



**TRIBUNALE DI LUCCA  
RITO COLLEGALE SEZIONE PENALE**

<b>DOTT. BORAGINE GERARