a noleggio dalla società GATX Rail Austria il carro cisterna dell'incidente, poi fornito a Trenitalia, che trainava appunto questo carro, ed è stato altresì contraente, una specie di doppio contraente, è stato contraente nella predetta qualità di responsabile della Business Unit, Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica del contratto per il trasporto ferroviario di gpl da Trecate a Gricignano concluso tra Logistica S.p.A. e la Aversana Petroli che era la società destinataria del trasporto di gpl effettuato il giorno del disastro, il

29/6/2009. E' stato altresì direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, struttura aziendale avente ad oggetto la gestione del trasporto ferroviario delle merci, e quindi struttura utilizzatrice del carro cisterna dell'incidente, che era stato fornito peraltro a Trenitalia dallo stesso indagato nella qualità precedentemente indicata di responsabile di FS Logistica S.p.A. . Quindi anche qui una specie di doppia veste, e in questa qualità di direttore della Divisione Cargo di Trenitalia era altresì datore di lavoro, alla data del 29/6/2009 del personale di condotta del predetto treno merci, quello dell'incidente. In tale posizione, in tali qualifiche, con tali responsabilità: ha determinato le condizioni della circolazione sull'infrastruttura nazionale ferroviaria del carro, in particolare per il giorno 29 Giugno 2009, e nelle posizioni indicate era dotato di poteri impeditivi dell'evento; ha omesso in conseguenza del precisato noleggio del carro e di utilizzazione e anche con particolare riferimento alla riammissione del carro alla circolazione in Italia nel Marzo del 2009, dopo il montaggio a opera della Cima dell'assile, di fare verificare l'avvenuta esecuzione dei controlli necessari a evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso; ha omesso altresì, nelle qualità predette, di fare verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente eseguiti sull'assile 98331

che la GATX aveva affidato dell'Officina Jungenthal di Hannover, così come l'esecuzione dei controlli che erano stati effettuati presso l'azienda Cima Riparazioni; ancora non ha previsto nel contratto di noleggio l'adozione, la previsione dell'adozione di standard di manutenzione per il carro cisterna oggetto dell'incidente, equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia. Ancora: ha fornito a personale di condotta del treno merci 50325 nella sua qualità di direttore della Divisione Cargo di Trenitalia e perciò di datore di lavoro di detto personale nella data dell'incidente, di uno strumento di lavoro, il carro dell'incidente, corredato dell'assile 98331 gravemente criccato; e ancora non ha valutato per tale ragione tutti i rischi relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori come pure di tutte le persone che comunque sono entrate in contatto con dette attività di lavoro. Non ha pertanto provveduto alla eliminazione e (inc.) di questi rischi, non ha ancora impiegato le misure e le cautele suggerite dalla tecnica per evitare il sinistro che poi si è verificato, tra l'altro nella consapevolezza, o anche nella consapevolezza dell'impossibilità, o anche della difficoltà, di smistare il transito di treni trasportanti merci pericolose su itinerari alternativi e della presenza purtroppo di stazioni, come quella di Viareggio prive di idonee

separazioni e tra l'altro fornite di insidiosi elementi fissi, rimuovibili tra l'altro, che potevano essere idonei in caso di impatto a lesionare la cisterna. La documentazione relativa a Castaldo Mario, i documenti di riferimento sono la procura del 26 Maggio del 2008, prodotta, l'ordine di servizio 743 dell'amministratore delegato di Trenitalia, datato 3 Aprile 2008, depositato, quindi si tratta di documenti depositati all'udienza del 16 Luglio 2014, il numero 60 dell'indice di deposito degli atti della usl. Ancora organigramma di Trenitalia aggiornato al 15 Giugno 2009, depositato all'udienza del 16 Luglio 2014, numero 27, indice di deposito atti Usl. Ancora si basano su quanto contenuto nel noto documento Missioni e responsabilità Trenitalia, documento depositato all'udienza del 16 Luglio 2014, numero 60, indice deposito Usl allegato 26. Abbiamo visto come direttore della Divisione Cargo di Trenitalia... Non ho fatto riferimento tra i documenti fonte, per così dire, alla procura del 23 Giugno 2008, di FS Logistica, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014. Per effetto, molto molto sinteticamente in aggiunta... perché poi Presidente dobbiamo anche tenere conto, per tutti gli imputati, di tutto quanto è emerso non dico durante quasi tre anni di istruttoria dibattimentale ma anche durante la più sintetica fase della discussione del Pubblico Ministero. Quindi dal punto di vista contrattuale in

materia negoziale dove è compito, come area FS Logistica, per intenderci, Castaldo Mario aveva il compito e le funzioni di stipulare, con tutte le clausole più opportune, così è scritto, inclusa quella compromissoria, modificare, risolvere eccetera, i contratti di noleggio, trasporto, spedizione, logistica integrata; per quanto riguarda i suoi compiti di direttore della Divisione Cargo, i suoi compiti così come riferiti sinteticamente sulla base dei documenti indicati, erano quelli di garantire lo sviluppo di un network logistico integrato definito e derogato sulle caratteristiche industriali e operative del sistema produttivo, eccetera, eccetera, eccetera, assicurando la massimizzazione della redditività; assicurare per le strutture organizzative, d'intesa con la Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema, il rispetto alle procedure standard in materia di sicurezza del lavoro ambiente esercizio, e la corretta implementazione dei relativi sistemi di gestione aziendale. Si può passare, ritengo, alla richiesta di condanna: riconosciuto anche qui il concorso formale, per quanto previsto dal primo comma dell'articolo 81 del Codice Penale, tra le imputazioni di cui ai capi da 1 a 3 del decreto che dispone il giudizio, è reputato più grave il diritto di disastro ferroviario di cui l'articolo 449, si parte da una pena base di anni 8 di reclusione, con il riconoscimento delle attenuanti generiche per il suo

comportamento processuale, che porta la condanna a anni 6 di reclusione, aumentato però per il concorso formale con gli altri capi di imputazione, tra cui l'omicidio colposo di 32 vittime, anni 9 di reclusione come pena finale.

5.COSTA GIOVANNI

Costa Giovanni è stato responsabile dal mese di Maggio del 2008 dell'unità produttiva di sede centrale, Direzione Tecnica di R.F.I., e in detta qualità era tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario promuovendo tutte le necessarie iniziative tecnologiche e ingegneristiche in merito. Era comunque venuto in detta qualità alla emanazione, o alla definizione, delle disposizioni istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie a indicare a garantire le condizioni di sicurezza di esercizio. Costa ha anche firmato, è soggetto che ha firmato i provvedimenti di limitazione della velocità post Viareggio di cui si è ampiamente parlato nel corso del dibattimento e la sua posizione soggettiva si fonda su tutta una serie di dati documentali che sono stati acquisiti agli atti. Innanzitutto la procura notarile del 26 Maggio 2008, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014; ancora in un documento chiamato "articolazione organizzativa e missione di responsabilità in R.F.I.", al 29 Giugno 2009, documento depositato all'udienza del 16 Luglio 2014;

ancora ordine di servizio organizzativo numero 424/D di FS del 7 Maggio 2001 depositata all'udienza del 16 Luglio 2014. Da questi documenti emergono con chiarezza i compiti conferiti a Costa Giovanni in materia non solo di innovazioni tecniche e tecnologiche degli impianti ferroviari ma in materia specifica di manutenzione e sicurezza del sistema infrastrutturale e di elaborazione del più volte citato, nel corso della requisitoria, piano annuale di sicurezza del sistema ferroviario. Tra i suoi compiti entrava anche quello di emanare disposizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario. Anche i certificati di sicurezza rientravano tra i compiti della Direzione Tecnica di R.F.I.. Passiamo alla richiesta di pena, richiesta di condanna: anche per Costa Giovanni riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni che gli sono state imputate, reputato sempre più grave il delitto di disastro ferroviario, si parte da una pena base di anni 9 di reclusione, con le generiche per la relativa brevità del periodo in cui ha svolto le sue mansioni, sostanzialmente con riferimento al disastro di Viareggio è un anno, anni 6 di reclusione, concorso formale con le altre imputazioni, pena finale anni 9.

6. DI MARCO GIORGIO

Di Marco Giorgio è stato responsabile dell'unità produttiva di sede centrale Direzione Tecnica DR FI dal 3 ottobre 2006

al 31 dicembre 2007, e in questa qualità sicuramente tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario. E in tale qualità era altresì tenuto a curare l'emanazione di disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie a assicurare i necessari livelli di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario. I fondamenti documentali sui cui si basa la responsabilità, la posizione di Di Marco Giorgio sono la procura notarile a lui conferita come responsabile della Direzione Tecnica di R.F.I. depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, ancora il documento nominato "articolazione organizzativa e missione di responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2014 depositato all'udienza del 16 Luglio 2014; ancora ordine di servizio organizzativo numero 424 AD di FS del 7 Maggio (2021) depositato all'udienza del 16 Luglio 2014. Come responsabile dell'unità produttiva di sede centrale Direzione Tecnica di R.F.I. dal 3 Ottobre 2006 Di Marco Giorgio doveva assicurare lo studio e lo sviluppo di innovazioni tecniche e tecnologiche degli impianti ferroviari di concerto con la Direzione Movimento e Direzione Manutenzione, garantire dell'elaborazione degli standard delle specifiche di affidabilità, manutenibilità, cioè manutenzione e sicurezza del sistema infrastrutturale. Doveva elaborare il piano annuale di

sicurezza del sistema ferroviario relativamente alla sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario e emanare disposizioni, istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario. Anche qui concorso formale tra le imputazioni che gli sono addebitate dal capo 16 al capo 18, è reputato più grave il delitto di disastro ferroviario di cui all'articolo 449 Codice Penale, pena base anni 9 di reclusione con riconoscimento delle attenuanti generiche per la relativa brevità del periodo in cui ha svolto le sue funzioni abbassamento della pena ad anni 6, innalzamento della pena per il concorso formale a anni 9.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 11:58.
- Viene ripreso il procedimento alle ore 12:06.

Pubblico Ministero - Dottor Amodeo

7. DI VENUTA CALOGERO

Di Venuta Calogero è stato direttore compartimentale infrastruttura di Firenze dal 24 Aprile 2008 al 29 Giugno 2009. In questa qualità, detta qualità, non ha valutato né segnalato a R.F.I. l'eventuale opportunità della sostituzione della picchettazione tradizionale nella stazione ferroviaria di Viareggio, ricadente nella sua competenza territoriale né, diciamo così, in questa

qualità si è attivato nel denunciare o sanzionare le palesi omesse valutazioni dei rischi che riguardavano in generale il trasporto di merci pericolose con particolare riferimento alle misure necessarie atte ad evitare sinistri come quello che si è verificato appunto nella stazione di Viareggio, tra l'altro quali la dismissione dei picchetti metallici e l'istallazione, così come prescritto, di nuovi sistemi di tracciamento e manutenzione della geometria dei binari basati su coordinate di riferimento assolute, disattendendo quindi, tra l'altro, la specifica tecnica in materia di sostituzione degli assili, quella del 2001 di R.F.I., più volte citata che ormai tutti abbiamo imparato a conoscere. Stiamo parlando Di Venuta. Di Venuta nella predetta qualità non ha altresì tenuto conto di una serie di prescrizioni di legge previste nel decreto legislativo 81/08, tra cui l'articolo 15 comma 1 lettera B 17 e 28, in quanto non ha valutato i rischi nella sua posizione datoriale, rischi specifici di transito, come già abbiamo detto tantissime volte, di treni trasportanti vagoni carichi di gpl sostanzialmente all'interno di un centro abitato a poca distanza da esso. E comunque non ha proposto misure, non ha sollecitato l'adozione di misure mitigative di questo tipo di rischio. Diciamo, si fa riferimento altresì alla violazione dell'articolo 18 comma 1 lettera Q perché come datore di lavoro non ha

preso le misure tecniche necessarie, per esempio, quelle ormai ben note a tutti, quelle che potevano essere idonee a evitare rischi per la popolazione o a deteriorare anche l'ambiente. Non ha eliminato il pericolo costituito dalla presenza di picchetti, come già riferito precedentemente, e quindi anche in violazione dell'articolo 15, lettera F, ma anche articolo 15 comma 1 lettera 5 e 18 comma 1 lettera Z, perché anche sotto questo profilo non ha tenuto conto dei risultati del progresso tecnico che mettevano a sua disposizione sistemi di tracciamento, manutenzione dei binari, che prescindevano dalla collocazione dei picchetti così come tradizionalmente installati da R.F.I.. E comunque non ha dato disposizioni a direttive affinché si provvedesse al rispetto in concreto della disciplina e sicurezza sul lavoro nella sua posizione datoriale che precedentemente abbiamo indicato. Questi compiti e questa posizione di garanzia sono stagliati in una serie di documenti che sono stati acquisiti nel fascicolo del Tribunale, mi riferisco in particolare alla procura conferita a Di Venuta Calogero come responsabile della direzione compartimentale infrastruttura di Firenze depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, ancora il documento chiamato "articolazione organizzativa e missione e responsabilità" al 29 Giugno 2009 depositata l'udienza del 16 Luglio 2014; dai documenti acquisiti, ripeto, emergono tutta una serie di

compiti che gravavano sul direttore compartimentale tra i quale, leggo testualmente: proporre norme standard di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario all'Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti; emanare disposizioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni, definire congiuntamente con la direzione manutenzione le macchine di affidabilità, disponibilità, manutenibilità e sicurezza del sistema ferroviario; era tenuto a eseguire l'ispettorato ai fini di verificare e controllare il rispetto di leggi, norme, standard, disposizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario sia verso le imprese ferroviarie che verso il gestore dell'infrastruttura; nella qualità predetta era tenuto ad emanare la normativa tecnica e gli standard organizzativi per il trasporto di merci pericolose e per i trasporti eccezionali. Ora l'imputato è altresì responsabile di non avere adeguatamente valutato la materia della velocità e dei rischi insiti nella velocità di attraversamento delle stazioni contigue a abitati e non ha neanche valutato adeguatamente, diciamo così, la efficacia impeditiva o limitativa del danno che poteva derivare dalla presenza di adeguate barriere di separazione e, diciamo così, per non avere sollecitato il codatore, i codatori di lavoro che comunque sono individuabili e li abbiamo individuati

nei vertici di R.F.I. e anche di Trenitalia, nel non avere sollecitato i vertici delle società all'adozione delle misure eliminative o mitigative del danno. Quindi questo è in sintesi l'insieme delle contestazioni che si muovano a Di Venuta Calogero. Diceva giustamente il collega che poi saranno le stesse che poi si ripeteranno per Pezzati, ma preferisco fare una citazione ad hoc. Voi se scorrete la documentazione acquisita che ho citato vengono indicati tutti questi elementi, i compiti: garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio; attuare le disposizioni in materia di tutela e sicurezza e salute dei lavoratori; assicurare il rispetto delle normative e delle prescrizioni operative con particolare riguardo al trasporto di merci pericolose; sovrintendere l'attività volta a garantire la sicurezza del lavoro, ... Insomma, è tutto scritto. Pertanto vi sono ragioni, dal nostro punto di vista, per chiedere la condanna di Di Venuta Calogero e anche per lui previo riconoscimento del concorso formale tra le imputazioni di cui ai numeri da 85 a 87, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario, riteniamo opportuno partire da una pena base di anni 4 di reclusione con il riconoscimento delle attenuanti generiche, anni 2 e mesi 8, aumento per concorso formale anni 5 richiesta di pena finale.

8. ELIA MICHELE MARIO

Elia Michele Mario è stato amministratore delegato di R.F.I.

S.p.A. , nominato con verbale del 25/9/2006 e già in precedenza dal 23/12/2008 al 22/6/2003, responsabile della struttura operativa armamento di R.F.I. e dal 13 Febbraio 2002 al 2/10/2006 e dal giorno 1/1/2008 al 20/05/2008 responsabile della struttura di R.F.I. S.p.A. Direzione Tecnica. In queste condizioni, nelle qualità predette, era sicuramente tenuto a: garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario anche promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche attinenti all'armamento, al materiale rotabile; era altresì competente in merito all'individuazione di criteri costruttivi relativamente ai carri cisterna trasportanti merci pericolose tali da assicurare dette condizioni di sicurezza, e comunque tali da mitigare i rischi derivanti dal trasporto di merci pericolose; era altresì tenuto nelle predette qualità a adottare le determinazioni e le prescrizioni relative alla velocità ammessa sulle linee e alle variazioni di detta velocità. Le responsabilità di Elia Michele Mario emergono da una quantità notevolissima di documenti tutti già agli atti del fascicolo del Tribunale e comunque tutti già contenuti in quel compendio, in quella specie di antologia, se così si può chiamare, che è stata già depositata nel 2014 al quale ho fatto cenno in precedenza; riassumo brevemente: si tratta del verbale

del consiglio di amministrazione di R.F.I. del 25 Settembre 2006 depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, Elia quale... innanzitutto chiedo scusa, Elia quale amministratore delegato di R.F.I. S.p.A. aveva i compiti di effettuare tutto quanto occorrente per l'installazione, l'esercizio di attività e impianti in materia di sicurezza, tra le varie materie, aveva potere in materia di definizione delle norme per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori e dei terzi, poteva operare per garantire tale sicurezza nell'esercizio ferroviario e nella realizzazione di opera e gestione degli impianti per garantire, come sta scritto, la sicurezza e l'igiene del lavoro, l'incolumità dei terzi e la tutela dell'ambiente. Come responsabile della Direzione Tecnica di R.F.I. dal 13/2/2002 al 2/10/2006 e interim dall'1/1/2008 al 20/5/2008, aveva altresì compiti di: proporre, definire, norme standard di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario al Ministero; di emanare disposizioni, istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario; di definire congiuntamente con la Direzione Manutenzione le caratteristiche di affidabilità, disponibilità, manutenibilità e sicurezza del sistema infrastrutturale; comunicare al Ministero delle Infrastrutture le norme e gli standard di sicurezza, di circolazione dei treni

concretamente adottati; assicurare i rapporti con organismi tecnici e di normazione di istituti esterni al gruppo FS sempre in materia di sicurezza della circolazione dei treni; eseguire l'attività di ispettorato al fine di verificare, controllare il rispetto di leggi, norme standard, disposizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, analizzare i report trasmessi dalla Direzione Centrale Strategie e Pianificazione Sistemi per R.F.I. S.p.A. in ordine alle criticità e gli inconvenienti di esercizio e anche da parte dell'impresa ferroviaria; presidiare la normativa di settore, emanare la normativa tecnica e gli standard organizzativi per il trasporto di merci pericolose; garantire l'elaborazione del piano annuale di sicurezza dell'intero sistema ferroviario, e via dicendo. Anche qui abbiamo nei documenti su cui si basano queste affermazioni le procure notarili conferite a Elia Michele Mario come responsabile della Direzione Tecnica di R.F.I. S.p.A. depositata all'udienza del 16 Luglio 2014. Ancora quanto citato e indicato nel documento detto "articolazione organizzativa e missione e responsabilità in R.F.I. " al 29 Giugno 2009. Ancora quanto contenuto nell'ordine di servizio numero 22/D di R.F.I. del 19/12/2007. Ma Elia è stato responsabile anche della struttura operativa Armamento dal 23/12/2002 al 22/06/2003, le fonti normative di tali

responsabilità, normative organizzative, sono l'ordine di servizio numero 71 AD di R.F.I. del 23/12/2002 depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, l'ordine di servizio numero 41/AD di R.F.I. del 20/12/2001 depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, ancora l'"articolazione organizzativa e missione e responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2009 depositata all'udienza del 16 Luglio 2014. In base a queste mansioni Elia aveva il compito o i compiti di: elaborare e aggiornare specifiche standard tecnici normativi e economici per la progettazione costruzione uso e manutenzione e controllo dell'armamento; contribuire all'elaborazione dei modelli organizzativi per la manutenzione dell'armamento; attestare anche ai fini del rilascio del certificato di sicurezza la regolare interazione ruota-bordino-rotaia; elaborare le procedure per la variazione di velocità di fiancata, variazioni di velocità tout court; definire i parametri di sistema dell'armamento ferroviario, curare la ricerca e la comparazione con metodi e valori di altre ferrovie europee (ricordiamoci le disposizioni del 59); curare i rapporti con gli organismi tecnici qualificati nazionali; effettuare nei settori di competenza valutazioni di conformità a garantire il rispetto della normativa e degli standard in tema di esercizio e sicurezza ferroviaria, e via dicendo. Credo che il materiale prodotto sia ampissimo, quello che io ho citato

sono i punti che possono sembrare più rilevanti ma basterà dare una scorsa appunto al materiale già depositato al quale ho fatto riferimento. Pertanto credo che si possa passare alla richiesta di condanna nei confronti di Elia Michele Mario. Anche qui riconosciuto il concorso formale tra le tre imputazioni di cui ai capi da 31 a 33, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario colposo di cui all'articolo 449 comma 2 Codice Penale, partendo da una pena base di anni 9 di reclusione con il concorso formale chiediamo la condanna finale ad anni 15.

9. FARNETI GIUSEPPE

Farneti Giuseppe è stato responsabile della struttura operativa armamento in R.F.I. dal 23/06/2003 al 30/12/2007. In detta qualità era tenuto a: elaborare e aggiornare le specifiche e gli standard tecnici normativi e economici per la progettazione, costruzione uso e manutenzione e controllo dell'armamento; a contribuire alla elaborazione di modelli organizzativi per la manutenzione dell'armamento; a elaborare le procedure per le variazioni di velocità; a definire i parametri del sistema dell'armamento ferroviario; a curare la ricerca e la comparazione con metodi e valori delle altre imprese ferroviarie europee; a curare i rapporti con gli organismi tecnici e qualificati, nazionali e internazionali, finalizzati a misure da applicare

all'armamento ferroviario; ad effettuare per quanto di sua competenza le valutazioni di conformità o idoneità all'impiego dei componenti, alle certificazioni di conformità dei sottosistemi; garantire nelle attività di competenza il rispetto della normativa e degli standard in materia di sicurezza ferroviaria. In particolare era sicuramente tenuto a garantire l'elaborazione e l'aggiornamento delle specifiche proprio degli standard tecnici per la progettazione e costruzione, uso e controllo dell'armamento e in tale qualità, pertanto ha ommesso di valutare, prendere in considerazione e disporre la picchettazione tradizionalmente adoperata da R.F.I. con altri tipi di picchettazione o su base assoluta o creata, predisposta, confinata in modo diverso da quella tradizionalmente eseguita, dal momento che la picchettazione era sicuramente reputata un pericolo per la sicurezza, soprattutto in considerazione del passaggio di treni trasportanti merci pericolose attraverso una stazione come quella di Viareggio circondata nelle immediate vicinanze da zone residenziali densamente abitate, peraltro non adeguatamente distanziate o separate dalla sede ferroviaria e quindi omettendo di verificare e garantire uno dei suoi compiti fondamentali e cioè il rispetto della sicurezza e delle normative in materia di sicurezza ferroviaria. La documentazione relativa a Farneti e i documenti di riferimento sono

l'ordine di servizio numero 85/AD di R.F.I. del 23 Giugno 2003, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, l'ordine di servizio numero 41/AD di R.F.I. del 20/12/2001 depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, quanto indicato nell'"articolazione organizzativa e missione e responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2009. Da tutti questi documenti risulta proprio testualmente un insieme di compiti in materia di sicurezza dell'esercizio, compiti: elaborare e aggiornare le specifiche e gli standard tecnici e normativi economici relativi alla progettazione, costruzione, uso e manutenzione e controllo dell'armamento; elaborare procedure per la riduzione di velocità; curare la ricerca con altre ferrovie europee... insomma, tutto quanto già detto, basta andarsi a rileggere la documentazione tecnica di esercizio. Ricordo altresì che *ratione temporis* Farneti non ha ritenuto di dovere applicare la specifica tecnica di R.F.I. TCAR del 2001, quella che suggeriva o imponeva la sostituzione della picchettazione tradizionale con il sistema di riferimento in base assoluta, in occasione dell'esecuzione dei lavori della massicciata. Sotto il suo governo, per così dire, sono stati effettuati, e precisamente dal 2000 al 2009, nella tratta ferroviaria attinente alla stazione di Viareggio, lavori di rinnovazione dell'armamento ferroviario, della massicciata, e ci sono stati alcuni interventi dal

chilometro 120 più 890 al chilometro 122 più 332, dal chilometro 122 più 351 al chilometro 122 più 461, in sostanza si tratta di interventi che sono stati indicati analiticamente nella nota di R.F.I., del 27/05/2014, indirizzata alla Polizia di Stato proprio relativa ai lavori di rinnovamento di Viareggio, ecco vi sono state varie occasioni, due occasioni di sostituzione di opere di lavori alla massicciata senza che, in spregio alla disposizione tecnica R.F.I. TCAR del 2001 si cogliesse l'occasione per sostituire il sistema, così come era prescritto dalla specifica, il sistema di picchettazione tradizionale con il sistema di riferimento su base assoluta. Possiamo pertanto passare alla richiesta di condanna. Farneti, pur avendo programmato in sede centrale quei lavori di rinnovo della massicciata non ha provveduto non solo ad applicare la specifica tecnica che diceva: ti trovi a fare i lavori, metti sistemi di riferimento su base assoluta, ma non ha neanche colto l'occasione per completare, perché vi era una tratta non coperta da lavori di sostituzione, ma avrebbe potuto cogliere l'occasione, diciamo così, per sostituire la picchettazione e per sostituire per tutta la tratta interessante la stazione di Viareggio. Pertanto anche per lui riconosciuto il concorso formale ex articolo 81 primo comma Codice Penale tra le tre imputazioni da cui è gravato dai numeri 85 al numero 87 e reputato più grave

il delitto di disastro ferroviario, partendo da una pena base di anni 5 di reclusione e con le generiche ad anni 4, chiediamo una pena finale per l'aumento dovuto un concorso formale con le altre imputazioni, a anni 6 e mesi 6 di reclusione.

10. FAVO FRANCESCO

Favo Francesco è stato dal 10 Marzo 2008 al 30 Giugno 2008 responsabile dell'istituto sperimentale che era, come ormai è ben noto a tutti, una articolazione della Direzione Tecnica di R.F.I. e dall'8/07/2004 al 9 Marzo 2008 responsabile della Struttura Operativa Certificazione e Sicurezza Imprese Ferroviarie, ormai il leggendario CESIFER, ugualmente facente parte della Direzione Tecnica di R.F.I. S.p.A. , e pertanto in detta qualità era tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario ed era tenuto a promuovere lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche ingegneristiche relative alla sicurezza ferroviaria, all'armamento e al materiale rotabile. D'altra parte si trattava di articolazioni, come dire, sul piano degli studi, di punta, in qualità di responsabile della Struttura Operativa Certificazione e Sicurezza Imprese Ferroviarie, CESIFER, per il periodo dall'8 Luglio 2004 al 9 Marzo 2008. Questi compiti sono fondati sui seguenti documenti, sono tutti, non lo dirò più, tutti i documenti che cito sono già al vostro

fascicolo Presidente: ordine di servizio numero 133/AD di R.F.I. dell'8 Luglio 2004 depositato all'udienza del 16 Luglio 2014, documento denominato "articolazione organizzativa e missione di responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2009, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014; vediamo che per effetto di queste altre funzioni l'imputato era tenuto a: elaborare norme prescrizioni e standard per la circolazione del materiale rotabile; a omologare e sovrintendere all'ammissione tecnica, e noi adesso sappiamo qualcosa sul significato di ammissione tecnica, quindi omologare e sovrintendere all'ammissione tecnica del materiale rotabile; partecipare al processo di sviluppo sperimentazione e omologazione dei sistemi tecnologici di bordo; garantire il rispetto della normativa e degli standard vigenti in tema di esercizio e sicurezza ferroviaria; verificare la persistenza della conformità agli standard di sicurezza definiti da parte delle imprese ferroviarie certificate mediante attività ispettiva, audit e monitoraggio, nonché mediante analisi dei manuali (quali manuali?), delle procedure, dei dossier, dei piani di sicurezza elaborati dalle imprese ferroviarie (tutti documenti, diciamo così, che non esistevano e che sono stati in vano cercati anche all'estero); coordinare l'attività di nuclei territoriali; assicurare l'aggiornamento delle banche dati del materiale rotabile, e abbiamo visto come, in che

maniera e con quali modalità veniva aggiornato, è stata aggiornata la banca dati del materiale rotabile sulla quale prima o poi bisognerà credo fare un intervento forte, molto forte suppongo da parte della NSF (questo vagone era un vagone clandestino sostanzialmente, girava sulla rete ferroviaria nazionale un qualcosa di cui nessuno sapeva niente); supportare la struttura e il sistema di gestione e sicurezza circolazione treni ed esercizio ferroviario nei rapporti con l'organismo ministeriale di vigilanza sulle ferrovie; promuovere lo sviluppo e l'introduzione di innovazioni tecniche e tecnologiche finalizzate alla sicurezza e circolazione del materiale rotabile (l'antisvio questo soggetto oscuro normato in realtà fin dal 1998 ma mai applicato perché 3000 euro era una spesa eccessiva); elaborare e aggiornare le norme tecniche di esercizio agli standard funzionali, le disposizioni e le prescrizioni che sovrintendono la circolazione dell'esercizio ferroviario e che hanno ricadute sull'area (inc.) del materiale rotabile; e via dicendo, è inutile che... le andrete a leggere. Ritengo pertanto che si possa chiedere la condanna di Favo Francesco, riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi da 19 a 21, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario colposo rubricato come a tutti è noto con l'articolo 449 comma 2 Codice Penale, si chiede la condanna finale a

anni 9 di reclusione, partendo da una pena base di anni 9, ridotta per le generiche a anni 6, aumentata per il concorso formale alla pena finale di anni 9.

11. FUMI ALVARO

Imputato numero 11, Fumi Alvaro. Fumi Alvaro è stato responsabile della Struttura Operativa Istituto Sperimentale, facente parte della Direzione Tecnica di R.F.I. e in detta qualità era tenuto a garantire le condizioni tecniche, in estrema sintesi, di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e era altresì tenuto all'emanazione delle disposizioni, istruzioni e prescrizioni necessarie ad assicurare le condizioni indicate e i livelli necessari di sicurezza dell'esercizio ferroviario. Per quanto riguarda la posizione di garanzia di Fumi Alvaro anche per lui vi sono posizioni di garanzia che sono collegate alla qualità di responsabile della Struttura Operativa Istituto Sperimentale, e le stesse si fondano su questo corredo documentale: ordine di servizio numero 194/AD di R.F.I. del 13/02/2006, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, ancora nel documento denominato "articolazione organizzativa e missione e responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2009, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014 e i compiti sono gli stessi che ho dettato in precedenza per Favo Francesco, e questo con

riferimento sia alla qualità di responsabile della struttura operativa e sia alla qualità di responsabile del CESIFER. Quindi non fatemi ripetere le stesse cose, la trama documentale a supporto è la medesima. Quindi anche per Fumi Alvaro si può fare lo stesso tipo di richiesta: riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi da capo 22 a capo 24, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario di cui all'articolo 449 comma 2 Codice Penale, pena base anni 9, generiche anni 6, concorso formale anni 9.

12. GALLONI GILBERTO

Galloni Gilberto, imputato numero 12. Galloni Gilberto è stato amministratore delegato di FS Logistica S.p.A. , in tale qualità pertanto noleggiatario dalla società GATX Rail Austria del carro cisterna poi coinvolto nell'incidente di Viareggio, carro poi a sua volta fornito a Trenitalia S.p.A. in quanto S.p.A. è stata vettore del trasporto eseguito poi col treno merci 50325 deragliato a Viareggio. In tale qualità ha pertanto determinato per effetto della sopraindicata locazione e messa a disposizione poi di Trenitalia del predetto carro cisterna recante tra l'altro un'assile difettoso, e trasportante in Italia gas di petrolio liquefatto, quindi ha determinato le condizioni per la circolazione di questo carro, e era tenuto, come abbiamo ampiamente riferito Presidente, se vi ricordate, sulla posizione di

Logistica, sia normativa in base al d.p.r. 753/80 che in base ai contratti che poi sono stati via via esposti, in base altresì alle disposizioni del decreto legislativo 81/08 in materia di noleggio di attrezzature da lavoro, quindi in tutte queste sue qualità già ampiamente esposte nelle udienze già affrontate era tenuto alla protezione e alla tutela del bene primario della salute, dell'integrità fisica dei lavoratori addetti all'attività di trasporto ferroviario e comunque di tutte le persone, anche estranee a questa attività di impresa, comunque, venuti in contatto con la medesima. Era dotato ovviamente di poteri di controllo sulla fonte del pericolo e quindi di poteri impeditivi del controllo. In conseguenza del noleggio ha omesso questa volta con particolare riferimento alla riammissione alla circolazione in Italia del carro nel Marzo del 2009 dopo il montaggio presso le officine Cima Riparazioni dell'assile 98331 già gravemente criccato, di fare verificare l'avvenuta esecuzione, quanto meno in conformità alle norme VPI dei controlli necessari a evitare la messa in servizio di un prodotto, come ho detto, gravemente difettoso, lo ripeto l'assile 98331, che poi è crollato, si è rotto, determinando poi tutta quella catena di eventi che ha portato alla morte di 32 persone, e a gravissime distruzioni, ha omesso ancora di fare verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente

eseguiti sull'assile 98331 che la noleggiante GATX aveva affidato all'officina Jungenthal di Hannover, come pure l'esecuzione dei controlli effettuati dalla officina Cima Riparazioni. Ha omesso ancora di prevedere nel contratto di noleggio riconducibile appunto a FS Logistica, di cui lui era a capo, o comunque per non avere preteso dalla società noleggiante l'adozione di standard di manutenzione per il carro cisterna dell'incidente equivalenti almeno a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia anche se non di proprietà di Trenitalia. Tutto questo, peraltro, nella consapevolezza dell'assenza, abbiamo visto che Trenitalia ha risposto candidamente di non sapere niente di cosa contenessero le VPI tedesche, quindi nell'assenza, nella consapevole mancanza di regole manutentive uniformi tra i paesi, almeno tra Italia e Germania; per la consapevolezza, altresì, dell'impossibilità di smistare il traffico relativo al trasporto di merci pericolose su linee dedicate, di volta in volta chiamate bypass, linee di gronda, di cintura... Ma il problema non è tanto questo, il problema è: visto che non c'è la possibilità di smistare questi trasporti su linee alternative lontane dai centri abitati l'unica altra possibilità che hai, comunque ormai credo pacificamente dimostrato anche in requisitoria, è quella di ridurre fortemente la velocità di transito di queste bombe viaggianti, quindi di

abbassare fortemente l'energia cinetica di questi bombe viaggianti all'interno di stazioni che confinano con civili abitazioni. Quindi la consapevolezza era questa, la consapevolezza altresì che mancavano idonee separazioni tra la sede ferroviaria e la sede civile e la consapevolezza ulteriore che esistevano ancora questi picchetti affogata nel cemento e sporgenti per oltre 5 centimetri dall'altezza dei binari, diciamo che dal 1932 che dovevano essere rimossi. Le responsabilità di Galloni Gilberto sono documentate nel verbale del consiglio di amministrazione di FS Logistica del 29 Settembre 2008, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, Presidente sono numerosissime,... stipulare, modificare contratti col personale, rappresentare la società, stipulare le clausole più opportune nei contratti di compravendita, noleggio... emettere, accertare quietanze... insomma aveva una competenza totale nella attività tipica di Logistica che era l'attività, come sappiamo tutti, tipica dello spedizioniere che si interpone tra chi ha bisogno di un trasporto e il vettore, e fornisce quindi tutte quelle attività contrattuali, carico e scarico, messa a disposizione, e di mezzi naturalmente, che fanno parte appunto, tipiche della cosiddetta logistica, tipica del cosiddetto spedizioniere. Quindi sono tantissimi riferimenti che diamo sicuramente per noti o ben noti, e sono tra l'altro agli atti del fascicolo del Tribunale.

Possiamo passare pertanto anche per Galloni che abbiamo visto non sapere niente di questo contratto, di questo carro... Bah! Anche qui riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi da 4 a 7, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario, richiesta di pena base anni 9 di reclusione, aumentata per il concorso formale a anni 12.

13. GOBBI FRATTINI DANIELE

Gobbi Frattini Daniele è il tecnico della Cima Riparazioni, responsabile tecnico dell'azienda Cima Riparazioni, anche responsabile commessa carri della ditta Cima Riparazioni e in questa qualità era responsabile della gestione del settore dei carri merci e era perciò anche responsabile della pianificazione, della supervisione di tutte le attività di officina e di stabilimento, di controllo e coordinamento dell'attività del personale dipendente, e aveva anche il compito di dirigere controllare e verificare le attività di montaggio dell'assile 98331 e comunque a sovrintendere e vigilare sull'esecuzione di dette attività da parte dei suoi collaboratori e dei suoi dipendenti. Ora allo stesso sono ascrivibili tutta una serie di violazioni non solo degli ordinari canoni di diligenza e prudenza ma anche delle disposizioni tecniche, le VPI, vi ricordate la questione ormai trita e ritrita dei controlli visivi e, responsabile altresì per il precedente fatto proprio e dovuto all'esecuzione

dell'attività di montaggio o comunque di verifica del montaggio di detto assile sotto il carro indicato, ed è responsabile comunque della oggettivamente falsa attestazione redatta in calce al documento di uscita del carro denominato FWNR825 del 2 Marzo 2009, nel quale è scritto che le registrazioni di controllo concordano con le caratteristiche del carro e con le scritte presenti sullo stesso e soprattutto tutti i lavori sono stati eseguiti a regola d'arte. Ahimè questo non era vero, la Cima era l'ultima struttura che aveva la possibilità... non è che li voglio responsabilizzare più degli altri, sia ben chiaro, ma era un po' l'ultima barriera, l'ultima difesa, l'ultima trincea che poteva evitare il disastro e ahimè questo non è avvenuto. Perché sarebbe bastato fare un accurato controllo visivo, come abbiamo ampiamente riferito in requisitoria per scartare quell'assile o quanto meno fare sorgere dei dubbi sulla bontà, anche soltanto a guardare le condizioni di verniciatura, sulla bontà dei lavori di manutenzione che soltanto quattro mesi prima, se non dico errori, erano stati effettuati presso la Jungenthal di Hannover. Tra l'altro anche tenendo conto della carenza documentale che *ictu oculi* doveva allarmare gli esecutori dei lavori e i montatori, per così dire, presso la Cima. Le fonti documentali della responsabilità di Gobbi Frattini Daniele sono la lettera di incarico di Gobbi Frattini Daniele della Cima

Riparazioni, documento depositato all'udienza del 4 Giugno 2014, ancora l'organigramma Cima prodotto all'udienza del 29/10/2014 e le dichiarazioni rese da Gobbi Frattini in udienza, perché sappiamo bene che ha dichiarato, reso dichiarazioni in udienza. Da tutti questi documenti emergono quali erano le funzioni e pertanto la posizione di garanzia di Gobbi Frattini Daniele, erano queste: pianificazione del lavoro, ottimizzazione della produzione, collaborazione per la realizzazione del sistema di gestione della qualità, verifica delle condizioni tecniche dei contratti e di fattibilità, definizione dei programmi di produzione. Assicurare gli interventi di assistenza tecnica quando richiesto, curare il raccordo con il responsabile di commesse carrozze e mezzi di trazione e comunque del materiale rotabile e comunque, diciamo, come dice lo stesso documento Cima, tutto questo è esemplificativo dalla più generale gestione, della più generale funzione di responsabilità di gestione del settore dei carri merci. Tant'è che egli rispondeva direttamente al direttore generale. E quindi era responsabile anche del raggiungimento degli obiettivi produttivi, era un po' il capo del settore tecnico dell'officina. Allora, anche qui si riconosce il concorso formale tra le imputazioni, tra i capi dal 37 al 39, il reato più grave è quello di disastro ferroviario, pena base anni 6 e mesi 6 di

reclusione, aumentata per il concorso formale a anni 8 e mesi 6.

14. KOENNECHE UWE

Viene poi nell'ordine alfabetico Koenneche Uwe. Era capo officina, formalmente responsabile dell'officina Jungenthal di Hannover, e in particolare era responsabile diretto delle attività di coordinamento e controllo dei lavori nella manutenzione dei carri cisterna e responsabile altresì diretto del collaudo dei lavori terminati. In dette qualità lui ha consentito invece che nell'officina Jungenthal venisse omessa la stesura, o di istruzioni operative particolari, immagino che ne abbiamo tutte le orecchie piene della necessità, nella predisposizione di specifici piani di manutenzione per gli assili da sottoporre a controllo con prove non distruttive, quindi lui ha consentito che venisse omessa la stesura di istruzioni operative particolari per il nostro assile in particolare, e ha conseguentemente omesso di verificare la formazione e istruzione del personale alla citata specifica operazione di manutenzione. D'altra parte ha consentito in tale veste che fosse operato nell'officina Jungenthal, di cui lui era responsabile, un controllo dell'assile soltanto così come da documenti testuali della GATX in 12 minuti, controllo non distruttivo che invece, come verificato in sede di incidente probatorio e da parte dei tecnici della

Lucchini, officina che ripeto è uno dei fiori all'occhiello della produzione industriale in Italia in materia ferroviaria, stimatissima anche all'estero tra l'altro, i tecnici della Lucchini hanno valutato che ci voleva invece un tempo non inferiore a 30 minuti, più in realtà un altro tempo necessario per la calibrazione degli strumenti. Ma, ove pure fosse stato 30 minuti diciamo questo tempo lui ha consentito che invece questa attività fosse svolta in 12 minuti, peraltro usando una apparecchiatura fortemente obsoleta come quella per il banco manuale, come quella in possesso delle officine Jungenthal, e che tale attività fosse effettuata, come già detto, in mancanza di un piano riferimento, di una assile di prova, in assenza del cosiddetto, tra l'altro, disegno quotato che ormai pure dovrebbe essere noto a tutti e così facendo Koenneche ha contravvenuto a molteplici fonti tecniche e doveri di dirigenza non solo di carattere generico ma anche a normative di carattere specifico che gli facevano carico di dotare il personale addetto ai controlli non distruttivi, di istruzioni formailizzate e dettagliate, di verificare i tempi, come ho già detto, e in particolare ha contravvenuto, ma anche qui diciamo si tratta di una materia ampiamente arata nel corso dell'istruttoria dibattimentale e in particolare in questi sette giorni di requisitoria, ha contravvenuto a queste disposizioni tecniche, alle disposizioni tecniche

diciamo di area germanica, VPI 04 seconda edizione appendice 27, sul piano di prova, alle norme Uni EN 583/1 sulle prove distruttive, alla norma tedesca DIN 27201.7 che ormai abbiamo quasi imparato a memoria; inoltre ha consentito che queste verifiche tecniche venissero effettuate con un banco di prova che era stato oggetto di taratura con apparecchi di taratura a loro volta scaduti, così come, diciamo, provato al dibattimento. Gli apparecchi, l'attività di taratura del banco di prova doveva essere, è stata effettuata dalla General Electric e la General Electric a sua volta ha usato per tarare il banco di prova strumenti di taratura che al momento della taratura del banco erano scaduti. Insomma diventa un insieme di anomalie veramente notevoli. Inoltre Koenneche non ha operato il collaudo finale della sala, così come gli competeva e non ha operato, così come gli competeva, il controllo visivo che doveva essere documentato, sul quale tutti ormai potremmo parlare per ore. Le fonti documentali della responsabilità, i documenti di riferimento sono documento aziendale denominato "matrice di funzionamento", del 4/09/2008, depositato all'udienza del 4 Giugno 2014, nonché la "matrice di funzionamento", così si chiamano questi documenti, numero 03, pure depositato forse nella stessa data, il 4 Giugno 2014, ma è sicuro che è depositata ai vostri atti, Presidente. Da questi documenti emergono le sue funzioni di

coordinamento dei lavori, di pianificazione e produzione di capacità, insomma le cose che già abbiamo detto e, l'ho detto all'inizio di questa requisitoria, le qualificazioni soggettive non è che le diciamo oggi, no? Emergono in realtà da tre anni di udienza e poi da specifici anche riferimenti che sono stati effettuati in questi giorni di requisitoria. Quindi possiamo andare alle richieste finali. Concorso formale tra le imputazioni da cui è gravato, reato più grave di cui all'articolo 449, pena base anni 6 e mesi 6, aumentato perché correttamente contestato, riteniamo, l'articolo 61 numero 3 Codice Penale, la previsione dell'evento, anni 7, ulteriormente aumentata per il concorso formale a anni 9.

15. KOGELHEIDE RAINER

Continuando ordine alfabetico viene Kogelheide Rainer, che è stato amministratore delegato della GATX Rail Germania, ha avuto tre funzioni: amministratore delegato della GATX Rail Germania, direttore generale della Officine Jungenthal di Hannover e responsabile delle operazioni tecniche della GATX Rail Europa. Insomma deteneva un bel po' di potere, aveva nelle sue mani tre importanti qualifiche. In dette qualifiche, soprattutto quale direttore generale della officina JU.WA, la Jungenthal, ha omesso ogni dovuto controllo sull'operato dei suoi dipendenti Koenneche e Barth, Carlsson non più perché ne

abbiamo chiesto l'assoluzione e Linowski, nella manutenzione delle sale a livelli IS2, omettendo ogni controllo pur in suo potere anche dopo l'audit dei giorni 24 e 25 Settembre del 2008 svolto dalle VPI, che aveva espressamente rilevato le carenze dell'officina, carenze tali da non concedere in quella sede il riconoscimento a operare le manutenzioni a livelli IS2 e consentendo quindi, contro la posizione di garanzia rivestita e pertanto non onorata e a vantaggio dell'Officina Jungenthal, che la sala 98331 superasse, non dovendolo superare, il controllo manutentivo in officina perché priva di requisiti di idoneità in violazione, oltre che ai canoni ordinari di dirigenza, ai canoni specifici previsti dalle norme tedesche VPI 04, seconda edizione, appendice 2007, della norma UNI EN 583- e dalla norma DIN 27201-7. Ha omesso ancora, avendone il potere, di emanare le istruzioni tecniche in materia di manutenzione provvedendovi purtroppo soltanto dopo l'incidente di Viareggio, con l'emanazione tardiva delle note TFA del 2009 e del 2010 che ormai tutti già conosciamo, e quindi forse non è il caso di soffermarsi. I documenti su cui si fonda la posizione di responsabilità di Kogelheide Rainer sono gli atti trasmessici con la seconda rogatoria dall'Austria, come acquisiti al fascicolo del Tribunale e comunque depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, da questi atti risultano le sue tre qualità precedentemente

riferite. Ah, chiedo scusa, risultano altresì anche da altri documenti: dal documento denominato "matrice aziendale", del 4 Settembre 2008 depositato del 4 Giugno 2014 e dalla "matrice di funzionamento 01", depositato il 4 Giugno 2014. Quindi riteniamo che anche per Kogelheide Rainer si possa passare alla richiesta di pena, richiesta comunque di dichiarazione di responsabilità penale riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi da 67 a 69, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario di cui all'articolo 449 comma 2, pena base anni 7 di reclusione aumentata ex articolo 61 numero 3, come contestato, ad anni 7 e mesi 6, aumentata ulteriormente per il concorso formale con le altre imputazioni a anni 10 di reclusione.

16. KRIEBEL UWE

Kriebel Uwe, è stato dipendente delle Officine Jungenthal di Hannover in qualità di operatore alla verifica ad ultrasuoni sulla sala 98331. Era un po' oggettivamente l'ultima ruota del carro Presidente, però noi ne chiederemo comunque la condanna. Non ha rilevato nell'esercizio della sua attività tecnica, di quello che lui doveva specificamente fare, dei controlli a ultrasuoni che doveva effettuare, non ha rilevato la

presenza di una cricca che all'epoca era di 11 millimetri, che è una profondità, diciamo così, nello studio della propagazione della cricca notevole e che può dare luogo da un momento all'altro al crash, quindi alla rottura dell'assile, non ha rilevato la presenza, l'esistenza di una cricca di circa 11 millimetri che comunque per dimensione e posizione e con la tecnica ultrasonora prescritta aveva una probabilità di essere rilevata del 100%. Quindi abbiamo già detto, con buona pace anche nella sentenza Franzese, e qui non ne verrebbe proprio in aiuto. Quindi non ha svolto con accuratezza l'operazione che se fosse stata svolta avrebbe consentito al 100% di svelare l'esistenza di questo specie di cancro del metallo che stava rodendo l'assile, e quindi in tal modo con questa omissione ha determinato che la sala passasse erroneamente il controllo manutentivo e potesse essere successivamente montata sotto il carrello anteriore del primo carro cisterna del treno 50325, poi deragliato a Viareggio il 29 Giugno del 2009. Peraltro ha operato questa manutenzione un po' alla cieca, perché non disponeva del disegno dell'assile che era uno strumento tecnico e grafico fondamentale per l'esecuzione delle scansioni. I documenti che fondano la responsabilità di Kriebel Uwe sono numerosi, documento aziendale denominato "matrice di funzionamento", del 4/09/2008, deposito del 4 Giugno 2014; "matrice di funzionamento", numero 24,

depositato in udienza del 4 Giugno 2014, che stagliato tutti i vari aspetti della responsabilità di Kriebel. Ancora: "matrice di funzionamento", numero 25, depositata in udienza del 4 Giugno 201; documento aziendale denominato "matrice di funzionamento", del 4/ 09/ 2008 depositato il 4 Giugno 2014, "matrice di funzionamento" numero 39, 2008 depositato il 4 Giugno 2014 ; "matrice di funzionamento" numero 40 depositato il 4 Giugno 2014 ; "matrice di funzionamento", del 4/ 09/ 2008 depositato il 4 Giugno 2014; attestato di esame a ultrasuoni, corso di rinnovo ultrasuoni livello 1 rilasciato il 10/01/2006, depositato nella stessa data; attestato di riqualifica e esame a ultrasuoni rilasciato il 10/11/2006 sempre depositato alla stessa data. In tutti questi documenti ci sta scritto tutto quello che poteva fare Kriebel, il tempo di qualificazione professionale che aveva, il tipo di controlli a ultrasuoni che avrebbe potuto svolgere, il tipo di attività manutentive che erano nella sua sfera di responsabilità, ma ormai anche questo, diciamo, sono terreni ampiamente arati in lungo e in largo. Ovviamente, come diceva giustamente il collega, tutta la documentazione tecnica specifica attinente in particolare a quello che storicamente è stato fatto a Novembre 2008, come attività tecnica sull'assile 98331. Anche qui deve riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi da 49 a 51, reputato più grave il delitto di

disastro ferroviario colposo aggravato; gli si possono riconoscere le attenuanti generiche per il fatto che Kriebel, l'ho già detto, è stata l'ultima ruota, diciamo che cronologicamente è stata la prima ruota, ma diciamo in un ideale disegno gerarchico delle responsabilità, non è una ironia di linguaggio, stavo dicendo l'ultima ruota del carro, ma in effetti è così. Kriebel era soltanto l'esecutore di disposizioni e prassi imprudenti e illegittime che erano stabilite da altri, per questa ragione noi riteniamo che le attenuanti generiche possano essere riconosciute come prevalenti sulla contestata aggravante che gli è contestata, di cui al 61 numero 3. Quindi partiamo da una pena base di anni 6 di reclusione, ridotta per le generiche a anni 4, aumentata per il concorso formale a anni 6 e mesi 8 di reclusione.

17. LEHMANN JOACHIM

Passiamo all'imputato numero 17, Lehmann Joachim; è stato supervisore e responsabile degli esami non distruttivi presso la Jungenthal, è un cosiddetto terzo livello. Sulla carta è uno di quelli tecnicamente, dovrebbe essere uno di quelli tecnicamente molto capace e in questa qualifica ha omesso, cosa che gli competeva, la stesura e la validazione di istruzioni operative particolari per li assili e ha omesso la conseguente formazione ed istruzione del personale che nello specifico era costituito da un tecnico di primo livello Kriebel, da un

tecnico in possesso della qualifica di secondo livello, Schroter, e che avrebbero dovuto procedere su disposizione di un terzo livello, Lehmann, che è appunto il nostro imputato, che aveva la responsabilità di validare la procedura manutentiva per renderla esecutiva. Con le omissioni che gli abbiamo contestato Lehmann ha consentito che venisse operato un controllo dell'assile in totale mancanza di istruzioni operative, come già detto già in 12 minuti invece almeno dei 30 che sarebbe stati necessari, in mancanza di un piano di prova o standard di riferimento per l'assile oggetto di controllo, e violando, al di là, diciamo, di criteri di tecnica prudente e diligente, violando nello specifico l'appendice 27 della VPI 04 seconda edizione, la UNI EN 583.1 e la DIN 27202/7 che noi ormai già conosciamo. Infine ha consentito l'utilizzazione di un apparato di prova, di banco di prova, tipo USM3, numero 30122734 privo di corretta taratura per le stesse ragioni che già ho esposto in precedenza e sulle quali pertanto non mi dilungherò. Gli elementi documentali su cui si basano queste responsabilità sono: documento aziendale denominato "matrice di funzionamento", del 4/ 09/ 2008, attestato di nomina a supervisore degli esami non distruttivi del 27/08/2008, certificato di abilitazione ad eseguire gli esami a ultrasuoni a livello tre depositato come gli altri il 4 Giugno 2014, certificato

di abilitazione ad eseguire l'esame visivo a livello tre, che ho già citato, perdonatemi se sono ripetitivo, questo è un altro, uno è allegato 45 e l'altro è l'allegato 46 all'annotazione dell'ispettore Laurino del 28/7/2010. Ancora certificato di abilitazione ad eseguire l'esame a particelle magnetiche livello tre, parimenti depositata l'udienza del 4 Giugno 2014; ancora un altro certificato di abilitazione parimenti depositata l'udienza del 4 Giugno 2014. Tra l'altro il signor Lehmann che si assumeva la qualifica di terzo livello, e quindi si assumeva la qualifica di supervisore degli esami non distruttivi, nomina fatta dal Carlsson Andreas, in realtà supervedeva ben poco, perché è documentato la pressoché costante assenza di Lehmann nell'officina. E' stato presente ben poco e quindi ben poco in realtà ha potuto supervedere. Chiediamo pertanto anche la dichiarazione di penale responsabilità per Lehmann Joachim, sempre concorso formale tra le contestazioni che gli sono state imputate, dalla numero 55 alla numero 57, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario, pena base anni 6 e mesi e 6 di reclusione, con generiche equivalenti alla contestata aggravante esplicitamente enunciata 61 numero 3 alla fine del capo 57, con l'aumento per il concorso formale, richiesta di pena finale di anni 8 e mesi 3 di reclusione.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 13:27.
- Viene ripreso il procedimento alle ore 13:35.

Pubblico Ministero - Dottor Amodeo

18. LINOWSKI PETER

Linowski Peter, è stato responsabile del sistema di manutenzione della GATX Rail Europa e responsabile, unitamente a Kogelheide, dell'elaborazione delle regole interne della manutenzione delle sale e dei carrelli, le cosiddette TFA inoltrate alle tre società del gruppo GATX Rail Germania, Austria e Polonia. In tale qualità ha omesso di verificare o ha addirittura consentito che all'interno dell'Officine Jungenthal di Hannover si operasse senza istruzioni tecniche per la manutenzione degli assili come concretamente accaduto per il nostro 98831. Ancora: ha omesso di verificare o addirittura ha consentito che in detta officina si operassero le manutenzioni, come anche nel nostro caso specifico, senza le necessarie abilitazioni tecniche come per l'esame magnetoscopico sull'assile, come ampiamente emerso nel corso dell'istruttoria dibattimentale e anche specificato in requisitoria e ancora ha omesso ogni controllo in suo potere, pur dopo l'audit del 24 e 25 Settembre 2008 da egli stesso condotto in rappresentanza dell'organizzazione VPI, consentendo quindi, per effetto di tutte queste omissioni, che la sala 98331 superasse

erroneamente il controllo manutentivo in officina e quindi venisse poi montata sotto il carro. Tutto questo tra l'altro, diciamo, in violazione delle norme VPI. Lo ripeto, anche in questo caso, appendice 27 VPI 04, in violazione della UNI EN 583-1, della DIN 27201-7. E, diciamo così, con la considerazione che poi successivamente ai fatti emana delle disposizioni TFA con cui norma in materia di classificazione delle sale, controllo visivo degli assili, applicazione di regole manutentive VPI, ma questo dopo i fatti. La documentazione sulle funzioni e sulla posizione di responsabilità di Linowski Peter è basata sulle istruzioni, su quanto trasmessoci innanzitutto dalla autorità giudiziaria austriaca a seguito della seconda rogatoria con l'Austria, tra cui l'organigramma della GATX Rail Europa. Si tratta di documenti depositati all'udienza del 16 Luglio 2014. Altri documenti, questi con riferimento, diciamo, alle funzioni di Linowski, unitamente a Kogelheide di responsabile dell'elaborazione delle regole interne della manutenzione delle sale degli assili, ecco queste altre funzioni sono basate, fondate, su questi altri documenti: la cosiddetta istruzione tecnica TFA numero 020102, del 13 Gennaio 2010, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, come pure su quanto prescritto nel manuale di manutenzione VPI depositato all'udienza del 12/11/2014. Poi dagli

organigrammi vediamo la sua funzione di responsabile del sistema di manutenzione. Vi sono degli schemi di tutto il gruppo che Voi potete consultare appunto guardando i documenti che già avete ai vostri atti e in particolare quel librone in cui ci stanno tutte queste fonti documentali per tutti i gli imputati. Quindi anche per lui chiediamo la dichiarazione di penale responsabilità, con la solita trama processuale, concorso formale tra le imputazioni di cui ai numeri da 70 a 72, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario, pena base anni 6 e mesi 6 di reclusione, aumentato per il contestato articolo 61 numero 3, contestato in fatto e in dritto a anni 7, con ulteriore aumento per il concorso formale a anni 9 e quindi richiesta di pena finale anni 9 di reclusione.

19. MAESTRINI EMILIO

Maestrini Emilio è stato responsabile dell'Unità Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema di Trenitalia S.p.A. e pertanto in tale veste era responsabile della promozione, dello sviluppo, delle competenze tecnologiche e di ingegneria relative al materiale rotabile, con il relativo pertanto di determinare le scelte aziendali di tipo tecnico e normativo idonee a assicurare la sicurezza dell'esercizio, la sicurezza del lavoro, la sicurezza dell'ambiente e ad assicurare la definizione del piano di

sicurezza annuale di Trenitalia S.p.A. . In tale veste era responsabile altresì della determinazione, unitamente alla Divisione Cargo di Trenitalia, della analisi delle situazioni critiche e di esercizio tra cui i deragliamenti, relative al trasporto di merci pericolose con carri cisterna rotabili utilizzati dalla predetta Divisione Cargo di Trenitalia, alla valutazione dei rischi specifici inerente la sicurezza dell'esercizio; era altresì tenuto a garantire le misure di carattere tecnico operativo idonee a eliminare e a mitigare i predetti rischi. Le base documentali su cui si fonda questa posizione di garanzia sono la procura notarile del 9 Febbraio 2007, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, l'organigramma di Trenitalia al 15/06/2009 depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, il documento "missioni e responsabilità", di Trenitalia depositata all'udienza del 16 Luglio 2014. Da questi documenti si legge che i doveri che incombono sul responsabile dell'Unità Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema di Trenitalia S.p.A. sono quelle di assicurare il presidio della sicurezza dell'esercizio, di massimizzare i livelli di sicurezza in coerenza con le regole definite da R.F.I. e con la normativa di riferimento; ancora questo responsabile deve assicurare la definizione del piano di sicurezza annuale, l'attuazione delle politiche in tema di sicurezza sul

lavoro, supporta la competente struttura di Direzione delle Risorse Umane e la definizione e verifica dell'assetto della responsabilità in materia di sicurezza del lavoro, assicura la progettazione del sistema di gestione di qualità di Trenitalia, assicura la gestione tecnica dei progetti delle commesse di investimento dei rotabili, e qui viene al pettine il nodo dell'attrezzaggio dei carri cisterna con sistema di cui ha parlato il collega che però, diciamo, è l'unica cosa che, anche se c'è stato uno stop poi allo sviluppo di questo progetto, è una contestazione che sul punto specifico forse viene meno per l'imputato Maestrini il punto della gestione delle commesse di investimento dei rotabili. Ma gli altri punti diciamo restano pienamente in piedi. Anche qui basta guardarsi tutta la documentazione che comunque è allegata, in particolare si richiama la procura del 9 Febbraio 2007, in cui sono stagliati i compiti attribuiti all'ingegnere Emilio Maestrini. Definire, per esempio, al punto 4, criteri generali e standard in materia di sicurezza nella gestione del materiale rotabile, gestire rapporti con la società fornitrice di servizi e prodotti collegati all'area di competenza; ancora attività di controllo in materia di attività pericolose in genere, attività potenzialmente inquinanti in atmosfera, detenzione e trasporto di materiale addirittura radioattivo, ma non è

il nostro caso. E quindi in particolare: trattare e concordare con le amministrazioni degli enti preposti ai relativi controlli dando esecuzione a quanto convenuto o comunque a quanto disposto dalla legge ai fini del pieno rispetto di ogni normativa anche in relazione alla tutela dei terzi in merito a tutti quei punti che poi stavo analiticamente indicando. Nel documento della Direzione Ingegneria e Sicurezza e Qualità di Sistema è specificato garantire lo sviluppo delle competenze e tecnologiche di ingegneria sul materiale rotabile, garantire la normativa in coerenza con gli indirizzi strategici, la normativa aziendale in materia di sicurezza e esercizio del lavoro, e via dicendo. Poi insomma basta un po' andarseli a leggere. Pertanto anche per Maestrini Emilio chiediamo la condanna: riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi da 28 a 30 e reputato più grave il delitto di disastro ferroviario, partendo da una pena base di anni 8 di reclusione, con riconoscimento delle attenuanti generiche, anni 6 di reclusione, aumento per il concorso formale a anni 8.

20. MANSBART JOHANNES

Mansbart Johannes è stato amministratore delegato della GATX Rail Europa, in realtà si trattava della GATX Rail Austria, e in tale qualità proprietaria e detentrica del carro oggetto dell'incidente. In tale qualità, ripeto, ha omesso di adottare o fare adottare, nella GATX Rail

Austria, e comunque per le società controllate, un sistema di controlli, di deleghe, di formazione, di istruzione che fosse adeguato e efficace ai fini dell'accertamento della regolarità o meno delle operazioni tecniche di manutenzione, verifica e controllo eseguite presso le officine. Officine incaricate della manutenzione dei carri di proprietà proprio della GATX. Ha anche, la società che rappresentava, noleggiato in favore della Cargo Chemical S.r.l., poi Business Unit, Industria Chimica e Ambiente, un attrezzatura di lavoro non correttamente mantenuta e in particolare il carro cisterna coinvolto nell'incidente che montava sotto uno dei sui carri un assile, il 98331 che presentava un fusello criccato, e privo di tracciamento, privo di storia, privo di qualsiasi conoscenza anche da parte,... innanzitutto da parte della GATX. Ha omesso ancora, nelle qualità predette, nella qualità predetta, di vigilare quale locatore, anche quale locatore, sulla bontà della manutenzione che veniva fatta sui rotabili di sua proprietà e sui loro componenti, e in particolare sulla bontà della manutenzione in concreto eseguita presso l'Officina Jungenthal di Hannover, che di fatto era sotto il suo controllo, e per tutto questo complesso di omissioni ha determinato la messa in esercizio finale del carro che poi è stato coinvolto nell'incidente contravvenendo peraltro a numerosi fonti tecniche di

riferimento, quali i già nominati manuali VPI 04 UNI EN 583-1, DIN 27201-7. Gli elementi documentali che stanno alla base nella cristallizzazione di questa posizione di responsabilità si ricavano da quanto riportato nel registro delle imprese B del Tribunale di Amburgo trasmessoci per rogatoria dall'autorità austriaca, estratto ovviamente dal registro delle imprese, oggetto di deposito. E ancora dall'organigramma della GATX Rail Europa, come depositato all'udienza del 16 Luglio 2014. In effetti per quanto poi la circolare, la disposizione EBA 2007 venisse impugnata, Mansbart era il principale destinatario delle prescrizioni di questa circolare. Tra l'altro, voglio dire, io non so cosa verrà detto in merito alla questione dell'impugnazione, ma è evidente che una cosa è, suppongo, anche per il dritto tedesco, la portata amministrativa di un provvedimento, altra cosa sono i generalissimi principi di prudenza, diligenza e perizia che in fondo erano quelli che erano richiamati nella circolare, che viva Dio non sono soggetti a nessuna forma di impugnazione. Riteniamo pure per Mansbart di richiedere la dichiarazione di penale responsabilità, la solita trama: concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi da 76 a 78, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario colposo articolo 449. Pena base anni 7 di reclusione, aumento per 61 numero 3 a anni 7 e mesi 6, ulteriormente aumentato per il concorso formale con le

altre imputazioni, anni 10 di reclusione.

21.MARGARITA GIULIO

Margarita Giulio. Margarita Giulio è stato dal 2005, e fino a Giugno del 2008, direttore della struttura operativa di R.F.I. S.p.A. Sistema di Gestione e Sicurezza Circolazione Treni e Esercizio Ferroviario. Si trattava di un organismo deputato tra l'altro a contribuire alle scelte del gestore dell'infrastruttura necessario a garantire la sicurezza del trasporto ferroviario e quindi della circolazione e a garantire l'elaborazione del piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario. Ora, peraltro, la citata struttura, Sistema di Gestione Sicurezza Circolazione Treni Esercizio Ferroviario era tenuta, e quindi ne era tenuto anche il soggetto che la dirigeva, a promuovere lo sviluppo delle competenze tecnologiche di ingegneria relative all'armamento, al materiale rotabile, e alla definizione delle misure, delle proposte tecniche, necessarie a assicurare la sicurezza dell'esercizio ferroviario. A ogni modo era tenuto ancora a contribuire a determinare le scelte aziendali di tipo tecnico, di tipo normativo, idonee a assicurare la sicurezza dell'esercizio, e era altresì competente anche a determinare la velocità di circolazione sulle linee ferroviarie. E anche, tra l'altro, garantire la sicurezza del lavoro, così come emerge dalla ricchezza di compiti

al medesimo attribuiti, dai documenti che sono stati già acquisiti e depositati. Innanzitutto facciamo riferimento all'ordine di servizio numero 166 AD di R.F.I. del 29 Luglio 2005, depositato all'udienza del 16 Luglio 2014, all'ordine di servizio ODSO della struttura operativa numero 71/AD di R.F.I., del 23/12/2002 depositato all'udienza del 16 Luglio 2014. Ancora nel documento nominato "Articolazione organizzativa e missione e responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2009 depositato all'udienza del 16 Luglio 2014. Questo con riferimento ai compiti tipici del direttore della struttura operativa di R.F.I. Sistema di Gestione Sicurezza Circolazione Treni. Questi compiti in questi documenti sono esplicitati: curare i rapporti con l'organismo ministeriale e vigilanza sulle ferrovie, contribuire alle scelte politiche e strategiche in termini di sicurezza da parte del gestore; archiviare e analizzare in maniera sistematica situazione e eventi, segnalazioni e inchieste relative alla circolazione ferroviaria; identificare le aree di non conformità; analizzare i report trasmessi dalla Direzione Movimento Manutenzione CESIFER; elaborare i report sulle prestazioni in termini di sicurezza della circolazione treni; assicurare l'elaborazione del piano della sicurezza annuale dell'intero sistema ferroviario; ricevere i manuali di sicurezza, le procedure di sicurezza, le corsie di sicurezza, i piani di sicurezza

elaborati in base agli elementi di indirizzo forniti tra l'altro da CESIFER; garantire l'attività di competenza e rispetto della normativa e degli standard dirigenti in tema di esercizio di sicurezza ferroviaria. Lui è stata a interim anche responsabile della Direzione della Strutta Norme e Standard di Circolazione e le funzioni derivanti da questa attribuzione sono: definire le norme, le disposizioni, le prescrizioni che sovrintendono l'esercizio ferroviario in qualsiasi situazione di esercizio e in condizioni di impianto normali o degradate; definire partecipando alle fasi di progettazione, sperimentazione, realizzazione di sistemi innovativi ai fini sempre della normativa d'esercizio; definire la normativa per il trasporto delle merci pericolose (definire la normativa per il trasporto delle merci pericolose, ove servisse un'ulteriore prova che questo compito è proprio di R.F.I., lo troviamo scritto nei documenti ufficiali); definire la normativa per il trasporto delle merci pericolose e nocive sulla base degli standard tecnico normativi e organizzativi emanati dall'istituto sperimentale; poi accertare (inc.) con CESIFER il possesso da parte delle imprese ferroviarie dei requisiti di operatività; garantire il presidio standard di interoperabilità; garantire l'adozione di interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza; contribuire alla definizione, limitatamente alla

sicurezza delle istruzioni, per la sicurezza degli operatori, e via via leggendo. Questi ulteriori compiti sono attestati da questi documenti: "articolazione organizzativa e missione e responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2009 depositata all'udienza del 16 Luglio 2014. E' stato anche responsabile a il interim del settore Analisi Interoperabilità e Formazione e anche qui vi risparmio, perché scritto, perché possiamo farci riferimento, quindi abbiamo un dato concreto a cui riferirci. Le indicazioni sono sempre in materia di sicurezza della circolazione e di valutazione degli standard di interoperabilità e, anche per questa ulteriore funzione, vi sono ovviamente dei documenti di riferimento che sono l'"articolazione organizzativa e missione e responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2009, documento depositata all'udienza del 16 Luglio 2014. Insomma poiché si tratta di atti di depositati basta un po' andarseli anche a guardare, noi comunque qui facciamo integrale riferimento agli stessi. Riteniamo pertanto che si possa dichiarare la penale responsabilità anche di Margarita Giulio, riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi da 107 a 109, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario colposo ex articolo 449 comma 2 Codice Penale, partendo da una pena base di anni 9 di reclusione e riconosciuto l'aumento per il concorso formale la nostra finale è di anni 13 di

reclusione.

22. MARZILLI ENZO

Marzilli Enzo è stato responsabile della struttura Operativa, Direzione Norme Standard e Sviluppo e Omologazione in R.F.I. dal 3/10/2006 al 26/9/2009, e in tale posizione aveva le funzioni di: curare la definizione delle norme degli standard di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario; curare l'elaborazione delle disposizioni e delle prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario; curare l'elaborazione delle specifiche di affidabilità, disponibilità, manutenibilità e sicurezza, le ben note RAMS, del sistema infrastrutturale; curare lo studio, lo sviluppo di innovazione tecnologiche; assicurare l'omologazione dei componenti e dei sistemi necessari ai fini della sicurezza della circolazione; assicurare la sperimentazione allargata secondo le norme tecniche CENELEC dei componenti necessari all'infrastruttura; garantire la normativa di settore; collaborare all'emanazione della normativa tecnica; garantire il rispetto della normativa e degli standard vigenti per assicurare la sicurezza della circolazione dell'esercizio ferroviario; assicurare l'attuazione del livello direzionale del sistema integrato di gestione della sicurezza; assicurare la definizione di politiche di indirizzo in materia di sicurezza; assicurare il

coerente funzionamento del sistema integrato di gestione per la sicurezza; assicurare la produzione del piano integrato annuale di sicurezza della società e via dicendo. Ancora collaborare alla emanazione della normativa tecnica e degli standard organizzativi per il trasporto delle merci pericolose. La sua posizione pertanto lo rendeva sicuramente garante dell'attivazione e definizione del quadro regolamentare tecnico e normativo per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario. Si è reso pertanto responsabile di una violazione di una serie di disposizioni che sono tra l'altro richiamate nel capo d'imputazione, d.p.r. 753/80 , decreto nel Ministero dei Trasporti e della Navigazione, 247 Vigilanza 3 del 22/5/2000, decreto numero 1 del 6/4/2009 di ANSF, decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 138 T del 31/10/2000 decreto legislativo 8 Luglio 2003 numero 188, con particolare riferimento al comma 2 dell'articolo 11 in quanto il gestore dell'infrastruttura e responsabile del controllo della circolazione sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo delle infrastrutture e dell'articolo 8 comma 1, 3 e 4 del decreto legislativo 10 Agosto 2007 numero 162 e anche di una serie di disposizioni del decreto legislativo 81/08 in particolare dell'articolo 15, comma A e B, e 17 e 28 del predetto decreto, come anche dell'articolo 15, comma 1 lettera C e

18 comma 1 lettera Z, 15 comma 1 lettera A, 15 comma 1 lettera F, 15 comma 1 lettera D, 15 comma 1 lettera Q, 15 comma 1 lettera A e 28 commi 1 e 2 del predetto decreto. Le funzioni e i compiti di Marzilli Enzo sono anche questi supportati da una documentazione che è stata acquisita agli atti. Abbiamo innanzitutto la documentazione relativa alle sue funzioni di responsabile della Struttura Operativa Direzione Norme e Standard Sviluppo e Omologazione, ruolo che ha svolto in R.F.I. dal 3 Ottobre 2006 al 26 Settembre 2009. I documenti che comprovano queste funzioni sono: la procura notarile del 19 Febbraio 2007, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, il documento nominato "articolazione organizzativa e missione e responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2009. Questi documenti attestano le sue funzioni come responsabile della Struttura Operativa Direzione Norme e Standard Sviluppo e Omologazione, leggo un po' tra le righe, perché basta fare riferimento a questi: curare la definizione delle norme e degli standard di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario ai fini della proposta per la definizione dei ministeri; assicurare gli aspetti tecnologici e le attività finalizzate alla realizzazione del piano di migrazione per l'interoperabilità della realizzazione dei corridoi interoperabili; assicurare l'omologazione dei componenti e dei sistemi necessari all'infrastruttura nazionale ai

fini della sicurezza della circolazione; garantire l'aggiornamento dei capitolati tecnici; curare i rapporti con gli organismi tecnici e di normazione di istituti esterni al gruppo; e via dicendo. Poi insomma si possono anche un po' andare a leggere. Lui ha svolto anche funzioni di responsabile della struttura operativa Armamento a interim dal 31/12/2007 al 23/7/2008, i documenti che attestano le responsabilità connesse a queste funzioni, ripeto questi documenti sono: l'ordine di servizio numero 23 AD di R.F.I. del 21/12/2007, depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, il documento chiamato "articolazione organizzativa e missione e responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2009 depositata all'udienza del 16 Luglio 2014, e i compiti diciamo così connessi a questa carica erano quelli di: elaborare e aggiornare le specifiche e gli standard e normativi e contrattuali per il controllo e la manutenzione dell'armamento; attestare anche ai fini del certificato di sicurezza la regolare interazione ruota-bordino-rotai (è ricorrente questa funzione); elaborare le procedure per le variazioni di velocità di fiancata, cioè per la velocità dei treni tout court; curare la ricerca e la comparazione con metodi e valori di altre ferrovie europee; curare i rapporti con gli organismi tecnici qualificati nazionali e internazionali relativi agli studi sull'armamento, aggiornare il materiale

specialistico per la formazione del personale, garantire il rispetto della normativa e degli standard vigenti in tema di esercizio e sicurezza ferroviaria e via discorrendo. Ma il tema diciamo è questo. Anche per Marzilli chiediamo la dichiarazione di penale responsabilità, sempre riconosciuto il concorso formale, e ritenuto sempre più grave il reato di disastro ferroviario colposo aggravato, pena base anni 9, generiche anni 6, concorso formale anni 9. Anni 9 quindi richiesta finale.

23. MAYER ROMAN

Mayer Roman è stato responsabile della manutenzione flotta carri merci di GATX Rail Austria che, l'abbiamo visto, essere la società capofila di tutte le altre società GATX operanti in Europa, società proprietaria, detentrica e locatrice del carro cisterna coinvolto nel disastro di Viareggio, fornito in locazione a Logistica e poi successivamente a cascata a Trenitalia. Ora il Mayer nella predetta sua qualità ha omesso di adempiere all'obbligo di vigilare sulla bontà della manutenzione e in particolare per il nostro caso specifico, che veniva effettuato sui rotabili di proprietà della GATX Austria e sui loro componenti e in particolare svolto dalla JU.WA.. In particolare quindi i controlli manutentivi svolti dalla JU.WA. sull'assile 98331. La Jungenthal era una officina sotto il controllo della società di cui il Mayer

era responsabile della manutenzione, pertanto nella qualità predetta non ha impedito che venissero svolte tutte quelle attività che invece dovevano essere svolte ed è pertanto responsabile di tutte le omissioni tecniche e operative che fino a questo momento abbiamo riferito alla Officina Jungenthal di Hannover; senza che stiamo qui a ripeterle, i piani di prova, lo strumento di verifica con taratura scaduta, per intenderci, con controllo effettuato con strumenti di taratura scaduta, e mancanza di abilitazione al magnetoscopico, mancanza di istruzioni operative e via dicendo. Tutte quelle che sono state in precedenza già indicate. Tra l'altro lui risulta il soggetto che ha materialmente trasmesso la stile 98331 alla Cima. Facendo tutto questo quindi, omettendo qualsiasi controllo sulle attività manutentive in concreto svolto sull'assile, in violazione anche dell'articolo 18 comma 1 lettera Q e 23 del decreto legislativo 81/08, perché è lui che ha spedito l'assile, e in violazione ovviamente delle norme specifiche tecniche da lui esigibili, VPI 04, appendice 27, UNI EN 583-1, DIN 27201-7. Allora le fonti normative consistono nei documenti che ci sono stati trasmessi con la prima rogatoria dall'Austria e depositati all'udienza del 16/7/2014 da cui emergono tutte queste... emerge fondamentalmente la qualifica del Mayer quale responsabile manutenzione flotta carri. Ricordiamo ancora

che il teste Grunhagen all'udienza del 23/09/2015 ha confermato che il Mayer era direttore tecnico e responsabile della manutenzione della flotta carri merci GATX Austria, poi come già detto è in atti il documento di invio della sala di GATX a Cima, a firma proprio di Mayer. Per tutte queste ragioni riteniamo che si possa dichiarare la responsabilità personale anche di Mayer Roman, per le imputazioni dei numeri dai 73 a 75, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario colposo, pena base anni 6 e mesi 6 di reclusione, con generiche equivalenti alla contestata aggravante, esplicitamente enunciato alla fine del capo 75, con l'aumento per il concorso formale si arriva alla nostra richiesta finale di condanna a anni 8 e mesi 3 di reclusione.

24. MORETTI MAURO

Moretti Mauro è, tra l'altro, materia trattata molto molto recentemente al dibattimento, quindi possiamo anche dare per conosciuti tutti i documenti citati, quindi non staremo qui, ormai sono ben noti, almeno nella prospettazione dell'accusa, e Moretti Mauro, diciamo, è stato sia amministratore delegato dal 2 Luglio del 2001 al 25 Settembre del 2006 di R.F.I. S.p.A. , e dal 2006 in poi, dalla fine del 2006 o dall'inizio del 2007, c'è comunque un verbale del consiglio di amministrazione del 27/04/2007, comunque a partire da questa data è stato

amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. che poi ha assunto la denominazione di Ferrovie dello Stato Italiano S.p.A., società capogruppo e detentrica dell'intero pacchetto azionario e dei correlativi poteri di controllo, tra l'altro di Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A., come pure di Logistica. Da una visura storica di FS risulterebbe da Giugno del 2006 che Mauro Moretti ha ricoperto la funzione di amministratore delegato di Ferrovie dello Stato. Ma insomma non mi sembra che questi dati temporali spostino più di tanto i termini del problema. Nella qualità di amministratore delegato, nella qualità precedente, quella ricoperta dal 2001 fino al 2006 era comunque tenuto a garantire le condizioni tecniche di sicurezza della circolazione dei treni dell'esercizio ferroviario, anche promuovendo lo sviluppo delle necessarie capacità tecnologiche e ingegneristiche. Quindi era tenuto all'emanazione di disposizioni, istruzioni e prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare i necessari livelli di sicurezza dell'esercizio ferroviario in base a una serie complessa di disposizioni che peraltro sono indicate in contestazione e alle quali qui si fa, per la parte di elencazione, integrale riferimento. Ecco, siamo ancora nell'ambito del campo di R.F.I., siamo ancora nell'ambito di amministratore delegato di R.F.I., e in questa qualità: non ha valutato il rischio insito nella

circolazione dei treni, trasportanti merci pericolose o comunque infiammabili o esplosivi, di fuoriuscita incontrollata, anche a seguito di uno svio dei carri che contenessero queste sostanze, del loro spargimento nell'ambiente e della loro esplosione o del loro incendio; non ha valutato il possibile taglio del serbatoio contro un ente ferroviario idoneo a tagliarlo, soprattutto tenendo conto che essendo responsabile del taglio l'assile, almeno nelle prospettazioni dell'accusa, nelle fondate ritengo prospettazioni dell'accusa il picchetto 24 era realizzato sicuramente in condizioni tali da poter generare un taglio in una cisterna, non valutando quindi la presenza di picchetti, costituenti un pericolo, sottovalutando pertanto anche, diciamo così, il tono, il taglio e le prescrizioni della specifica tecnica R.F.I. TCAR STR 01002A, quella che prescriveva la sostituzione del picchetto ancora nel 2001, ma si trattava di prescrizioni comunque, abbiamo visto, risalenti; non ha valutato altresì, e stiamo sempre nel campo delle sue responsabilità quand'era amministratore delegato di R.F.I. il gravissimo rischio che un accadimento del genere potesse avvenire durante il passaggio di treni trasportanti merci pericolose all'interno di una stazione situata in zona estremamente prossima a civili abitazioni, così come è successo per Viareggio. E pertanto non ha neanche valutato la

necessità o l'opportunità di adottare la misura prudenziale dell'abbassamento della velocità transitando detti treni a velocità elevatissima su binari che si trovano sostanzialmente all'interno di centri abitati. Per quanto riguarda poi la sua qualità di amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. , Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. , ormai abbiamo visto benissimo praticamente, e quindi non staremo qui a ripeterlo, il potere totale di ingerenza di detta struttura nelle attività di Logistica, Trenitalia e R.F.I., e quindi era dotato in sintesi di poteri di gestione e direzionali di tipo apicale e di indirizzo e di coordinamento nei confronti delle controllate Trenitalia, R.F.I. e anche Logistica. Tra l'altro non ha sicuramente ommesso, non si è sicuramente astenuto dall'esercizio concreto di tali poteri, come ampiamente è dimostrato dagli atti e anche dalla parte di requisitoria che ha riguardato specificamente questo tema. Società, R.F.I., Trenitalia, ma anche Logistica, tutte peraltro svolgenti attività omogenee e, in tale veste di, diciamo così, titolare della capogruppo era dotato di poteri tali da affiancarlo in veste apicale di diritto e di fatto nella amministrazione delle società controllate, affiancarlo ai legali rappresentanti delle medesime. In tale rilevantissima, e vorrei dire preponderante, pesante, posizione di potere e pertanto di garanzia, e quindi

nell'esercizio dei suddetti poteri apicali e gestionali anche nelle controllate, non ha provveduto all'effettuazione di una valutazione dei rischi del trasporto ferroviario di merci pericolose, adeguato a una valutazione dei rischi specifici, come di quanto è successo a Viareggio il 28 Giugno del 2009, e non ha vigilato, non è intervenuto, sui rispettivi ulteriori garanti, cioè gli amministratori delegati di R.F.I. e Trenitalia, avendone il potere, - altroché se non ce l'aveva! - affinché fossero valutate e adottate le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, erano necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro e comunque di quei poveri terzi che si trovavano gomito a gomito con l'esercizio dell'attività ferroviaria. Presidente io ritengo che proprio con riferimento a Moretti potremmo fare a meno di, considerata l'ampissima, diciamo così, esposizione, le funzioni sono tutte numerose, sia come amministratore delegato di R.F.I. che della capogruppo, stagliate nei documenti che sono stati già depositati all'udienza del 16 Luglio 2014, e che sono contenuti comunque in quella sorta di *sancta sanctorum* che è stata già depositata nel 2014. Possiamo pertanto passare alla richiesta di dichiarazione di penale responsabilità per Mauro Moretti, riconosciuto il concorso formale tra le tre imputazioni di cui è

accusato, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario colposo ex articolo 449 comma 2 Codice Penale, reputato di poter partire da una pena base di anni 10 di reclusione chiediamo una pena finale di anni 16 di reclusione, riconosciuto il concorso formale con le altre imputazioni.

25. PACCHIONI GIUSEPPE

Per Pacchioni Giuseppe chiediamo l'assoluzione perché siamo nel mondo Cima, Pacchioni Giuseppe in realtà ha formalmente incaricato delle attività tecniche Pizzadini e Gobbi Frattini, una delega che poteva legittimamente fare. Cioè una delega soltanto di esecuzione di attività tecniche, non una delega di valutazione rischi e di quant'altro assimilabile. No, questo è proprio una cosa, dice io gli do l'incarico di effettuare queste operazioni di carattere materiale. Quindi per quanto Pacchioni sia il firmatario di quella lettera che, ma è evidente che poi Pacchioni in quella lettera, come dire, parla derelato, gli dice... gli riferisce cose che gli sono state dette dai suoi dipendenti, quindi per quanto sia firmatario della lettera che noi abbiamo anche citato per qualificare la posizione della Cima si vede bene, anche dal testo di quella lettera, che riferisce cose che gli sono state dette da altri. Probabilmente Pacchioni capisce poco, non è (inc.) operativo, e un ruolo tecnico diciamo. Quindi l'assoluzione è perché avendo formalmente

incaricato delle attività tecniche Pizzadini e Gobbi Frattini, e trattandosi in ogni modo di attività delegabili, non c'è prova di una sua ingerenza negli adempimenti tecnici e manutentivi che gli sono stati contestati.

26. PEZZATI ANGELO

Passiamo a Pezzati Angelo: è stato direttore compartimentale infrastruttura di Firenze dal 25/07/01 al 30/04/08. In tale qualità non ha...

PRESIDENTE - Analoga a Di Venuta la posizione.

P.M. DOTT. AMODEO - Sì, è analoga però non è proprio uguale Presidente. Allora in detta qualità non ha valutato né segnalato l'eventuale opportunità di sostituzione della picchettazione tradizionale per motivi di sicurezza negli attraversamenti urbani e sulle linee a maggior rischio nella predetta qualità ancora non si è attivato nell'esercizio dei suoi doveri denunciando e sanzionando le palesi omissioni nella valutazione dei rischi relativi in generale al trasporto di merci pericolose, né la mancata adozione delle misure e cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, soprattutto in occasione della dismissione dei picchetti metallici che già ho citato precedentemente con riferimento a Di Venuta, sostituzione che doveva essere effettuata sulla base della ben nota specifica TC CAR... eccetera eccetera... E comunque non ha provveduto, né dato disposizioni o direttive, affinché

si provvedesse al rispetto concreto della disciplina sulla sicurezza del lavoro omettendo di fare rispettare a tutela del compartimento di competenza da parte di R.F.I. la normativa relativa all'effettuazione di una valutazione dei rischi, del trasporto ferroviario di merci pericolose, come dire, ritagliata nella fattispecie sulla stazione di Viareggio. Diciamo che Pezzati Angelo è stato direttore compartimentale in epoca precedente al disastro di Viareggio ma si trova a dover rispondere per il ben noto principio che la successione nel tempo nelle posizioni di garanzia - questo è vero anche per Moretti quanto ad amministratore delegato di R.F.I. - non vale a elidere la responsabilità penale per omissione che *ratione temporis* è comunque ascrivibile. I documenti di riferimento sono la nota R.F.I. DLE/A/0011P2010002386 del 31 Maggio 2010. Dalla stessa si ricavano anche, diciamo, le definizioni dei ruoli, quindi basta fare riferimento alle documentazioni acquisite. Chiediamo pertanto la dichiarazione di penale responsabilità per Pezzati Angelo, riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi da 82 a 84, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario, pena base anni 5, riduzione per le generiche a anni 3 mesi 10, aumento per il concorso formale a anni 5 e mesi 6.

27. PIZZADINI PAOLO

Pizzadini Paolo è stato capo commessa del settore carri e

responsabile tecnico del reparto sale dell'azienda Cima riparazioni S.p.A.. In tale qualità era responsabile della individuazione delle caratteristiche dei rotabili da sottoporre a lavori di riparazione e manutenzione, divisione e sostituzione di parti, e altresì è responsabile dell'effettuazione delle attività di controllo e collaudo dei carri. Altresì era tenuto in dette qualità a controllare e verificare le attività di montaggio dell'assile 98331 e comunque a sovrintendere e vigilare sull'esecuzione di detta attività da parte dei suoi collaboratori e dipendenti. Era perciò tenuto a un obbligo di protezione dei beni della sicurezza pubblica e della salute, della sicurezza della circolazione. Era tenuto altresì nello specifico al rispetto delle disposizioni tecniche VPI che era la materia su cui Pizzadini Paolo doveva, la materia normativa tecnica, doveva operare, e in particolare in materia di controllo visivo delle sale da effettuare in occasione del montaggio delle sale o di verifica del montaggio effettuato da altri delle sale. Pizzadini ha anche sottoscritto di suo pugno la dichiarazione che troviamo in calce al noto modulo FVNR285 del 3/02/2009 che tra l'altro recita: "Tutti i lavori sono eseguiti a regola d'arte - punto - La sicurezza dell'esercizio è garantita". Ahimè non era vero. I documenti di riferimento sono la lettera di incarico e competenza di

Pizzadini Paolo, depositato l'udienza del 4 Giugno 2014, ancora il manuale di qualità della Cima Riparazioni depositato all'udienza del 4 Giugno 2014, ancora organigramma Cima prodotto all'udienza del 29/10/2014, l'abilitazione agli esami in prove non distruttive di cui lo stesso era titolare, e diciamo i documenti depositati all'udienza del 4 Giugno 2014 che riguardano la sua persona e la Cima in generale. Quindi facciamo rinvio, sappiamo di che si tratta, conosciamo ormai queste posizioni e possiamo andare pertanto alla richiesta di condanna anche per Pizzadini Paolo: per le omissioni che gli sono state ascritte chiediamo la dichiarazione di penale responsabilità sempre con riconoscimento del concorso formale nelle imputazioni da cui ai numeri da 40 a 43, ovviamente sempre reato più grave il disastro ferroviario, pena base anni 6 e mesi 6, aumentata per il concorso formale a anni 8 di reclusione.

28. ROSSI STEFANO

Per Rossi Stefano questo ufficio chiede l'assoluzione perché per il tempo in cui è stato responsabile della struttura operativa Armamento R.F.I., e cioè dal 20/12/2001 al 22/12/2002 non erano stati ancora realizzati i lavori di manutenzione straordinaria dell'armamento della stazione ferroviaria di Viareggio che sono stati eseguiti infatti in epoca successiva, cioè dal 18/1/2004 al 16/1/2005, e dal 19/3/2007 al 9/5/2007, l'esecuzione di detti lavori

avrebbe dovuto comportare, come prescritto dalla specifica tecnica R.F.I. TC CAR ST AR 01002 A La sostituzione della picchettazione tradizionale con il sistema di riferimento a base assoluta, ma proprio in occasione dell'esecuzione dei lavori di questo tipo, esecuzione alla cui realizzazione Rossi Stefano è stato *ratione temporis* estraneo. Per questo motivo noi ne chiediamo l'assoluzione.

29. SCHROTER ANDREAS

Schroter Andreas, di sostituto supervisione degli esami non distruttivi effettuati da Kriebel in data in 26/11/2008 e ha controfirmato in tale qualifica il verbale di prova datato 2/12/2008 e pertanto ricoprendo queste qualifiche, avendo svolto queste attività, o non svolto queste attività, e avendo firmato il documento indicato, ha omesso di constatare che l'esame a ultrasuoni aveva espresso un rumore di fondo superiore al 10% che già erroneamente non era stato rilevato da Kriebel, pertanto aveva omesso di scartare la sala e di inviarlo al successivo esame in altra sede dell'esame magnetoscopico in ambito manutentivo IS3, esame che avrebbe comportato con una sicurezza del 100% la sicura scoperta di una cricca all'epoca già estesa per 11 millimetri. Pertanto con queste omissioni ha avallato l'esito della prova e ha consentito, diciamo così, una patente di bontà a questo assile 98331 che poi sappiamo come si è comportato, in

violazione, tra l'altro, della norma EN 472 che mi data, diciamo, alla scelta della tecnica più idonea per l'esecuzione della prova controllo non distruttivo; non ha collaborato alla stesura di istruzioni tecniche operative, di predisposizione e verifica della strumentazione ed esecuzione, supervisione della prova; non ha tenuto conto che la stessa risultava effettuata soltanto in appena 12 minuti e, abbiamo visto, non consentendo comunque che l'assile fosse sottoposto a esame magnetoscopico. Soprattutto non ha tenuto conto del fatto che mancava in officina il disegno dell'assile e mancavano le istruzioni dagli addetti, quindi in violazione delle ben note appendici 27 VPI 04, UNI EN 583-1 e DIN 27201-7. Le fonti documentali sono la "matrice di funzionamento aziendale", del 4/ 09/ 2008 depositata all'udienza del 4 Giugno 2014, l'attestato di nomina di Schroter depositato all'udienza del 4 Giugno 2014, documenti relativi alle sue abilitazioni depositati all'udienza del 4 Giugno 2014. E quindi agli stessi facciamo riferimento ma, diciamo, ormai funzioni, ruoli, responsabilità sono stati nettamente individuati anche nel dibattimento, e anche nella discussione. Quindi anche per Schroter il riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi dal 52 al 54, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario rubricato al numero 54. Gli si possono riconoscere le attenuanti

generiche per essere Schroter soltanto un secondo livello e pertanto non direttamente responsabile delle politiche aziendali ma solo di attività di carattere tecnico operative e quindi circostanze generiche prevalenti sulla contestata aggravante di cui al 61 numero 3, e quindi pertanto si può arrivare pena finale di anni 7 e mesi 6 di reclusione così determinata: pena base anni 6, ridotta per le generiche a anni 4 e mesi 8, aumentata per il concorso formale ad anni 7 e mesi.

30. SOPRANO VINCENZO

Soprano Vincenzo è stato presidente del consiglio di amministrazione di FS Logistica e pertanto in tale veste è stato noleggiatario della società GATX Rail Austria del carro cisterna coinvolto nell'incidente. E' stato poi contraente a sua volta nella qualità di responsabile della Business Unit Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica, del contratto per il trasporto ferroviario di gpl da Trecate a Gricignano, concluso tra Logistica S.p.A. e la Aversana Petroli; è stato altresì amministratore delegato di Trenitalia S.p.A., che è la società che ha utilizzato il carro che originariamente aveva preso a noleggio Logistica, ed è stato ancora amministratore delegato di Trenitalia S.p.A. però, diciamo, valutato ulteriormente non tanto come utilizzatore del carro dell'incidente ma anche come responsabile nell'ambito della Divisione Cargo dell'Unità

Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità. Quindi lui è stato, nell'ambito di amministratore delegato di Trenitalia S.p.A. e quindi come capo della predetta azienda era dotato di poteri decisionali sull'impiego delle risorse disponibili e pertanto era dotato di poteri sull'impiego delle risorse disponibili oltre che di Trenitalia anche della struttura Unità Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità, (inc.) situazioni complesse, ma questo è. Allora, nelle qualità predette Soprano Vincenzo, innanzitutto per l'indicato noleggio, ha determinato le condizioni per la circolazione sull'infrastruttura nazionale del carro cisterna dell'incidente con merce pericolosa; era altresì tenuto nelle qualità predette alla protezione e alla tutela del bene primario della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori di Trenitalia addetti all'attività di trasporto ferroviario e di tutte le persone anche estranee all'attività, al rapporto lavorativo, ma che comunque erano venute in contatto con le menzionate attività. Tra l'altro ha noleggiato e utilizzato il predetto carro anche in occasione, lui rivestiva questa veste anche in occasione della riammissione alla circolazione sull'infrastruttura ferroviaria nel mese di Marzo del 2009, del carro oggetto dell'incidente dopo le operazioni di montaggio effettuate presso la Cima Riparazioni. Con riferimento a questa riammissione in

servizio nel Marzo del 2009 ha omesso di fare verificare l'avvenuta esecuzione almeno in conformità alle norme VPI dei controlli necessari a evitare la messa in esercizio di un prodotto gravemente difettoso quale era l'assile 98331 per la cricca che era presente in esso. Ancora ha omesso di fare verificare l'adeguatezza o meno dei controlli effettivamente eseguiti sull'assile 98331 affidati dalla noleggiante GATX Rail Austria all'Officine Jungenthal di Hannover, come pure l'esecuzione dei controlli da eseguire in sede di montaggio dell'assile da parte della Cima riparazioni S.p.A.. Ancora ha omesso di prevedere, nel contratto di noleggio del carro, clausole tendenti a imporre l'adozione di standard manutentivi per il carro cisterna noleggiato all'estero, standard almeno equivalenti a quelli stabiliti per i carri immatricolati in Italia anche se non di proprietà Trenitalia; pertanto dotato di tali poteri di controllo e impeditivi dell'evento ha determinato le condizioni sulla circolazione della rete ferroviaria nazionale del carro dell'incidente. Ma non è finita. Era, nelle qualità indicate, tenuto a garantire anche coordinando le attività delle strutture tecniche dipendenti di Trenitalia S.p.A. , e cioè Unità Produttiva Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità e Divisione Cargo, era tenuto a garantire coordinando l'attività di queste due particolari articolazioni di Trenitalia, lo sviluppo

delle competenze tecnologiche e ingegneristiche attinenti al materiale rotabile e a determinare le scelte aziendali di tipo tecnico e normativo idonee a assicurare la sicurezza dell'esercizio, la sicurezza del lavoro, la sicurezza dell'ambiente, l'attenta analisi delle situazioni critiche di esercizio tra cui il deragliamento e in particolare il deragliamento di merci pericolose, di convogli che attraversavano centri cittadini densamente urbanizzati, e a effettuare comunque una valutazione dei rischi derivanti dalle predette attività. Ha omesso di valutare le opportunità impeditive o mitigative dell'evento derivanti dalla applicazione del rilevatore automatico di svio, già all'epoca disponibile sul mercato, e che tra l'altro poteva agevolmente realizzare con le capacità tecniche delle due articolazioni che Trenitalia disponeva, che avrebbe potuto autonomamente realizzare anche Trenitalia. E quindi, quindi dotato di tutti i questi poteri impeditivi non ha impedito la messa in circolazione del carro nelle condizioni in cui si trovava. Le qualifiche e i compiti attribuiti a Soprano Vincenzo sono numerosissime, io rinvio alla lettura perché, per esempio alcuni dei compiti sono tipici del presidente del consiglio di amministrazione di Logistica, altri sono tipici dell'amministratore delegato di Trenitalia S.p.A., quindi compiti in materia di sicurezza, valutazione dei rischi, di cura di

acquisizione di materiale del noleggio che risponda alle esigenze degli utilizzatori del materiale noleggiato. Insomma, è una elencazione estremamente lunga, comunque leggibile nei documenti che ora indico, e a cui faccio integrale riferimento che sono il verbale di deliberazione dell'assemblea straordinaria e verbale del consiglio di amministrazione di Trenitalia del 26/09/2006 depositata all'udienza del 16 Luglio 2014. Poi due verbali di assemblea e verbale del consiglio di amministrazione di Trenitalia del 25/6/2009, depositato all'udienza del 16 Luglio 2014. Ancora organigramma di Trenitalia aggiornato al 15 Giugno 2009 depositato all'udienza del 16 Luglio 2009. Poi c'è anche la visura della camera di commercio relativa a FS Logistica, insomma non possiamo fare altro che fare integrale rinvio a questi documenti. Possiamo passare alla determinazione della pena anche per Soprano: chiediamo la dichiarazione di responsabilità penale, lui risponde dei capi dal 7 al 9, il reato più grave è il reato di disastro ferroviario. Riteniamo di dover partire da una condanna a anni 8 di reclusione con il riconoscimento delle attenuanti generiche che gli vanno sicuramente riconosciute per il suo comportamento processuale, comportamento che ai fini del processo penale finisce per bilanciare, a fronte di una più che elevata posizione di garanzia, la responsabilità penale che gli viene contestata. Ecco

quindi noi abbiamo ritenuto di dover apprezzare il comportamento processuale di Soprano per cui riconoscimento delle generiche, anni 6 di reclusione, aumento per il concorso formale e pena finale anni 8 di reclusione.

31. TESTA MARIO

Testa Mario è stato responsabile della struttura operativa Armamento in R.F.I. dal 24/07/2008 al 29/06/2009. In detta qualità è stato responsabile della elaborazione, aggiornamento, di standard tecnici normativi economici in materia di manutenzione, elaborazione di modelli organizzativi in punto di manutenzione, elaborazione di procedure per le variazioni della velocità, definizione dei parametri di sistema ferroviario. Come Farnesi insomma, la stessa posizione e quindi mi rifaccio alla sua. Le omissioni addebitabili sono le stesse di Farnesi, il periodo è diverso ed è ridotto, a onor del vero. I documenti di riferimento sono ordine di servizio numero 41 AD di R.F.I. del 20/12/2001, l'ordine di servizio numero 47 AD di R.F.I. del 24/7/2008, l'"articolazione organizzativa e missione e responsabilità in R.F.I." al 29 Giugno 2009, tutti depositati all'udienza del 16 Luglio 2009. Anche per lui però chiediamo ovviamente riconoscendo il peso della limitatezza del periodo in cui ha svolto le sue funzioni la condanna, riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi che

vanno a 85 a 87, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario, pena base anni 4, riduzione per le generiche a anni 2 e mesi 8, aumento per il concorso formale a anni 5.

32. VIGHINI MASSIMO

Siamo quasi alla fine, restano Vighini e Brödel. Vighini Massimo è stato capo squadra del reparto carri dell'azienda Cima Riparazioni, era altresì addetto all'effettuazione del controllo finale del carro prima della sua consegna o riconsegna al cliente, attività comprendente anche l'ispezione visiva delle sale oggetto di sostituzione, revisione e montaggio e, era tenuto in tale qualità, anche a effettuare la verifica finale in un apposito documento denominato "certificato delle prestazioni eseguite, comunicazione dei lavori effettuati, documento di uscita dei carri privati" formulato sulla base di un modello standard fornito dalle VPI. Questo era il suo compito fondamentale che risulta da dei documenti da lui firmati, è lui proprio che l'ha firmato questo documento che è indicato alla fine Vighini. Quindi la base dati che lo riguarda è costituita dalla lettera di uscita, avviso di spedizione del carro, depositata all'udienza del 4 Giugno 2014 e a dichiarazioni che al dibattimento comunque sono state rese da Gobbi Frattini e da Pacchioni. Riteniamo pertanto che anche per lui si possa dichiarare la penale

responsabilità, riconosciuto il concorso formale tra le imputazioni di cui ai capi da 46 e 48, reputato più grave il delitto di disastro ferroviario, 449, pena base anni sei, aumentata per il concorso formale ad anni 7.

41. BRÖDEL HELMUT

In fine Brödel Helmut, perché poi è stato l'ultimo per il quale noi abbiamo richiesto il rinvio a giudizio. E' stato responsabile officina sale nell'Officine Jungenthal a partire dal 5/4/1999 e inserito poi nel adesso documento denominato "matrice di funzionamento", 29/7/2008, cosiddetta matrice numero 24, e per effetto di quanto previsto nella matrice 24 era investito della qualifica, era il responsabile dell'officina revisione sale con compiti, testuali, "di controllo delle ore di lavoro e delle modalità di lavoro e di controllo del rispetto delle norme vigenti e di rispetto degli standard di qualità nell'Officina Jungenthal. Quindi aveva potere di impartire ordine a tutti i collaboratori nelle materie di sua competenza. Quindi in dette qualità lui ha omesso di vigilare sul fatto che non fosse stato steso, non fossero state stese le istruzioni operative particolari per l'assile 98331, che andava in revisione, e tra l'altro senza neanche la relativa formazione ed istruzione del personale addetto, attività che rientrava nelle matrici e le mansioni descritte dalla matrice numero 24. Tra l'altro lui ha anche avallato con la

propria sottoscrizione in sede di verifica il fatto che venisse operata nell'Officina Jungenthal una verifica a ultrasuoni della durata di soli 12 minuti e, ripeto, ha contravvenuto al dettato, alle prescrizioni, secondo le quali il personale operavo addetto ai controlli non distruttivi doveva disporre di istruzioni dettagliate per l'assile da sottoporre a esame. Tra l'altro essendone il responsabile non ha verificato neanche il rispetto nell'officina sale da parte di tutti gli addetti ai controlli non distruttivi della norma europea di riferimento EN 473 che suddivide in tre livelli di competenza i tecnici addetti alle prove non distruttive. In violazione peraltro dell'allegato 27 VPI 04 della norma UNI EN 583-1 e della norma DIN 27201-7. Le fonti di prova sono il documento aziendale già indicato denominato "matrice di funzionamento", del 4/ 09/ 2008 depositato all'udienza del 4 Giugno 2014 e in particolare la matrice di funzione numero 24. Lì sono descritti i compiti: accettazione, valutazione a livello delle sale, responsabilità per pulizie e ordine sul posto di lavoro, predisposizione di sale per la produzione, preparazione di sale per la spedizione, manutenzione dei mezzi di lavoro, cura dei mezzi di misurazione e verifica, rispetto dei requisiti di qualità, rispetto di direttive e norme anche in merito alla sicurezza del lavoro e ambientale, documentazione dell'attività e valore di

misurazione dei (inc.) e altre e altre che troverete nei documenti che sono stati acquisiti. Mi riferisco, chiedo scusa, anche a questi altri documenti, alla "matrice di funzione", numero 25 in cui sono elencati i compiti dei collaboratori, 140. Matrice di funzione 25 depositata all'udienza del 4 Giugno 2014. Pertanto anche per Brödel Helmut vi chiediamo la dichiarazione di responsabilità penale, concorso formale tra le imputazioni che lo riguardano, reato più grave disastro ferroviario, pena base anni 6 e mesi e 6, aumentato ex articolo 61 numero 3 ad anni 7, ulteriormente aumentato per il concorso formale a anni 9. Presidente abbiamo finito.

PRESIDENTE - A questo punto interrompiamo 20 minuti.

Riprendiamo con le discussioni delle Parti Civili.

- Viene sospeso il procedimento alle ore 15:13.
- Viene ripreso il procedimento alle ore 15:54.

Presidente

PRESIDENTE - Avete fatto un programma per oggi pomeriggio?

AVV. MARZADURI - Presidente nell'accordo delle Parti Civili dovrei iniziare io.

PRESIDENTE - Prego.

Parti Civili D. Rombi, Croce Verde e Provincia di Lucca -

Avvocato Marzaduri

AVV. MARZADURI - Ci sono delle conclusioni, se vuole le leggo, altrimenti...

PRESIDENTE - Le diamo per lette.

AVV. MARZADURI - Le diamo per lette e le depositerò all'esito della discussione. Il mio intervento sarà un intervento circoscritto dal punto di vista tematico e questo mi è consentito grazie a uno sforzo che va sicuramente al di là della normalità da parte della Procura. Il ringraziamento alla Procura non è soltanto sul piano del merito, cioè del approfondimento, ma anche di un'intensità morale, spirituale con la quale ha seguito questo processo e che c'ha consentito, noi Parti Civili, parlo per me innanzitutto, di poter avere oggi una rappresentazione complessiva della vicenda processuale che permette, non vorrei essere presuntuoso, di circoscrivere i nostri interventi su singoli argomenti senza dover recuperare l'intera problematica, una estesa, amplissima problematica che questo processo ha portato dinanzi alle Signorie Vostre. In questa logica il mio intervento andrà a concentrarsi quasi esclusivamente su un tema, un tema schiettamente giuridico che è quello della possibilità di inquadrare la vicenda nell'ambito dell'infortunistica sul lavoro. Questa tematica è una tematica indubbiamente di estrema delicatezza e importanza, come si evince già dalla lettura del capo d'imputazione. Il capo d'imputazione valorizza questo

profilo tematico con riguardo agli enti, ed è un tema a me ovviamente estraneo non essendo costituito Parte Civile nei confronti degli enti, ma lo valorizza anche sui piani che coinvolgono invece l'interesse della Parte Civile. E quindi la tematica di regole cautelari rispetto alle quali si può ipotizzare una responsabilità per tutta una serie di ipotesi di reato che vedono purtroppo le parti civili come persone danneggiate dal fatto reato, profondamente danneggiate, e rispetto alle quali quindi il riconoscimento della sussistenza di questa afferenza dell'episodio processuale nell'ambito dell'infortunistica sul lavoro assume una valenza determinante. Laddove per mera ipotesi le altre regole cautelari richiamate nel capo d'imputazione non fossero ritenute tali o comunque non tali da poter applicarsi nel caso di specie, rimarrebbe la tematica del richiamo alle norme di cui al decreto legislativo 81 del 2008 e al decreto legislativo 624 del 96. E da qui quindi un interesse che non è quindi l'interesse soltanto a verificare la sussistenza di una aggravante rispetto alla quale forse qualche difensore degli imputati potrebbe anche eccepire una mancanza di legittimazione da parte della - scusate la cacofonia - e delle parti civili. Il tema coinvolge proprio la sussistenza della responsabilità o quanto meno può coinvolgere in prima battuta proprio la sussistenza della responsabilità da cui, è ovvio, legittimazione e

interesse in capo a questa parte e più in generale alle parti civili.

Questa importanza che trova abbiamo detto traduzione immediata nel capo d'imputazione ha dato riscontro una udienza preliminare indubbiamente molto feconda, feconda sul piano anche delle acquisizioni. Il Collegio non ha queste conoscenze ma da un punto di vista precedente e personale del processo queste acquisizioni dell'udienza preliminare servono a questo difensore per avere una sorta di prospettiva anticipata rispetto a quelle che potrebbero essere le considerazioni delle difese. Difese autorevolissime sul punto, difese eccellentissime e proprio per questo che provocano quel contraddittorio utile in sede processuale. E' un contraddittorio un po' falsato in una logica dibattimentale, perché le premesse non sono premesse a voi note ma le utilizzerò in una chiave meramente di approccio dogmatico trattandosi di precedenti processuali che non sono a voi noti per sviluppare un ragionamento che cerchi di raggiungere un esito, non una logica solipsistica, queste sono le mie convinzioni sul punto, ma in una logica di, spero, conflitto positivo con altre possibili ricostruzioni che sono, come ho implicitamente anticipato, conclusioni raggiunte in una precedente fase processuale. E devo quindi ai colleghi questo utile riferimento e a questi approcci mi richiamo immediatamente.

Nella individuazione di quella che è la prospettiva di lettura della tematica dell'infortunistica sul lavoro si è detto che ciò che caratterizza la nozione di evento lesivo, dipendente dalla violazione delle norme sulla sicurezza del lavoro, è il fatto che questo si presenta come realizzazione del rischio professionale che il lavoratore corre in ragione della specifica attività dallo stesso svolta. E a riguardo si è anche detto che una sorta di convalida la si raggiunge esaminando uno dei profili introdottivi del testo unico del 2008, è cioè la definizione di misure preventive, le misure che hanno per l'appunto la funzione di neutralizzare tale rischio professionale. Bene questo approccio io lo utilizzo in chiave polemica, perché come spero di poter dimostrare questo approccio rivela un vizio metodologico pericoloso, soprattutto per gli esiti a cui conduce. E del resto, e così il mio ragionamento dovrebbe percorrere un momento di riflessione logica, accompagnata però da un confronto continuo col dato normativo e il dato giurisprudenziale. Già questo primo approccio è un approccio parziale, perché proprio questo articolo 2, lettera N, nel quale si definisce il concetto di prevenzione il legislatore segnala come per prevenzione debba intendersi il complesso delle disposizioni o misure necessarie, anche secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sì per evitare o diminuire i rischi

professionali, ma il legislatore non si ferma e va avanti e considera il rispetto della salute della popolazione e dell'integrità dell'ambiente esterno. Questo momento definitorio assume un'importanza direi significativa proprio su un piano di approccio a quello che è il significato della normativa antinfortunistica e all'individuazione di quelli che sono i beni, i valori coinvolti dalla stessa e rispetto ai quali il legislatore si muove individuando delle posizioni di garanzia. E' un tema, come dicevo un premezza, estremamente delicato. Sempre in una serie a voi non conosciuta, quella dell'udienza preliminare, che mi permetto però di richiamare proprio per l'importanza dei contributi in essa versati, si è subito opposta una lettura della disciplina del testo unico dalla quale si dovrebbe poter desumere una inapplicabilità dell'intera previsione normativa; e ciò sulla base tanto dell'articolo 3 tanto delle disposizioni in tema di luogo di lavoro, articoli 62 e seguenti del testo unico. Anche rispetto a questo incipit che contrasterebbe la valorizzazione dei riferimenti al testo unico del 2008 sono necessarie delle puntualizzazioni immediate che trovano riscontro sul piano normativo e sul piano giurisprudenziale. Sul piano normativo: il legislatore nell'articolo 3, e sarò molto rapido sul punto perché sono dati conosciuti al Collegio, e non lo dico per... direi come clausola di stile, ma

perché così è, ben più conosciute che a questo difensore, il riferimento che viene fatto al campo di applicazione del decreto legislativo viene a ricomprendere anche la disciplina in tema di trasporto ferroviario dal momento che l'unica tematica che si pone, a differenza di quanto avviene per altri settori speciali della disciplina del lavoro, e quella dell'armonizzazione delle disposizioni tecniche di cui ai titoli dal II al XII del decreto legislativo 81/2008. Ora, il termine armonizzazione che ha, come sappiamo, delle radici ben diverse in campo musicale, è quello il suo riferimento primario, ha trovato però una traduzione normativa sul piano dei rapporti tra disciplina europea e disciplina interna, quando si è ipotizzata l'esigenza di una armonizzazione delle legislazioni interne rispetto a certi standard normativi, o un'armonizzazione tra le legislazioni europee in modo da favorire quel famoso mutuo riconoscimento delle decisioni penali emesse anche da autorità giurisdizionali straniere. Quindi l'armonizzazione non presuppone un profilo di contrasto, o di possibile contrasto, come quando il legislatore allude a una esigenza di coordinamento e cioè avviene nei passaggi precedenti dell'articolo 3 comma 2 del più volte citato decreto legislativo del 2008. L'armonizzazione implica un avvicinamento tra normative che presentano dei contenuti parzialmente divergenti, ma non una

conflittualità. Dico questo e trovo conferma sul piano giurisprudenziale. Recente giurisprudenza, Cassazione Penale IV Sezione, 7 Dicembre 2015, sentenza numero 48376, si trattava di un disastro ferroviario sulla linea Viterbo Roma e uno dei temi che era stato affrontato dal Collegio, e poi ribadito sino in Cassazione, era per l'appunto quello della applicabilità o meno delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 626 del 94. Prima avevo sbagliato numero e data, avevo parlato di un decreto inesistente. Decreto che era presente all'epoca dei fatti. Bene, la Corte di Cassazione, in maniera lapidaria, ci dice che nelle disposizioni del decreto legislativo 626 che viene ad essere replicato sotto questo profilo dal decreto legislativo 81 del 2008, non si rinviene alcuna norma che escluda la sua applicazione per i lavoratori delle ferrovie o che dichiarare la sua incompatibilità con le disposizioni del d.p.r., del (353) dell'80. Anzi l'esigenza chiude la Corte di Cassazione questo riferimento all'applicabilità delle disposizioni osservando come le norme cautelari previste nel decreto legislativo 626, ora decreto legislativo 81/2008, quindi facendo chiaramente capire che queste riflessioni valgono anche per il testo unico da ultimo considerato, costituiscono pur sempre codificazioni di regole di diligenza, prudenza e perizia e non vi sono ragioni per ritenerle inapplicabili al

settore ferroviario. Questo è importante perché un esimio collega, oggi non presente, ebbe a segnalare come oltre a questo riferimento normativo riguardante l'articolo 3, si è vero il legislatore ha demandato all'emanazione di decreti nell'arco, mi pare, ormai di 55 mesi dall'entrata in vigore del decreto 81/2008, generalmente erano 12 mesi, la possibilità, anzi la necessità di operare questa armonizzazione. Ma, ripeto, è una armonizzazione che convive con l'operatività di queste disposizioni. Perché ciò che si ricava in maniera esplicita, non contrastabile dalla normativa è soltanto il fatto che nella stesa di questi decreti che dovranno armonizzare il sistema, quindi creare una situazione di coesione tra vecchie disposizioni, disposizioni speciali e disposizioni generali contenute nel testo unico, è costituito dal far salve le disposizioni tecniche del testo unico del 55 in tema di infortunistica. Sicché cosa vuole dire? Vuole dire che per tutto ciò che il testo unico del 55 non disciplinava possono, trattandosi di un problema solo di armonizzazione, già ritenersi tranquillamente operanti tutte le disposizioni del testo unico del 2008. Non solo ma a questa problematica, e va sottolineato, non può sfuggire il fatto che il legislatore abbia riferito questa sia pure residuale preoccupazione all'operatività dei titoli dal II a XII del decreto legislativo 81 del 2008, quando ben sappiamo come la maggior parte delle

disposizioni richiamate, quelle più significative, le rinveniamo tutte all'interno del titolo di esordio del testo unico. Quindi disposizioni che anche sotto questo profilo vengono convalidate sul piano dell'operatività nel settore ferroviario.

Ma, richiamando il collega oggi assente, che, direi giustamente, è uno dei più apprezzati teorici del rischio nell'ambito penale, ebbene il collega aveva ritenuto di poter ricavare dall'articolo 62 alcune per noi preoccupanti conseguenze sul piano dell'operatività del testo unico. Nell'articolo 62 in tema di definizione dei luoghi di lavoro il legislatore del 2008 ha eccettuato dalla operatività delle disposizioni riguardanti il titolo anche, comma 2, i mezzi di trasporto, cioè, le disposizioni riguardanti i luoghi di lavoro non si applicherebbero ai mezzi di trasporto. Cosa possiamo ricavare da questa chiarissima previsione normativa? Non quello che è stato ipotizzato, e cioè per esempio la non qualificazione del mezzo di trasporto come luogo di lavoro. Noi ricaviamo ben altro, e cioè il fatto che le discipline specifiche in tema di luoghi di lavoro dettate dal testo unico del 2008 non si applicano a quei luoghi di lavoro che sono i mezzi di trasporto. Perché altrimenti se già il mezzo di trasporto non rappresentasse un luogo di lavoro non avrebbe ragione d'essere l'esclusione operava nel secondo comma

dell'articolo 62. Questa è una esegesi scolastica, banale, ma direi che assume importanza alla luce dell'importanza di chi aveva eccepito una diverse lettura della previsione. Quindi è luogo di lavoro, si applicano le disposizioni del testo unico, la Corte di Cassazione è intervenuta pochi mesi fa in maniera direi così esplicita da rassicurare anche un timido esegeta come sono io nell'andare vanti in questo percorso nonostante le importanti opposizioni avete in una precedente fase processuale.

Ma andiamo oltre. Abbiamo detto che già dalla lettura dell'articolo 2 entrano dei valori diversi rispetto a quelli ipotizzati da una certa lettura della disciplina nella sua organicità, e cioè la tutela del rischio professionale del lavoratore. Io anticipo subito quella che è la mia lettura e voglio però portare, se possibile, per mano alla mia lettura. Tutti coloro che si sono espressi a favore della interpretazione del testo unico come un testo destinato a tutelare il rischio professionale del lavoratore hanno ovviamente dovuto poi fare i conti con una giurisprudenza che ha applicato il testo unico non solo con riguardo al lavoratore. Non solo al lavoratore dipendente, non solo al lavoratore autonomo, non solo al lavoratore dipendente da altro ente, da altra società, ma financo a estranei che si trovano occasionalmente nell'ambiente di lavoro. Ora

questa lettura condivisa da tutti i miei non citati, ma ripeto, autorevoli oppositori, non ha trovato negli stessi opposizioni su un piano primario di lettura della normativa, cioè di divieto di analogia, perché? Perché la reale lettura di questa disciplina è un'altra. Se fosse vero che il bene tutelato è la copertura del rischio professionale che il lavoratore corre in ragione dell'attività da lui svolta, dallo stesso svolta, bene l'estensione a soggetti diversi dal lavoratore dipendente potrebbe essere operata solo in una logica analogica, ma poiché è una logica che verrebbe a incidere su una serie di previsioni penali, ci sarebbe un difetto di analogia che dovrebbe essere immediatamente opposto a questa soluzione interpretativa direi pacifica, e ripeto, che non è stata neanche contrastata. E allora cosa vuole dire. Vuole dire, e ancora una volta ci aiuta aiuterà fortunatamente per me la normativa e la giurisprudenza, che la chiave di lettura di questo testo unico è un'altra! La chiave di lettura è quella della individuazione di una posizione di garanzia in capo a determinati soggetti che riguardano determinati ambienti, rischi che nascono e si sviluppano all'interno di un determinato ambiente e che possono coinvolgere, tendenzialmente coinvolgono il lavoratore dipendente ma che possono coinvolgere anche altri soggetti. Se si segue questa chiave di lettura, che non è come ben sapete una

chiave di lettura isolata, non sono solo io ovviamente a rappresentare questa ipotesi interpretativa, è chiaro che l'interpretazione giurisprudenza consolidata e non contrastata trova un immediato conforto. Perché? Perché se questo è il bene, o meglio, se il punto di partenza e il bene tutelato discende da quella posizione di garanzia che deve riguardare ciò che avviene all'interno di un determinato ambito lavorativo, poi vedremo sugli sviluppi anche esterni all'ambito lavorativo, è chiaro che il coinvolgimento del soggetto non lavoratore dipendente è un coinvolgimento immediato, non abbisogna di riferimenti analogici o anche sulla base di quel distinguo sempre più ambiguo di interpretazioni estensive. Ma è un riferimento immediato. E questa lettura che fornisce la giurisprudenza è una lettura, utilizzerò alcune decisioni recenti a riguardo, che trovo direi opportuna traduzione sul piano normativo. Perché quando il legislatore, è chiamerò in causa una disposizione sulla quale si è discusso alquanto sempre in sede di udienza preliminare, quando il legislatore, articolo 18, comma 1, lettera Q, allude alla esigenza di prendere appropriati provvedimenti per evitare che le misure tecniche adottate possano causare rischi per la salute della popolazione o reiterare l'ambiente esterno, verificando periodicamente l'assenza del rischio, bene questa disposizione è stata letta dalla Corte di Cassazione, in più occasioni, e

direi che anche su questo punto formata una giurisprudenza rassicurante, almeno rassicurante per chi legge la vicenda normativa nei miei termini, bene questa disposizione oltre che introdurre e provocare conseguenze sul piano della responsabilità aggravata antinfortunistica, è stata utilizzata dalla Corte di Cassazione come un importante segnale interpretativo. Mi scuserete per i pochi secondi che vi farò perdere nella ricerca di un riferimento giurisprudenziale utile. Tra le tante: Cassazione penale Sezione IV numero 37079, 24 Giugno 2008, a proposito dell'articolo 4, comma 5 lettera N che è stato integralmente riprodotto, questo era il corrispondente disposto del decreto legislativo 626 del 94, bene la Corte di Cassazione desume da questa proposizione normativa il fatto che le disposizioni prevenzionali sono da considerare emanate nell'interesse di tutti, anche degli estranei al rapporto di lavoro occasionalmente presenti nel medesimo ambiente lavorativo a prescindere quindi da un rapporto di dipendenza con il titolare dell'impresa. In questi termini si era già espressa precedentemente la Corte e successivamente altrettanto. Quindi quando il legislatore muove lo sguardo al di fuori del rapporto con il lavoratore dipendente non lo fa estendendo una tutela originaria ma interpretando il significato del ruolo che viene riconosciuto al garante. E direi che a tal proposito

sempre la giurisprudenza ci aiuta alquanto. Nella lettura di questo articolo 18 lettera Q del testo unico, sempre in questa ricca attività di dibattito processuale che si è avuto, l'articolo in questione era stato letto in una prospettiva diversa, che non è una prospettiva che questo difensore contesta, e cioè osservato: l'articolo 18, lettera Q in realtà ha solo una funzione, quella di non consentire l'esportazione del rischio interno, e cioè: se tu hai dei fumi pericolosi, se adotti dei provvedimenti interni per evitare che questi fumi danneggino il lavoratore, non pensare di risolvere il problema facendo fuoriuscire questi fumi e danneggiando l'ambiente esterno e provocare un rischio alla popolazione. Questo è verissimo. Nessuno lo contesta. Ma cosa c'è dietro? Qui c'è qualche cosa, ora non mi ricordo se forse è stato l'amico Carloni a suggerirmi questa lettura o qualcun altro degli amici e collaboratori, ma se il legislatore si pone questa preoccupazione nel momento in cui io all'interno del rischio lavorativo, conoscendo quel particolare rischio, cerco di porre un rimedio all'interno e mi dice "pensa anche agli altri, devi pensare anche agli altri", perché come dice la Corte di Cassazione le norme prevenzionistiche, poi vedremo il distinguo tra norme prevenzionistiche oggettive e soggettive, riguardano anche i terzi. Cosa vuole dire? Ragioniamo questa volta a porzioni, ma non è una porzione

che estende in maniera improponibile la logica penale, è una porzione che viene dal buonsenso e che viene tranquillamente legittimata dalla serena applicazione della normativa. Se il legislatore mi avverte "attenzione ai rischi sulla popolazione, sull'ambiente", dell'intervento che tu fai per evitare l'effettuazione di rischi all'interno della tua azienda, questo non vorrà dire che io ancora prima rispetto a quel rischio primario che non ho ancora contrastato dovrò preoccuparmi di possibili effetti sull'ambiente esterno? E cioè: sempre tornando a quei fumi nocivi mi pare veramente ridicolo pensare, eppure è stato detto, si è detto che le parti civili talora si fanno prendere come la Procura dall'emotività, è un'emotività giuridica forse ma ha preso anche qualche difensore, pensare che il legislatore si preoccupa soltanto del momento in cui io, riconoscendo l'esistenza di questi fumi provvedo alla salute del lavoratore e provo danni all'esterno e non prendo in considerazione questa disciplina l'ipotesi che sta a monte, cioè quella in cui i fumi nocivi ci sono ma non faccio nulla e li faccio andare all'esterno danneggiando l'ambiente e la popolazione? Mi sembra un ragionamento di estrema elementarità, banale, ma che deve essere posto all'attenzione di chi poi, attraverso una certa lettura dell'articolo in questione, il 18 lettera Q cerca di neutralizzarne il significato sul piano interpretativo

che correttamente la Corte di Cassazione ha individuato in una logica generale. Perché quando si arriva a individuare dei momenti interpretativi il legislatore, il legislatore non è tenuto a portarci per mano alla soluzione, ci fornisce degli indici, dei sintomi rispetto ai quali il corretto esegeta arriva a certe conclusioni. Questi sono elementi indiziari che il 192 premierebbe come prova.

Bene, ma in questo percorso, e ora cercherò di corredare di qualche ulteriore riferimento giurisprudenziale, c'è un passaggio che è stato ritenuto decisivo, o meglio un ostacolo insuperabile per la praticabilità in questi casi anche delle logiche che io vi sto suggerendo. La Corte di Cassazione ormai da svariati anni, abbiamo detto, ha allargato sul piano soggettivo la sfera di operatività del testo unico dell'81 e prima ancora anche del testo precedente, ma si è detto ancora una volta con estrema autorevolezza, anche un mio maestro pisano, un giovane maestro pisano, perché ho avuto modo di essere suo allievo quando era poco più che trentenne, ma già estremamente autorevole e autoritario dal punto di vista dottrinale, ha osservato come la possibilità di estendere l'operatività di queste disposizioni sia comunque confinata al luogo di lavoro. Benissimo. Dai la lettura che vuoi però l'ambiente di lavoro, il luogo di lavoro, circoscrive l'operatività di queste disposizioni. Anzi,

si è detto anche qualcosa di più, sempre dal precitato autorevolissimo collega: nell'ambito specifico della disciplina del traffico ferroviario le disposizioni che riguardano la sicurezza del mezzo di trasporto, la sicurezza del materiale rotabile, è una sicurezza che non coinvolge la sicurezza del lavoratore, riguarda la sicurezza pubblica, l'incolumità pubblica. E quindi si è arrivati anche a dire che la violazione di queste disposizioni, anche quando riguardano il lavoratore, ed è coerente questa conclusione, non (inc.) luogo all'operatività della aggravante. Perché? Perché il bene tutelato è la sicurezza e l'incolumità pubblica e non quella tutela del rischio professionale del lavoratore, o anche, se vogliamo, accedendo alla mia tesi, la posizione di garanzia del datore di lavoro nei confronti di certi soggetti interni all'ambiente lavorativo. No perché il bene è un altro. Degnissima questa considerazione da un punto di vista meramente astratto. Ma proviamo a fare i conti non la realtà effettuale e poi anche con la realtà normativa giurisprudenziale. Cosa è successo in questo tragico fatto che ci vede dinanzi a voi? Proviamo a vedere come nasce il problema. Viene fornito uno strumento di lavoro con un materiale rotabile e viene affidato a dei lavoratori, personali di macchina. Nei confronti di questi soggetti non si pone assolutamente una tematica di incolumità pubblica, anzi direi da un

punto di vista di approccio fisiologico l'incolumità pubblica è una mera eventualità, probabilità lontana da scartare, anzi, come vedremo, doverosamente da eliminare da parte del garante. Il riferimento soggettivo immediato fondamentale è costituito da questo personale che deve avere a disposizione un materiale sicuro, guardiamo tutte le disposizioni in tema di testo unico che riguardano l'obbligo del datore di lavoro di fornire attrezzature rispettose delle regole in tema di sicurezza, e quindi anche dei carri rispetto ai quali erano stati effettuati momenti manutentivi che, e poi ci torneremo seppure rapidamente su questo aspetto, non si esauriscono sul piano dalla garanzia in un'effettuazione dislocata ma anche in una verifica della natura delle attività svolte da parte di quel soggetto che nel momento in cui fornisce questo materiale al lavoratore dipendente, in questo caso, ha l'obbligo di verificare, non come si è detto provocatoriamente *ab ovo*, non è che debba rifare, è evidente, tutta l'attività manutentiva, ma deve avere la prova che certe attività sono state svolte, deve avere la possibilità di verificare attraverso questa documentazione, e eventualmente anche questo controllo diretto, se quell'attività è un'attività che risponde a certi requisiti di sicurezza normativizzati. Quindi siamo direi pacificamente all'interno della problematica che coinvolge il testo unico del 2008, e vede come immediati

e non esclusivi riferimenti possibilmente e purtroppo passivi, i macchinisti, soggetti che sono miracolosamente sopravvissuti e rispetto ai quali la lettura da fornire è e deve essere quella che vi ho suggerito. Chi legge la vicenda trasportando l'intera tematica nella logica della sicurezza pubblica, (inc.) dell'incolumità pubblica è poi portato a costruire anche questo rapporto specifico coi macchinisti fuori dalla logica dell'81/2008. E' una conclusione a mio avviso aberrante ma coerente rispetto a una logica che forse proprio per le sue conseguenze rivela la sua assoluta inadeguatezza. La realtà è un'altra. Qui ci troviamo, e non sarà compito mio non tanto per esigenze di tempo ma per impreparazione mia e soprattutto per l'estrema attenzione con la quale la Procura ha sviluppato queste tematiche, andare a verificare le singole previsioni, se hanno trovato purtroppo violazione in questa vicenda, ma siamo all'interno del decreto legislativo 81, vediamo se e come questa lettura, che mi pare indiscutibile se riferita al personale di macchina, può riferirsi a soggetti terzi, in questo caso quei soggetti che vengono indicati nel capo d'imputazione che si traducono in una delle vicende più tristi che la nostra storia non solo ferroviaria ha purtroppo conosciuto. La giurisprudenza ha affrontato il tema, lo ha affrontato da tempo, e l'attenzione con la quale è stata scrutata la giurisprudenza dai precitati

colleghi purtroppo non si è diretta nei confronti di queste pur notissime decisioni. Parto da alcune considerazioni giurisprudenziali di estrema notorietà e che riguardano, come probabilmente ciascuno poteva prevedere, la tematica della morte per tumori provocati dall'amianto di parenti, per lo più mogli, di soggetti che svolgevano attività lavorativa all'interno di un ambiente lavorativo rispetto al quale le previsioni in tema di tutela infortunistica riguardante l'emissione di polveri e (inc.), non erano rispettate. Uno dei casi più noti, purtroppo sono tutti casi noti proprio per la estrema gravità delle conseguenze, è forse la vicenda Fibronit che dopo interventi dei Giudici di merito pugliesi ha trovato una traduzione davanti alla Corte di Cassazione. Ebbene in questi casi tra le varie vittime della vicenda per le quali si procedeva nei confronti degli imprenditori, una riguardava per l'appunto la morte della consorte di uno dei dipendenti, morte avvenuta a una distanza comunque significativa dal luogo di lavoro, sicuramente non era all'interno del luogo di lavoro, però prima il Giudice di primo grado, poi la Corte d'Appello e in fine la Corte di Cassazione non hanno eccepito nulla a riguardo. Si è segnalato, e questo avviene davanti al Tribunale di Bari, quindi in primo grado, come la responsabilità dell'imprenditore non potesse non riguardare anche la popolazione limitrofa al luogo di

lavoro. Si sapeva che queste polveri andavano al di là dei confini, non si era fatto nulla, ricordiamoci quel famoso articolo 18, lettera Q, non si era fatto nulla per circoscrivere all'interno e neanche all'esterno la diffusione di questo materiale omicida, e il Giudice di merito rileva come in questi casi non potesse non essere consapevole del rischio e quindi non potesse non dover intervenire nei confronti di quel rischio che nasce dall'ambiente di lavoro, attenzione, ma si esaurisce all'interno dell'ambiente di lavoro topograficamente delimitato. Perché l'errore logico sta proprio nel volere formalisticamente legare la posizione di garanzia, confinarla all'interno dell'ambiente di lavoro. Ci sono situazioni che si esauriscono nell'ambiente di lavoro e quindi ovviamente non daranno luogo a questa problematica, e sono la larga maggioranza di quelle che poi vengono affrontate nella giurisprudenza quotidiana, ma ce ne sono altre dove purtroppo ciò avviene. Ma ci sono altri casi, uno ci ha visti protagonisti negativi, io e l'Avvocato Carloni, perché difendevamo l'imputato, la vicenda è abbastanza particolare e anche di questa vi fornirò riferimenti giurisprudenziali che riguardano sia la (Inc.) che la Cassazione. Si procede al taglio di un salice all'interno di un fossato, ci sono le linee aeree che corrono a una certa distanza dall'albero, non si valutano, secondo la Corte territoriale e poi la Corte di

Cassazione, correttamente le distanze tra la caduta dell'albero e la linea aerea elettrica, la linea aerea elettrica corre per 30, 40, 50 fuori dal cantiere, arriva su un palo, e c'è un povero signore che guarda a distanza di un centinaio di metri la vicenda, un palo cade, prende alla testa il malcapitato che decede. Bene in questo caso primo, anzi secondo grado, Corte di Cassazione, riconoscono la rilevanza della violazione della normativa antinfortunistica che evidentemente riguardava in primis i lavoratori, coloro che dovevano procedere al taglio. Ma poiché il rischio non esauriva la sua rilevanza nell'ambito del cantiere, luogo di lavoro, ambiente di lavoro, doveva tenere conto l'imprenditore, il garante, perché poi vedremo che si estende la vicenda penale anche a soggetti diversi dall'imprenditore, doveva tenere conto della diffusione, della possibile diffusione all'esterno. E non è che c'è una confusione tra incolumità pubblica e tutela del lavoratore, perché in questo caso il rischio nasce nell'ambito di un'attività lavorativa, nasce all'interno di quell'ambiente di lavoro, e per sue caratteristiche particolari diffusive viene esportato. Questa esportazione non neutralizza il ruolo del datore di lavoro che proprio nel momento in cui organizza un'attività lavorativa che si sviluppa, può svilupparsi negativamente, al di là dell'ambiente di lavoro ne deve tenere conto. Se ciò non fa viola non la normativa

sull'incolumità pubblica ma la normativa in tema di infortunistica che impone questa attenzione ai terzi e all'ambiente come già nella definizione dell'articolo 2 del tema di prevenzione il legislatore del 2008 fa. E quindi a mio avviso c'è proprio un'inversione metodologica, un vizio metodologico nelle posizioni di chi non riconosce la correttezza di questa lettura. Vi faccio un altro caso recentissimo, anche qui sono debitore al collega... non sempre si ritrovano le sentenze utili, perché tante volte è anche questione di fortuna. Questa è una sentenza di poco più di tre mesi fa, 10 Giugno 2016, è una sentenza che *mutatis mutandis* replica la nostra vicenda. Riguardava l'episodio il crollo di una gru a torre su un edificio per franamento del fronte di scavo. C'erano le posizioni di garanzia e delle responsabilità sul piano dell'infortunistica, vengono contestate violazioni di norme di cui al decreto legislativo 81/2008 e quindi l'aggravante per reato, in questo caso, fortunatamente solo di lesioni personali colpose, che attenzione non riguardano i lavoratori dipendenti, i lavoratori autonomi, i passanti per il cantiere, ma riguardano i disgraziati che abitavano in un palazzo a una distanza di diverse decine di metri, una cinquantina di metri, e che si vedono atterrare questa gru a torre provocando a alcuni degli ignari abitanti delle lesioni personali gravi. E il rischio nasce

sicuramente all'interno del cantiere, il problema era quello di una inadeguata valutazione della resistenza del terreno, probabilmente c'erano gli studi geologici inadeguati o addirittura non c'erano questi studi geologici. C'era una errata o addirittura omessa valutazione dei rischi. Tutte tematiche che (inc.) tranquillamente all'interno del decreto legislativo 81 del 2008. Non c'è stato nessun lavoratore che si è ferito, nessuno lavoratore che è deceduto. Quando in altre occasioni mi si è detto: "Ah se fosse deceduto un macchinista forse cambiavano le cose", fortunatamente no per loro ma è un clamoroso errore metodologico quello in cui incorre chi ipotizzasse la necessità, e nel caso di specie peraltro abbiamo delle risorse che coinvolgono anche i macchinisti, ipotizzasse questo presupposto per fare scattare l'operatività delle disposizioni in materia di garanzia e responsabilità antinfortunistica previste dal decreto legislativo 81 del 2008. Qui la Corte di Cassazione è molto, molto netta. Sì, perché uno dei tentativi di difesa era stato anche quello di dire: ma l'evento si è realizzato fuori dall'ambiente di lavoro, che c'entra quel condominio che si trovava a 50 metri di distanza? Bene, l'imprenditore, o comunque garante, essendo accertato che con l'esecuzione da parte sua delle opere di contenimento chiaramente inadeguate alla successiva posa in opera della gru, assumeva precisi

obblighi di garanzia in quanto, e questa frase è fondamentale, non voglio fare perdere tempo al Collegio che è stato pazientissimo e direi il riconoscimento...

PRESIDENTE - Assolutamente, non ci fa perdere tempo nella maniera più assoluta.

AVV. MARZADURI - Il riconoscimento che ho espresso nei confronti della Procura lo voglio fare anche nei confronti del Collegio che si è chiaramente sacrificato su un piano professionale e personale. Perché continua la Corte di Cassazione "assumeva precisi obblighi in quanto gestore del rischio connesso alle dette opere". Quello che vi ho detto, forse in termini meno aulici, quando facevo riferimento a una posizione di garanzia che assume delle responsabilità per tutto ciò che riguarda il rischio che nasce nell'ambiente di lavoro e che non sempre è circoscritto nell'ambiente di lavoro. Ebbene, prosegue la Corte di Cassazione, se potrà essere utile di questi riferimenti giurisprudenziali potrò fornirne copia, si allude alla sussistenza di rischi di notevole impatto anche per una molteplicità indeterminata di soggetti terzi, posto che le operazioni, e qui il richiamo tragico è al nostro caso, si svolgevano in area densamente abitata, qui nella città di Ravenna. E quindi delle responsabilità sul piano della mancata previsione di un rischio, della mancata considerazione di rischi che venivano a incidere sulla popolazione ravennate.

L'imputazione penale dell'evento va riferita al soggetto che viene ritenuto gestore del rischio, nel senso che il garante è appunto gestore che gestisce il rischio. Bene sul punto devo dire che i miei autorevolissimi contraddittori, teorici perché non hanno una presenza per adesso dibattimentale, ma io oggi sto in qualche modo anticipando quello che forse potrebbe emergere a seguito di, forse, alcune difese, ebbene quando si allude a un rischio che coinvolge anche i terzi quell'operazione interpretativa, esegetica suggerita per cui comunque deve rimanere all'interno dell'ambiente di lavoro, viene a collidere con quella la varietà, la molteplicità delle situazioni che danno corpo a quella gestione del rischio. Non è che si può ipotizzare una gestione del rischio segmentata, e io me ne occuperò finché può coinvolgere uno dei miei dipendenti o uno che frequenta l'ambiente di lavoro o uno che, sia pure accidentalmente, entra nel cantiere! E no, l'imprenditore che era coinvolto in questa del crollo della gru a torre non si è salvato e non si doveva salvare per il semplice fatto che non c'è stata nessuna lesione che ha coinvolto i suoi dipendenti o nessuna lesione che ha coinvolto un soggetto interno al cantiere. Abbiamo detto che le uniche vittime erano ben lontane spazialmente, logicamente, funzionalmente dal cantiere. E questo perché? Perché come la giurisprudenza poi ha osservato nella lettura del significato delle

misure prevenzionistiche, e qui torno un po' all'argomento di partenza, bisogna operare un distinguo: ci sono misure prevenzionistiche che hanno una valenza meramente soggettiva, per esempio tutto ciò che attiene alla posizione sanitaria o nell'ambiente di lavoro. E' chiaro che queste sono misure prevenzionistiche che riguardano il lavoratore. Ma tutte le altre misure, quelle che non hanno una connotazione simile, riguardano anche i terzi, possono riguardare anche i terzi. E l'ipotesi delimitativa arbitrariamente confinante all'interno del luogo di lavoro, la sfera soggettiva dei soggetti così tutelati, viene a, direi, arbitrariamente delimitare il significato di gestione del rischio. Dicevo prima degli autorevoli contraddittori i quali, uno di questi, ha detto cose giustissime pur arrivando a conclusioni a mio avviso inaccettabili, e ha detto per l'appunto che il rischio, non voglio snaturare l'affermazione altrui, anche perché ben conoscendola non vorrei trovarmi, vista anche la mia inferiorità fisica, in difficoltà, arriva a dirci che l'articolo 18, in generale il testo unico: "non hanno alcuna ragione di occuparsi esclusivamente dei rischi esterni". E' vero! "Si occupano dei rischi esterni in quanto originati dall'interno". E' vero! "In quanto relativi all'esercizio di impresa". E' vero! "In quanto correlati ad adempimenti di prescrizioni concernenti i singoli lavori". E' ancora

più vero! Ma è quello che vi ho detto! Oppure su queste basi si è arrivati a dire che il terzo... e no, il terzo non è coperto da questa tutela. Quando entra in gioco il terzo entra in gioco una sfera diversa di protezione, l'incolumità pubblica. E qui per l'appunto il legislatore da un lato sul piano interpretativo e una giurisprudenza consolidata dall'altro lato ci portano a conclusioni decisamente diverse. Tutto questo sforzo, sia pure modesto, sul piano interpretativo perché? Perché si è anche detto che in fondo la vicenda che ci coinvolge potrebbe essere quasi assimilata a quella in cui una fabbrica consegna un veicolo coi freni difettosi e il veicolo serve come strumento di lavoro a chi viene a utilizzarlo. I freni sono difettosi e il lavoratore subisce un infortunio Il mio contraddittore potenziale dice: dovremmo dire che le norme sulla sicurezza dei freni sono norme a tutela dei lavoratori? E allora se invece del lavoratore c'è una massaia perché una diversa tutela? O non diremo piuttosto che la sicurezza dei freni riguarda la sicurezza del veicolo e ancora una volta quindi la sicurezza dell'incolumità pubblica? Qui c'è un errore, o meglio una lacuna nella sequenza di un ipotesi che non è analoga alla nostra. Cosa manca? E così passo al momento di questa mia rapida, spero non superficiale, però molto sommaria discussione, manca la posizione di garanzia. Perché quella macchina che viene fornita dalla

fabbrica X nel nostro caso non arriva nelle mani dell'utente tout court, passa attraverso un garante, un soggetto che ha una posizione di garanzia, e lo voglio usare in termini amplissimi, le Ferrovie, le quali rispetto a quel bene, a quella macchina, non sono neutri, non è che la prendono e la passano, non è che quel locomotore col materiale rotabile viene preso e passato tout court al personale di macchina, ma deve essere, e lo hanno ben segnalato, sottolineato, i rappresentanti della pubblica accusa, oggetto di una valutazione non *ab imis*, non *ab ovo*, sul piano manutentivo. Ora accennerò rapidissimamente a questo tema per dare una concretezza allo sforzo precedentemente effettuato, questione di cinque minuti.

PRESIDENTE - Avvocato, ripeto, prenda tutto il tempo di cui ha bisogno. Vale per tutti in principio.

AVV. MARZADURI - Pochissimo. Il problema sta quindi nella presenza di una posizione di garanzia rispetto alla quale quella macchina i cui freni sono usurati, non sono stati verificati adeguatamente, non sono adeguati al tipo di utilizzo, è oggetto di una verifica ulteriore. Ripeto, non la stessa che deve essere effettuata dalla fabbrica che l'ha prodotta e l'ha venduta. E a quel punto, rispetto a quella posizione di garanzia, scattano delle normative antinfortunistiche che riguardano quel lavoratore. E allora sì che la differenza tra il

lavoratore e la massaia la apprezzerò! E mi sorprende che autorevolissime voci questi profili, direi banali, elementari, non abbiamo considerato. La responsabilità del fabbricante ha la stessa fonte ma lo sviluppo della sequenza è tale per cui poi si impone una differenziazione, perché si inserisce questa posizione di garanzia. E' nell'esecuzione di un rapporto di lavoro che quindi io dovrò valutare se quei freni sono o meno adeguati. E a questo punto perché questa ricostruzione della vicenda, alla luce del testo unico del 2008? Io mi occuperò rapidissimamente, proprio rapidissimamente, solo di un profilo, proprio quello che ho già accennato, quello manutentivo, e lo farò in termini sta volta di colpevole sommarietà, ma, ripeto, non perché voglio accelerare i tempi della mia discussione ma perché già vi è stato un contributo maestoso da parte della Procura e a quello rinvio integralmente. Provo a fare alcune considerazioni sintetiche che mi hanno portato, forse frettolosamente, a ritenere risolta la questione senza particolari percorsi, o comunque percorsi particolarmente complessi. La logica della manutenzione si muove innanzitutto, meglio dell'individuazione di responsabilità per la manutenzione, su un piano di individuazione normativa applicabile e noi abbiamo una alternativa: facciamo riferimento ancora alla vecchia disciplina che richiama la *fiche* della Unione

Internazionale Chemins de Fer numero 433, o richiamiamo una normativa successiva che poggia però su delle basi abbastanza instabili, almeno dal punto di vista formale, perché coinvolge anche la direttiva 110 del 2008 sul detentore, sul keepers, o halter, se seguiamo la lettura tedesca. Vediamo che cosa succede nell'uno e nell'altro caso. Se impostiamo la lettura sulla base della *fiche* 433 troviamo al punto 3.3.1.4 questa previsione: "durante il trasporto impresa ferroviaria utilizzatrice controllerà i vagoni con la stessa attenzione come ai propri". In questo dibattito è emerso in maniera molto netta l'attenzione con la quale l'impresa ferroviaria, voglio usare la stessa terminologia, accudisce ai propri vagoni al proprio materiale rotabile, riconoscendo come nei confronti di altro materiale ciò non avvenga almeno negli stessi termini. Qui abbiamo un riferimento che contrasta un comportamento del genere. Ma dirò di più! Nel momento in cui il garante, nella vicenda specifica, individua come metro della propria diligenza un certo metro che presuppone una serie di controlli, una serie di verifiche, una tracciabilità di questi percorsi per i propri vagoni, bene ha individuato un comportamento diligente al quale non può ragionevolmente sottrarsi. Non voglio richiamare le tematiche sempre agitate sull'individuazione dei modelli della colpa, né tanto meno degli statuti della colpa, anche se tendo a

allontanarmi un po', ma questo per mia scelta personale, dalla logica dell'agente modello e apprezzare soprattutto in questi settori quello legato alla migliore scienza e tecnica. Ma non voglio contaminare la mia riflessione da considerazioni del tutto plausibili e contestabili. Qui la misura della colpa è data dallo stesso agente che dice cosa si deve fare sul proprio materiale rotabile, e quale che sia la realtà di provenienza non può differenziare il suo comportamento e del resto la *fiche* 433 così si esprime. Nella prassi, devo riconoscerlo, sembra che nonostante la mancata approvazione formale dei dati normativi che consentivano di ritenere operante la figura del detentore, questa posizione di garanzia avesse già trovato ingresso in Italia sia pure sulla base di altri riferimenti. Alludo agli apporti derivanti dal contrasto informale di utilizzo, al significato anche giuridico che lo stesso esprime, e anche a una prassi, importantissimi sono i contenuti dichiarativi dell'ingegnere Chiovelli che sembra abbracciare questa previsione normativa e darne attuazione a prescindere da quelle incertezze formali a cui io un rapidamente accennato ma che sono ben note al Collegio. Ebbene se si seguisse questa diversa individuazione del dato normativo Chiovelli motiva una sentenza di condanna, fatemelo dire! E la motiva con la nettezza di chi all'interno, ben consapevole di ciò che avviene, e ben consapevole di ciò che doveva avvenire e

non è avvenuto. Ci dice che pur richiamando le previsioni del Q del 2006 non per questo Trenitalia poteva ritenersi fuori da ogni coinvolgimento di responsabilità. Nel caso in cui poi la manutenzione, cito testualmente, viene fatta presso terzi, certamente nelle procedure veniva richiesto che ci fossero delle modalità con le quali l'impresa ferroviaria potesse in qualche modo accertare che le officine, alle quali si rivolgeva, svolgessero la manutenzione correttamente. Ma Trenitalia la faceva questa verifica? Tristemente Chiovelli, ma senza lasciare nessuno spazio difensivo: "No, mi pare proprio di no!". E cioè questa attività svolta all'esterno rispetto alla quale si ipotizza anche una diversità di garanzie a mio avviso molto preoccupante, io peso che qui l'Europa non venga a incidere negativamente come in altri settori, ma certo che anche quel residuo di profilo garantistico che permane e che riguarda, come avevo accennato in partenza, non a una nuova manutenzione *ab imis*, ma all'acquisizione della documentazione che mi consentisse di verificare se quella manutenzione era stata correttamente effettuata così da rassicurarmi effettivamente, non presuntivamente, bene, non veniva sicuramente ricercata questa documentazione. "Contratto uniforme di utilizzo", prosegue Chiovelli, "prevede queste verifiche. D'altra parte è proprio la disciplina che dovrebbe consentire di interfacciare il detentore con l'impresa ferroviaria".

Quindi qui si dà già per sicura l'inserzione nel nostro ordinamento di questa figura. E la convinzione serve proprio a disciplinare questi aspetti, cioè i rapporti tra il detentore e l'impresa ferroviaria. "Ma mi sembra di ricordare che rispetto alle richieste che facemmo appunto a Trenitalia questa parte di documentazione, quella relativa ai rapporti col detentore, era carente", così che Chiovelli ricorda come successivamente ha dovuto inserire, imporre agli operatori, contenuti che dessero garanzia a livello di gestione del processo di sicurezza. Quella garanzia che la prassi comportamentale e gli enti coinvolti non fornivano. E allora sia che ci muoviamo nella logica della *fiche* sia che ci muoviamo nella logica del contratto del 2006, i profili di responsabilità che attengono proprio a quel profilo lavorativo, perché io se non ho documentazione adeguata sulla manutenzione, se non ho verificato nella prospettiva che vi ho già delineato, e che non è quella contestata in maniera a mio avviso provocatoria in altra sede processuale, e cioè di una rinnovazione completa della manutenzione, nessuno lo pretende, ebbene questa mancanza su cosa si rifletteva? Sul fornire inevitabilmente del materiale non sicuro al lavoratore. Non posso operare una corretta valutazione dei rischi, che lo insegna molto bene l'ingegnere Rossoni ai cui contenuti della consulenza rinvio integralmente, ce lo diranno altri colleghi che intervengono sul punto,

ma soprattutto vediamo come in questo caso siamo sempre all'interno del rapporto con chi quel macchinario, quel materiale dovrà utilizzare. Non dobbiamo parlare di sicurezza e incolumità pubblica. Poi, come purtroppo è avvenuto, ci saranno delle conseguenze che vanno al di là dell'ambiente di lavoro, al di là degli addetti lavori. Ma tutto nasce all'interno di quella posizione di garanzia che correttamente è stata valorizzata da parte della Procura inserendo una serie di disposizioni del testo unico come momenti non di semplice aggravamento delle fattispecie penali ma come fondamento di una responsabilità. E quindi io ritengo di poter concludere nei termini con cui ha concluso la Procura e accedendo anche alle diverse conclusioni per i vari imputati, per cui le conclusioni anticipo che il Collegio mi ha consentito di dare per lette, che riguardano le posizioni prima richiamate, verranno a concentrare richieste risarcitorie solo sugli imputati raggiunti da richieste di condanna.

Due parole che riguardano la posizione specifica della Parte Civile. Si tratta di tre situazioni sul piano risarcitorio significativamente diverse. Partirei da quella drammaticamente più importante, purtroppo più importante che riguarda la signora Daniela Rombi. Nei confronti della signora Daniela Rombi il dibattimento ha ricordato in maniera drammatica quelli che erano gli

eventi che hanno portato a questa richiesta risarcitoria. Io mi ricordo quando ho avuto, e ne sono tuttora colpito, quando ebbi il primo contatto con questa famiglia, con una ragazza che era ancora viva e nei cui confronti c'era una speranza, non so quanto ragionevole, di sopravvivenza. Non ebbi più contatti con la famiglia fino a che poi l'evento si realizzò. Certo che sia pure dall'esterno ho vissuto una situazione rispetto alla quale mi pare un fuor d'opera cercare di rappresentare al Collegio che così bene ha potuto seguire non solo questa vicenda ma l'intero percorso di queste vicende personali, segnalare l'entità di questo danno. Un danno che si sviluppa poi da un punto di vista giuridico su più piani. Noi abbiamo rifiutato un offerta reale, non l'abbiamo rifiutata solo su un piano, potremmo dire simbolico, visto anche il ruolo che la signora Rombi ha da sempre svolto nell'ambito della tutela dei famigliari vittime di questa vicenda, di questo incidente ferroviario; io direi di questa strage ferroviaria, si arrabbierà il mio amico Stortoni per l'utilizzo reiterato di questa espressione che indubbiamente è una espressione forte e giuridicamente impropria, ma certo che quando noi andiamo a misurare dal punto di vista giuridico l'entità di questo danno i riferimenti che mi permetto di sottoporre alla vostra attenzione in una rapidissima memoria che non fa altro che clinicamente proporre delle cifre con

riguardo alle varie voci di danno, ci consentono di osservare come quella proposta fosse una proposta del tutto incongrua e quindi meritevole soltanto di una non accettazione, nonostante condizioni di vita della famiglia, non solo della signora Rombi, che certo non potevano fare considerare irrilevante quella proposta.

Per la Croce Verde la vicenda, sul piano risarcitorio è tutt'altra cosa e si pone su un piano schiettamente giuridico. La Croce Verde è stata risarcita da alcuni degli enti coinvolti, non da Cima Riparazioni e infatti solo nei confronti degli imputati di Cima Riparazioni, non dell'imputato Pacchioni, si fa richiesta di risarcimento dal momento che quella transazione non poteva coinvolgere se non soltanto quel danno che era ascrivibile ai soggetti che quella transazione hanno concluso. E vedrà, nell'ambito di queste sia pure rapide conclusioni come il tema viene sviluppato da questa difesa. Da ultimo la Provincia di Lucca, rispetto alla quale una vicenda del genere ha assunto una rilevanza indubbia alla luce degli scopi istituzionali della Provincia, ma non solo degli scopi istituzionali, perché la Provincia di Lucca, e lo ha contrassegnato questo suo ruolo anche la presenza continua prima del presidente Baccelli, poi volta per volta dei consiglieri che sono stati nominati successivamente anche all'intervento

normativo. Bene, la Provincia di Lucca si è attivata, si è attivata e documentalmente provando ciò con una serie di interventi che hanno interessato significativamente le povere finanze, sempre più povere finanze di questo ente, cosicché anche in questo caso la mancata accettazione, perché formalmente non ci fu un rifiuto ma questo difensore espresse la volontà della Provincia di non accettare l'offerta formale ma non avendo una procura speciale ad hoc si ritenne soltanto che non essendo presente nessuno dell'ente questa era una sostanziale scelta implicita di non accettazione. Bene vedrete che anche sotto questo profilo l'istanza offertoriale veniva a quantificarsi in termini incongrui rispetto ai danni subiti dalla Provincia. E, sotto questo profilo, a mero titolo di riferimento giurisprudenziale significativo, riporto alcune considerazioni che sono state svolte nel caso di Thyssen da parte del Giudice di primo grado che è il Giudice che più degli altri si è proprio interessato del problema della legittimazione e della quantificazione dei danni per gli enti territoriali.

Allego le note spese relative a queste costituzioni e Vi ringrazio.

PRESIDENTE - Deposita le conclusioni scritte l'Avvocato Marzaduri che salutiamo e diamo la parola all'Avvocato Carloni.

Parte Civile Menichetti Claudio - Avvocato Carloni

AVV. CARLONI - Io (inc.) signor Presidente una carrellata di argomenti che poi saranno oggetto di una memoria che non abbiamo ancora finito di confezionare francamente e quindi non sarà depositata oggi. Intanto volevo tornare con una battuta sul tema trattato dal collega, cioè della possibilità di inquadrare il tragico infortunio, disastro di Viareggio, nella normativa antinfortunistica. Vede, a me pare che anche nella stessa costruzione normativa della aggravante di cui al 589 ciò che fa la aggravante non è... la vittima non è l'evento ma è la condotta ovviamente e la qualificazione della condotta rispetto alla violazione che la norma, in questo caso prevenzionistica, che determina il maggior disvalore del fatto. Questo è concetto fondamentale, concetto assai semplice al di là, come si è detto, che quella riserva di cui al terzo comma dell'articolo 2 sul campo di applicazione dell'81/08, ben superata, con riferimento ai titoli successivi, comunque non riguarda il cuore del nostro problema che sono i principi cardine contenuti nel titolo primo ovviamente, la valutazione del rischio prima di tutto. Ecco, partendo dalla valutazione del rischio vorrei riprendere velocemente alcune considerazioni. Vede, il signor Menichetti che io assisto quando venne sentito sulla vicenda tremenda che ha coinvolto sua figlia, la sua famiglia, l'inferno in cui ha gettato

queste persone così semplici, così serene, così a mio modo di dire anche mature nella loro costruzione di vita, nella loro semplicità, nella loro felicità di questo nucleo familiare ormai a assestato, di cui nei colloqui personali tante volte abbiamo parlato, con grande rispetto fece un accenno, e mi riferisco alla pagina 14 del verbale 28 Maggio 2014 in cui il signor Menichetti disse: "Se posso signor Presidente, la mia rabbia... la mia rabbia è stata"... e anche in questo io devo citare come Enrico Marzaduri una discussione fatta nel corso dell'udienza preliminare, anticipando un argomento trattato in quest'aula, Claudio Menichetti disse: "Io sono rimasto male, ho sentito con rabbia affermare in quest'aula che la ferrovia, la sede ferroviaria non è un tavolo da biliardo". E questa affermazione fatta peraltro da un collega nei cui confronti io ho assoluto rispetto anche per la lealtà secondo me intellettuale con cui lui ha condotto una sua impostazione, ovviamente non condivisa assolutamente, ma lo ha fatto, vedremo gli argomenti nelle domande poste in particolare al nostro consulente, su quella che è la natura di fondo della questione circa la valutazione del rischio, perché insomma il cuore dell'imputazione è questa omissione in ordine alle conseguenze che la circolazione di questo treno trasportante merci pericolose poteva avere e quindi doveva essere considerata. Vede signor Presidente in

quell'affermazione che venne fatta nel corso della discussione si dette atto sostanzialmente di quel programma poi difensivo che è stato sviluppato qua davanti a voi, dai testi e dai consulenti della nostra parte avversaria, tra virgolette. E cioè che è gravissimo sentirlo dire, a mio modo di vedere, cioè quello che è accaduto era prevedibile nella sua entità, nel fatto che se un treno deraglia ciò induce conseguenze catastrofiche ma non si poteva fare niente a riguardo. Possiamo ricordare le dichiarazioni di un consulente di particolare spessore come il professor Diana, il quale appunto ci dice che successivamente allo svio non esistono azioni mitigatrici e il rischio non è proteggibile. A domanda dei colleghi, con riferimento specifico al passaggio a raso si domanda: "Ma, scusi, era un elemento prevedibile o no?", la risposta è che non è prevedibile da parte di questo assolutamente qualificato, valoroso professionista. "Ma perché?"- "Perché il treno poteva sviare 500 metri prima o 500 metri dopo". E meglio ancora, da altri consulenti, l'ingegnere De Rosa: "Una volta avvenuto lo svio non è prevedibile ciò che avviene salvo che è sicuramente prevedibile che è catastrofico". Questo crescendo di considerazioni di impostazioni sulle quali ora mi riferirò fu oggetto anche di un mio brevissimo controesame nei confronti dell'ingegnere Paolo Genovesi il 10 Febbraio del 2016, perché appunto laddove

si sosteneva che il dovere principale è quello di evitare lo svio e la collisione attraverso strumenti di prevenzione dello svio, in particolare la manutenzione rigorosa, e qui apro parentesi e rinvio a quanto ha detto in questi giorni il Pubblico Ministero, noi si chiese e si disse: "Scusi, ma bene, è apprezzabilissimo che si voglia evitare lo svio in ogni modo e in ogni mezzo, sempre che poi magari lo si faccia, però se poi lo svio accade cosa succede? L'avete previsto, l'avete valutato?". E a fronte di questa banale domanda non vi fu risposta se non che, mi rispose scocciato: "Eh, allora Avvocato probabilmente io dovrei fare girare un treno all'anno". Il problema non è né mio né ovviamente del Tribunale, è invece nostro dovere, almeno noi proporre delle soluzioni e voi decidere, se questo è il modo di organizzare appunto una attività aziendale in modo sicuro e conforme alla normativa. La stessa questione ci viene posta con riferimento, vede signor Presidente, al cedimento dell'assile e alla cricca che si è verificata. L'ingegnere Alfonso Cassino, udienza 9 Marzo 2016, questo si dice, che lo stesso problema si pone con riferimento al cedimento dell'ala di un aereo o dello scafo di una nave. Vede signor Presidente noi riteniamo che sia facile, dovrebbe essere facile rispondere, che nel ramo degli eventi di cui spesso si è parlato, al cui fondo vi è la tutela della vita e dell'incolumità delle persone, e

anche delle cose, ciò che viene a destra dello svio non sono eventi ma sono cause. Dopo lo svio vi è stato l'incendio, vi poteva essere l'esplosione, tutto ciò doveva essere valutato e il paragone rispetto alla cricca che si può essere verificata in un ala di un aereo ci pare che non si può liquidare con una battuta che i treni non volano, ma è una valutazione completamente diversa. Il treno ovviamente ha una sua realtà aziendale, la ferrovia è qualcosa che è stato realizzato dall'uomo, non deve combattere con la forza di gravità da 10 mila metri. Tutto questo, vede, noi ci siamo permessi di recuperare una immagine anche abbastanza malinconica della nostra stazione, quella che è chiamata stazione nuova, 18 Giugno 36. Vede il passaggio a raso? Questo per dire, banalmente, che la valutazione del rischio nell'ambito della sede ferroviaria era non solo doverosa per le norme e per quanto detto poc'anzi, ma era tutto sommato molto più semplice rispetto a altre realtà in cui il contesto lavorativo che deve essere valutato magari si modifica continuamente, così come è un cantiere edile, così come è una nave in costruzione, dove magari i punti ogni cambiano. Vede il passaggio a raso era lì dal 1936, la linea ferroviaria dal 1861. In buona sostanza il perimetro aziendale era facilmente verificabile, lo era una volta ovviamente per sempre. E, vede signor Presidente, dire che come, come ha risposto il professor

Diana, con tutto il rispetto a nostro parere, che: "Beh, poteva essere valutato perché io non so dove avviene lo svio"... Eh, lo svio può avvenire in qualunque parte della ferrovia. Ma la ferrovia è sempre quella. La ferrovia è sempre quella, è un ambiente di lavoro che non è dissimile dall'ambiente di lavoro di una azienda che abbiamo magari qua a cento metri, dove il datore di lavoro, o colui che vuole fare veramente sicurezza deve mappare ovviamente tutto il perimetro aziendale. Nel caso di specie il perimetro aziendale era sicuramente più semplice da verificare, da mappare. E allora, come è stato detto, è una questione di filosofia della sicurezza? Le domande che si sono più volte succedute nel corso del controesame del nostro consulente Rozzini erano finalizzate a dire: "Sì, lei ha svolto una valutazione del rischio che tiene conto del deragliamento, tiene conto della possibilità dell'incendio della merce pericolosa che veniva trasportata. Ma lei è sicuro che vi sia un'opzione unitaria di rischio?". Questo veniva chiesto sostenendo, così come è parso dai testi dei consulenti, che insomma sussista un'opzione diversa di sicurezza della circolazione ferroviaria.

Della normativa abbiamo già detto. E che invece il rischio dovesse essere valutato assolutamente secondo i consueti parametri, perché voi avete visto per cinque giorni ripetere la casistica relativa ai deragliamenti,

agli incidenti ferroviari di qualunque tipo, insomma la questione è chiara e quale è l'approfondimento su questo tema; ma, vedete, tornando per un attimo al documento dell'ERA del 7 Maggio 2009, quello in base al quale si diceva: "Beh, l' (inc.) non diventerà obbligatorio secondo noi perché"... Perché? Perché vi possono essere altri metodi di mitigazione del rischio. E in questo documento vengono elencati, sapete, tutti i possibili deragliamenti, c'è un censimento, vi è un elenco dettagliato di quei questionari mandati, inviati agli stati, e la casistica più precisa che è stata fornita. E in questo documento vengono valutate le conseguenze di un grave deragliamento, a pagina 39, e quindi tra le merci pericolose particolare in particolare i liquidi infiammabili, i gas infiammabili, i gas tossici, i vari effetti dell'incendio. La pozza, il *pool fire*, il *flash fire*, il *BLEVE*, *UVCE*... Ma non ha scritto l'ingegnere Rozzini questo documento! Così come viene considerato, al punto 5.3.1 pagina 40 il rovesciamento del carro che è deragliato. Ma la cosa più interessante di questo documento, sempre in punto di possibilità, doverosità di valutazione del rischio, è a pagina 81, punto 9.2.2 in cui si considera la gestione locale dei rischi che, come sappiamo, si introduce quell'argomento tanto discusso in relazione al paragrafo 1.9 del RID. Sulla competenza, sul soggetto che era deputato alla promozione di questi

interventi di mitigazione delle restrizioni al trasporto emanate dallo staff competente ha già parlato il Pubblico Ministero. Questo paragrafo 1.9 è specialmente importante, come voi sapete, perché tra le misure mitigatrici si dice: "Ma forse è meglio del detettore vi potrebbero essere altre soluzioni più efficaci, per esempio la velocità ridotta". Di velocità ridotta, appunto, vi è un riferimento specifico, preciso, nel paragrafo 1.9, precisamente alla lettera B dell'1.9.2, in cui tra gli esempi di soluzioni che possono essere adottate su linee presentanti rischi particolari o locali, linee che attraversano zone residenziali, vi è la mitigazione della velocità ridotta. Ecco di questo documento, signor Presidente, poi è particolarmente interessante le indicazioni che ci vengono fornite in nota 15, laddove nel RID 2007 venne adottato dalla commissione degli esperti, che appunto elaborò il nuovo RID, quello che era in vigore al momento del disastro, il RID del 2007, questa commissione degli esperti ha elaborato delle linee guida, le linee guida 24 Novembre 2005, poi entrate in vigore con il RID medesimo, perché queste linee guida, vede, diversamente da quanto fino a ora si è sentito dire dai nostri contraddittori, e cioè che la valutazione non poteva essere fatta del rischio di incendio, rischio di esplosione, ma la valutazione si deve limitare alle misure di prevenzione, onde evitare la

collisione o lo svio, onde evitare la collisione o lo svio, le linee guida al RID invece illustrano chiaramente come si deve svolgere una valutazione che poi è quella, come espressamente indica questa norma, che deve sostenere la misura più restrittiva al trasporto di merci pericolose. E allora nelle linee guida si potrà apprezzare come intanto devono essere considerati tutti gli eventi, intanto deve essere presa in considerazione l'infrastruttura e se noi andiamo a verificare il punto a pagina 12 di queste linee guida vedrete che nel considerare l'infrastruttura, per esempio, espressamente si scrive e si prevede che debbano essere considerati gli elementi salienti dell'infrastruttura, i binari, ivi compresi gli scambi, i deviatori, i segnali, le sospensioni. Tutti questi elementi, vedrete, deviatori, scambi, sono ciò che deve essere preso in considerazione in una valutazione del rischio. Ma vi è di più: con riferimento agli elementi salienti incidentali, espressamente, a pagina 12 della linea guida interpretativa del paragrafo 1.9 del RID si dà atto che tra gli eventi primari che devono essere valutati, nell'albero degli eventi vi è anche l'incendio. Non solo il deragliamento o la collisione, come i nostri contraddittori, alcuni, hanno sostenuto, l'incendio, ciò che pareva evidente. L'incendio deve essere comunque preso in considerazione come effetto potenziale e

conseguenza da avvenimenti primari, allo stesso modo dell'esplosione e del rilascio. Perché, vede Signor Presidente, è chiaro che l'incendio e l'esplosione non sono conseguenze, sono cause dell'evento e l'unico evento che tende a prevenire, tende a evitare, tende a scongiurare le misure di sicurezza è ovviamente la lesione alla vita o l'integrità fisica. Tutte queste sono cause che devono essere considerate e valutate. Ecco che allora noi riteniamo che questa rinuncia a una valutazione del rischio del trasporto di merci pericolose laddove un treno di 14 ferrocisterne che trasporta 560 tonnellate di gpl, il quale viene autorizzato a procedere alla velocità ben nota, rappresentasse un enorme fattore di rischio sapendo, come ci è stato detto, che se deraglia le conseguenze sono catastrofiche. E allora il livello probabilmente della colpa è veramente alto, vi è colpa con previsione! Io mi domando: ma come è possibile che questa valutazione non sia stata fatta?! Ora vedremo in poche slide le considerazioni che ha proposto l'ingegnere Rozzini nella sua relazione, anche partendo, vi ricorderete, da quello studio che poi non è stato applicato, quello studio della professoressa Spadoni che aveva, tra gli esempi, lo scalo di Livorno Calambrone, uno scalo dove vengono stoccate ferrocisterne con idrocarburi. Quindi da questo punto di vista è proprio ciò di cui si parla.

Vede, le valutazioni proposte, ora andiamo sui grafici del grado del rischio, si vedono come erano semplici, erano elementari, si apprezza come ovviamente vi sono i metodi ISPELS, ma come la disposizione 13 del 2001 già in sé contenesse appunto assolutamente, ma sono matrici di rischio che si applicano in tutti - in tutti! - i campi. Sono sicuramente gli strumenti base per una valutazione del rischio. E il risultato di questa valutazione del rischio imponeva, vedete, il grado di rischio 12. Perché? Perché la possibilità che vi sia un deragliamentò con rotture dell'assile viene considerato probabile ma al di là poi della probabilità è l'entità del danno, ovviamente gravissimo, che impone delle misure, l'attuazione di misure di prevenzione e di protezione urgenti, indifferibili ovviamente.

- Vengono mostrate delle immagini sullo schermo.

AVV. CARLONI - E tutto questo non è stato fatto quando, andando a vedere i grafici del rischio, voi ricorderete questa immagine, e vedete come nella didascalia la parte più interna, bordata in verde, voi pensate che una fascia di 90 metri di altissima letalità, dovuta al fenomeno dell'incendio, cioè quello che è accaduto a Viareggio, del *pool fire*, però in base a questa norma Cei con uno squarcio di un foro equivalente a un diametro di 25 millimetri. Invece il nostro squarcio purtroppo era di 120 millimetri. Voi vedete che questa è la zona in cui le

conseguenze sono più gravi e vedete come lambisce proprio la via Ponchielli. Ma se andiamo a vedere, a leggere le ulteriori didascalie si vede come nel caso di uno squarcio delle dimensioni di quelle che poi in effetti si sono verificate, gli effetti del *flash fire* si riferiscono alla striscia blu e quindi a un diametro di 360 metri. Un diametro di 360 metri. Questo ovviamente a seconda del momento dell'innesco, delle condizioni atmosferiche, delle condizioni del vento. Quindi un rischio enorme per la perforazione di una delle 14 ferrocisterne. E l'ingegnere Rozzini poi, per scuola, ha prospettato l'indicazione di alcune slide su quella fascia di rispetto di 520 metri che corrisponde alla misura, come potete leggere sotto, individuata nello studio appunto comparso nella rivista di R.F.I., "la metodologia per la valutazione del rischio nel trasporto ferroviario di merci pericolose", a cui lavorò la professoressa Spadoni, che è una fascia appunto di 260 metri. Quindi sono dal binario, complessivamente, 520 metri a cavallo della ferrovia. Vedete, questi sono esempi di come in modo, è imbarazzante dirlo, banale, tutti potevano apprezzare l'enorme gravità del trasporto in questione. L'altra diapositiva che aveva sottoposto l'ingegnere Rozzini è quella relativa non solo ai fenomeni di *crash fire* e *pool fire*, che vedete appunto delimitati in rosso, la fascia di 360 metri, ma anche a

quelli relativi poi a eventualmente tragicamente l'esplosione se, vi ricordate, il calore generato dalla cisterna perforata avesse, per le condizioni atmosferiche investito la ferrocisterna vicina, mandando in ebollizione il gas e provocando l'esplosione. Se si fosse provocata l'esplosione il fenomeno sarebbe stato catastrofico, ancora più di quello che è successo, investendo una fascia, vedete, di 2200 metri collegata al fenomeno del BLEVE e del UVCE che... signor Presidente, vede io lo ridico sottovoce, perché ci sarebbe da essere molto polemici. Io leggo nei documenti dell'ERA, il 7 Maggio del 2009, a seguito della valutazione dei deragliamenti, dopo che hanno fatto tutta la mappatura, i questionari dei deragliamenti in Europa, e cominciano a vedere gli effetti del deragliamento. Altro che fermarsi al deragliamento e dopo dire "alziamo le mani, è catastrofico!". E leggiamo appunto che in caso di incendio di un getto di gpl si parla, a pagina 41, di *flash fire*, di *pool fire*, di UVCE e di BLEVE. Insomma questo non è stato scritto dall'ingegnere Rozzini. Cioè, tutto quanto è avvenuto poteva essere, e doveva essere oggetto di una valutazione banale, di una valutazione di fattori di pericolo tipici. I fattori di pericolo in questione sappiamo sono il deragliamento, l'incendio e l'esplosione. Sono contenuti in tutti i testi normativi, io non voglio riprendere quello che ha detto il Pubblico

Ministero, insomma sono gli elementi più banali, più semplici, che si pongono a fondamento di una valutazione del rischio. La valutazione del rischio che è stato volontariamente omessa, coscientemente omessa! Coscientemente omessa! Era veramente, tragicamente banale sapere quello che sarebbe successo. E qualcuno poi ce l'ha detto: se il treno deraglia sappiamo che è catastrofico, che può essere catastrofico, come lo è stato, come molte volte è stato in modo fortunoso, ovviamente, evitato. In modo fortunoso! E' chiaro che tutto questo lascia una amarezza enorme in coloro che devono piangere senza una ragione, coloro che devono sentire, questo non lo dico per fare polemica assolutamente, con chi ha usato questa espressione, constatare che se una ferrocisterna si ribalta e striscia da qualche parte trova un ostacolo che la perfora. Tutto questo era prevedibile, tutto questo era prevedibile, come era prevedibile che fosse catastrofico. Ciò che non hanno voluto prevedere era: come faccio a sapere dove accade e quando accade. Però poteva accadere e quindi un governo della sicurezza che è assolutamente inaccettabile. Perché la nozione di sicurezza è unitaria, la filosofia è unica, è molto pratica ed è quella di tutelare la salute e la vita delle persone. Vede signor Presidente quando prima si parlava, un'altra riflessione che è importante, perché in questo processo, una gravità

inaudita per quanto è accaduto, si prendono in considerazione poi degli aspetti che sono veramente di carattere generale. E venendo quindi all'essenza della posizione di garanzia: l'essenza della posizione di garanzia si esplica in due modi, o applicando misure di protezione o misure di controllo. Rileggendo una sentenza che poi vi citerò velocemente per altri fini, una sentenza del processo, sempre in tema di amianto, dello stabilimento Montefibre, sezione IV, ma poi sarà citata, 4/11/2010, e ricordando, ricordando il contenuto in questa ottima sentenza, si dice: la posizione di garanzia, obbligo di protezione. Protezione, pagina 39, di uno specifico bene da qualsiasi pericolo. E' chiaro che questa protezione è ciò che si traduce mediante, per esempio, la consegna dei dispositivi individuali di protezione. E' chiaro che è rivolta a coloro che sono veramente i miei interlocutori diretti, cioè i dipendenti. Ma accanto all'obbligo di protezione, molto più rilevante, è l'obbligo di controllo, di controllo di cosa? Di controllo di determinate fonte di pericolo. Il controllo delle determinate fonti di pericolo non è intermittente a seconda che vada a essere ustionato un lavoratore o colui che sta accanto di là dal perimetro. Controllo, l'obbligo di controllo ovviamente è generale, e deve essere generale. Perché, e torniamo al discorso della ferrovia, perché diversamente dal tragico incidente

che vede precipitare un aereo, non vi sono fattori non controllabili, perché la ferrovia l'ha fatta l'uomo, è un'azienda, tutto ciò che è lì è stato realizzato dall'uomo. Il famoso passo a raso, i picchetti, i deviatori, il ponte sul quale si schianta un treno ce l'ha messo l'uomo! Ragion per cui sono tutti elementi che devono essere valutati. La ferrovia è un'azienda che percorre tutto il territorio, ma è stata realizzata e l'organizzazione della sicurezza vuole che questa azienda sia sotto controllo.

E allora, per avviarmi alla conclusione, vede, una chiave di lettura della ragione per cui questa enorme lacuna si sia verificata nella organizzazione della sicurezza di questo gruppo di aziende, a mio modo di vedere va rinvenuta in un uso improprio, per usare un eufemismo, del concetto l'unità produttiva. Perché l'organizzazione della sicurezza è stata, a mio modo di vedere, assolutamente e correttamente in molti settori realizzata mediante questo istituto fondamentale la cui funzione è quella di avvicinare la sicurezza al luogo di lavoro, perché è chiaro che l'azienda che ha duemila dipendenti e quattro stabilimenti disseminati sul territorio nazionale deve, è inutile che faccio, eseguano un'unica valutazione, un unico documento valutazione dei rischi, l'unità produttiva è quella di consentire di avvicinare la sicurezza al luogo di lavoro con un datore di lavoro

specifico. Ovviamente a certe condizioni, a certe caratteristiche, sempre che, come appunto ci dice la normativa, sia soddisfatta l'autonomia tecnico funzionale e l'autonomia finanziaria del datore di lavoro. Sull'autonomia tecnico funzionale è evidente che avere costituito... insomma del gruppo noi abbiamo circa 133 unità produttive, in Piazza della Croce Rossa a Roma c'è un affollamento di datori di lavoro mai visto, parlo delle unità produttiva di sede centrale, anche l'ufficio legale è unità produttiva. Tutto questo può avere un senso, io non mi permetto assolutamente di criticare questo, quello che mi domando è se questa forma di organizzazione non sia stata l'humus di questa deresponsabilizzazione nel valutare quelli che sono i problemi di fondo della sicurezza, quelle che sono le scelte strutturali della mia azienda; per quanto riguarda, per esempio, gli investimenti: sviluppo un certo settore e invece non faccio il minimo necessario per l'altro, ad esempio in materia di circolazione di merci pericolose! E' chiaro che unità produttiva gestita dall'ingegnere Calogero Di Venuta, cioè il compartimento della Toscana di R.F.I., erano loro a poter intervenire con mezzi e strumenti finanziari per togliere i picchetti? Così come la corrispondente di Trenitalia, Genova-Cagliari, unità produttiva cui partecipa la stazione di Viareggio: erano questi i soggetti che

avevano gli strumenti tecnici e l'autonomia finanziaria per affrontare questi che sono temi di fondo della gestione dell'azienda, della sicurezza dell'azienda? Per esempio le misure di mitigazione del rischio, la modulazione, in alcuni casi, riduzione della velocità. E se io ho un consiglio di amministrazione che non è datore di lavoro neanche della sua segretaria, come sono io o il mio collega Marzaduri che mi ha preceduto, io mi domando se spesso... ecco questo è un buon viatico per avere così attenzione, così consapevolezza, così responsabilità che scelte aziendali, che scelte strutturali, poi si traducono, possono tradursi ovviamente in omissioni di sicurezza. Perché le scelte di fondo della poca aziendale le svolge ovviamente il consiglio di amministrazione. Ora io non vi sto a citare tutta la giurisprudenza sul punto, ma l'ingegnere Calogero Di Venuta, il quale è datore di lavoro, e in questa veste richiamato nel processo,... Io vi ho detto cosa penso indirettamente su questo, sta... ma doveva promuovere, doveva segnalare! Cioè tutti questi dirigenti i quali non devono scrivere il documento di valutazione dei rischi ma devono rispettare la normativa, devono rispettare i principi generali dell'articolo 15 prima ancora dell'articolo 18 dell'81/08. Ovviamente si sono preoccupati di censire i rischi di esplosione i di incendio... Vede, signor Presidente, sono andato a leggermi con grande attenzione il documento valutazione

dei rischi dell'unità produttiva direzione
compartimentale infrastruttura di Firenze e, intanto
l'avevo già ricordato in sede di udienza preliminare, del
frontespizio del capitolo 1, ma sarà un errore di
battitura, certo che l'ingegnere Di Venuta si definisce
come datore di lavoro di Ferrovie dello Stato S.p.A. nel
documento di R.F.I.. Questo intanto poi per iniziare a
introdurre l'argomento del gruppo, della Holding, di una
gestione unitaria, l'argomento discusso e trattato dal
dottor Rivella. Ecco, in tutto questo documento
ovviamente non vi è traccia di quella valutazione, anche
perché, come più volte è stato detto, veramente dirò una
parola, i binari sono quelli, se lui ha la responsabilità
per la Toscana, i problemi certo non cambiano tra la
Liguria e la Toscana o la Toscana e il Lazio, ma è certo
che queste scelte di fondo alla fine non le poteva fare
questo soggetto. Le doveva promuovere, le doveva
considerare, le doveva suggerire, come, sotto questo
profilo, un dirigente è obbligato in base alla sua
posizione di garanzia. E poi, guardi signor Presidente,
per ironia della sorte sono andato a leggere il DVR della
stazione di Viareggio e ho visto che con riferimento alle
atmosfera esplosive ci si preoccupa, ma era ovvio, ci si
preoccupa di andare a valutare il rischio dovuto alla
presenza di atmosfera esplosive perché "depositi di
combustibile con capienza di 500 litri". Ecco il piccolo

deposito di combustibile come quelli che ci sono nelle case in campagna, che ha visto sono monitorati, sono chiusi, sono interdetti, c'è tutta una serie di precauzioni che vengono considerate, ecco la cosa che io dico è: ma quando sapeva, e lo sapeva ovviamente, che nel suo compartimento passavano dei treni che contenevano non 500 litri, ma 90.000 litri di gas infiammabile per (inc.), e 14 carri fa 1.260.000 litri, ecco l'idea che ci si dovesse porre delle domande sulla sicurezza dei luoghi attraversati da questi treni... Ecco, il padre di Emanuela dice: "Sentirmi dire che su un ferrovia che non è un tavolo da biliardo si mandano le bombe, mi ha fatto rabbia, mi ha fatto male", dice Claudio Menichetti. Quindi è chiaro che sotto questo profilo queste unità produttive non potevano avere l'autonomia tecnico funzionale che richiede l'articolo 2 lettera T del testo unico, che poi sono gli stessi requisiti già contemplati dalla 626 del 2009. Ma ancora più clamorosa è la procura conferita all'ingegnere Calogero Di Venuta, sono tutte uguali, io prendo questa e la analizzo perché ovviamente si va a vedere l'autonomia di spesa, l'autonomia di spesa è l'articolo 7 di questa procura, con le solite forme roboanti che noi Avvocati scriviamo nelle procure "totale autonomia di spesa, senza limiti di importo o di qualsivoglia impegno", quando si parli, attenzione, tra l'altro anche di sicurezza dell'esercizio ferroviario!

Non solo del lavoro, ma anche dell'esercizio ferroviario. Cioè, a questi signori, con un'operazione, io lo dico un po' con simpatia, tra virgolette, perché gli hanno voluto dare una casacca rispetto a questi aspetti che non potevano avere. E siccome credo che i colleghi dell'unità produttiva, ora divento polemico, ufficio legale di Piazza della Croce Rossa siano assai più bravi di me, non era difficile capire che questo sistema non funzionava, che non considerando questi temi principali e generali dell'esercizio, ovviamente, e poi vedremo in che modo no... Perché, è chiaro, dire "ma questo era competenza di R.F.I., questa misura, questa era competenza di Trenitalia"... Ma di che si parla? Un minuto (inc.) a quel punto e ho finito. Vede, allora, insomma, usare queste frasi così impegnative per l'ingegnere Calogero Di Venuta quando poi voi sapete che esiste in tema di investimento e disinvestimenti una procedura rigidissima, da soviet, in cui abbiamo tutta una serie di passaggi, poi ne riparleranno i colleghi, ne ha parlato ampiamente il Pubblico Ministero, la disposizione 100 AD del 7 Maggio 2007, rispetto al quale c'è un piano di investimenti che parte dalla periferia e va al centro, che deve essere valutato da parte del consiglio di amministrazione delle società controllate, ma poi sale ai vertici del gruppo, viene visto dall'AD all'epoca, l'ingegnere Moretti, viene mandato in consiglio della

Holding per l'approvazione, poi viene alle province dell'impero, alle divisioni come dice il dottor Rivella; perché quelle non sono società controllate, sono divisioni; e il Codice Civile noi lo conosciamo, non vi è autonomia con una procedura di questo tipo, non vi è assolutamente autonomia, ma altri ne parleranno meglio di me. E allora si vede come, insomma, rispetto al tema di cui trattiamo, queste unità produttive non avessero significato se non forse aiutare a creare la falla nella valutazione, nell'attenzione su quella che doveva essere una compiuta valutazione. Perché, guardate e che scioccante leggere un capo d'imputazione in cui parliamo della nostra azienda, perché è nostra, è dello Stato, che ha omesso questa valutazione venirci qua a dire per due anni che dopo lo svio *hic sunt leones*, perché dopo lo svio quel che succede succede. Il professor Diana mi ha detto: "Sì, però, insomma, se sviava 500 metri dopo non c'era il passaggio a raso e non si ribaltava". Però è sviato 500 metri prima, questo è il problema, e il passaggio a raso è lì da 50 anni! Da 50 anni! E quindi ci dovevamo preoccupare di come eliminare o mitigare queste conseguenze. Vede, e concluderò in modo polemico, vede signor Presidente, sappiamo noi bene che un'azienda che avesse aperto qua un cantiere non a norma si chiude, si sospende. Però sappiamo anche quanti problemi ci sono stati per quanto riguarda lo stabilimento dell'Ilva. Si

sa che esiste la politica, però questo non interessa a noi, in questo processo, non interessa ai famigliari di Manuela Rombi che aveva una vita serena come a tutti gli altri famigliari, come la città di Viareggio. Questo non interessa, il nostro dritto era di non vedere questo scempio. E se forse andasse scritta una lapide di quello che è successo si potrebbe anche dire che era prevedibile "perché la ferrovia non è un tavolo da biliardo". E allora queste sono scelte che vanno al vertice, allora, vede signor Presidente, perché l'imputato Moretti ha una, secondo me, principali responsabilità? Perché il problema è di carattere organizzativo, la colpa di impresa è enorme in questo caso, è enorme a mio modo di vedere. A chi fa un po' di 231 e di modelli e si preoccupa di certe questioni è chiarissimo cosa è accaduto e che cosa doveva invece essere fatto. E allora ora io non starò a ripercorrere... Perché, vede, il principio dell'amministratore di fatto è molto semplice, ho sì avuto un lavoro, per quanto riguarda noi, più complesso, perché la normativa sicurezza, circolazione ferroviaria, sicurezza del lavoro, si andava a intrecciare. Il principio dell'amministratore di fatto è molto chiaro, quindi il lavoro del dottor Rivella è stato quello di scandagliare tutta una serie di episodi che dimostrassero come si trattava non di un mero atto di indirizzo, non di direzione e coordinamento ai sensi del 2497 ma si

trattasse di un vero e proprio atto di gestione. E tra l'altro, ricordiamo il contratto con la Regione Liguria, che è clamoroso, il contratto di un valore di 1 miliardo di euro che va a sottoscrivere senza procura l'ingegnere Moretti. Voglio dire, se uno dei nostri curatori vede una cosa del genere, insomma... Basterebbe per chiudere l'argomento. E in più lo impegna non solo Trenitalia, ma anche R.F.I.. A dimostrazione della gestione totalizzante, il che ha un valore giuridico chiarissimo, indiscutibile, semplicissimo. Cioè là giurisprudenza sull'amministratore di fatto sappiamo da un lato si è stratificata nell'andare a vedere quali sono gli elementi sintomatici di una gestione che si va a ripetere, per cui, dice, beh, insomma, l'amministratore di fatto è colui che in modo sistematico pone in essere più atti di gestione, ma questo vale per atti che non siano particolarmente significativi. E' una sentenza molto molto chiara, molto recente, 23/6/2015, Sezione I Civile, 12978/15, in cui si dice che in verità laddove gli atti siano particolarmente rilevanti ne basta anche uno, laddove sia particolarmente rilevante per l'azienda, per la politica dell'azienda, siano atti strutturali di questa, ovviamente, non solo ordinare la carta per la fotocopiatrice. E' chiaro che se uno si occupa di tutto per un anno anche attività ordinarie si ti fanno assumere la veste di amministratore di fatto. E allora quindi

anche singoli atti di assoluta rilevanza, ora nel nostro caso abbiamo visto come, insomma, il dottor Rivella ha enucleato moltissimi atti tra i quali moltissimi assolutamente significativi. E, vede, signor Presidente, che, insomma, ci fosse una gestione... A me per esempio ha colpito, perché ha qualcosa di plastico quella audizione il 9 Luglio, l'8 Luglio del 2009 al Senato dove, come ha raccontato il dottor Rivella, a metà dell'audizione, a un certo punto, dice: "Scusi signor Presidente, le presento i miei collaboratori, l'ingegnere Soprano e l'ingegnere Elia". L'ingegnere Soprano e l'ingegnere Elia. Eh! Peraltro l'ingegnere Elia dirigente di FSI, "mentre era nominato da me amministratore delegato di R.F.I. era anche dirigente mio, cioè mio dipendente". E quindi non ci stupiamo se, insomma, abbiamo giudizi da parte, che è clamoroso, dell'autorità garante della concorrenza e del mercato, questo documento 13 Agosto 2003, quando parla del gruppo: "Ciò posto non può non rilevarsi come in concreto nonostante l'evoluzione del quadro normativo di liberalizzazione del trasporto ferroviario il gruppo FS per l'assetto organizzativo che lo connota continua a configurarsi come un'unica entità economica. La Holding risulta in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al gruppo, e l'obbligo - vede in fondo signor Presidente - della separazione tra gestione e

infrastruttura impresa ferroviaria sia sostanzialmente eluso", così dice. L'altra era la procedura di infrazione, ma ugualmente molto significativa è la relazione della Corte dei Conti, la 40/2008 in cui si dice in sostanza che FS S.p.A. , la capogruppo, oltre alle funzioni di direzione strategica, insomma 2497, di governance cura istituzionalmente la gestione accentrata, finanza, relazioni istituzionali, management. Ecco, io direi che è veramente un caso di manuale in cui vi è, come ha sostenuto il dottor Rivella, più società ma un'unica impresa, o meglio un'unica società con delle divisioni. E allora che riflesso ha questo sul nostro argomento della sicurezza del lavoro? Il riflesso è che noi abbiamo parlato fino a ora di problemi organizzativi che non riguardano ovviamente i VPI della singola e lontana ultima stazione della penisola, ma che riguardano scelte generali! Riguardano la valutazione di un rischio e, proposte da questi poveri ingegneri e consulenti provinciali, per esempio, appunto, come però abbiamo visto in Europa ci suggerivano... Perché sembra quasi, e mi avvio veramente alla conclusione, che per questa grande azienda vi fosse una sorta di statuto speciale, sia con riferimento alla sicurezza del lavoro che con riferimento alle regole del Codice Civile della gestione organizzata. Insomma io capisco perché questo è potuto accadere, lo capiamo tutti benissimo, però non funziona.

E che non funziona tragicamente lo abbiamo visto che non funziona. Non poteva funzionare. E allora siccome decidere se si mettono i detettori di svio, se si riduce la velocità, che vuole dire perdere fette di mercato, questo è chiaro, non lo decide l'ingegnere Calogero Di Venuta, ma lo decidono i consiglio di amministrazione. Li decidono i consiglio di amministrazione i quali sono i detentori delle scelte strutturali, i quali sono i datori di lavoro, ovviamente, e in particolare avevamo una forma di governance che, può sembrare una battuta ma non lo è, non si può scrivere una sentenza, ma non lo è, era una forma di amministratore unico. Noi abbiamo un amministratore unico che, forse nella relazione di curatore si potrebbe scrivere: questo era il potere... Vedete, la 100 AD è stata riscritta rispetto alla precedente, ora non me lo ricordo il numero, e se voi ricordate Rivella ci spiega come intanto vengono inseriti i disinvestimenti e, secondo, laddove te mi sfori del 10%, non mi ricordo, il budget, si riparte da capo. Un controllo strettissimo, strettissimo! Insomma una leadership che poteva avere, nei risultati anche... mi ero permesso prima di fare due parole col collega, anche risultati economici positivi. La sicurezza è un'altra cosa! L'esercizio... Una battuta: il fine non giustifica i mezzi, il fine non giustifica i mezzi! Perché questo non si può dire a Claudio e Daniela che hanno sofferto 42

giorni l'agonia di questa loro meravigliosa figlia. Perché vede signor Presidente per chi ha figli quando la notte uno è a letto e si riposa e senti il fischio di un ambulanza, tutti noi ci si sveglia e pensiamo ai nostri figli che sono fuori, e magari si manda un messaggio, e non è successo niente. E allora, vede, io penso sempre a Claudio e Daniela che alle 3 e 12 di quella notte del 30 ricevano una telefonata, "c'è toccato a noi: mamma sto bene". "C'è toccato a noi, e siamo caduti nell'inferno!". E così tutti gli altri, e così una città! Perché l'albero degli eventi, dobbiamo diventare polemici, l'albero... ha fatto bene a chiedere queste condanne, perché è una vergogna! Perché, e arrivo a concludere, vede: siamo severissimi coi deboli, con i piccoli imprenditori, quelli a nero, quelli che si arrabattano, quelli che non hanno il Durc, che non pagano la previdenza, ma qui c'era tutto! C'erano i soldi, c'erano le competenze, la gloria, c'era tutto! Era possibile fare quello che doveva essere fatto! C'era la cultura! Siamo noi, era la Stato! E allora, torno a dire: questa sede ferroviaria che non è un tavolo da biliardo, e se non è un tavolo da biliardo o si rende un tavolo da biliardo o la proteggiamo e, se poi non è più conveniente fare circolare i treni questo non è un problema di chi ha patito 42 giorni di agonia in lucida attesa, e la prima cosa che fa è chiamare i genitori per cercare di rassicurarli. Questo ha fatto

Emanuela! E allora l'inferno, l'inferno solo chi ha figli può capire e può immaginare che inferno è l'idea di dover sopravvivere a una morte di questo tipo. E allora quando ci hanno fatto l'offerta reale, per 400 mila euro, intanto vi immaginate voi di dover accettare i soldi per la morte di un figlio? Insomma... Già il fatto che dovevamo discutere l'offerta reale ha creato, ha aggravato la malattia, ha reso insonni le notti. I soldi saranno pagati, ma poi loro decideranno cosa farne. Perché, come dice Claudio Menichetti, e lo dice con grande dignità, "Almeno che queste cose non succedano più! Che non succedano più". E 42 giorni di lucida agonia fonda un caso tristemente clamoroso di danno biologico terminale, quindi noi in questa memoria, con Enrico Marzaduri abbiamo cercato di illustrare questa tragedia, di spiegare perché quella somma offerta non era congrua. Tra l'altro se riterrete la responsabilità di qualcuno ci sarà un problema di attenuanti generiche, è vero, però una parola di scuse forse... non so quante ne sono venute da... Almeno come colpa organizzativa, perché il 2050 c'è eh del Codice Civile! Attività pericolosa era o non era il trasporto di 560 tonnellate di gpl?

E quindi quello che, se posso do per lette le conclusioni, con la più breve memoria di cui si prima parlava, la notula eccetera, quello che chiedono i nostri clienti, i famigliari, è giustizia, non vendetta, ma è

l'affermazione di un principio. L'affermazione delle regole, ovviamente, perché tutto questo non accada più. Io vi ringrazio.

PRESIDENTE - Grazie. Deposita le conclusioni scritte. A questo punto possiamo interrompere.

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: 317254

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

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

Il redattore: MAROCCO SIG.RA ALESSANDRA - Trascrittrice

MAROCCO SIG.RA ALESSANDRA - Trascrittrice

Ticket Udienza n° 70658

ID Procedimento n° 230049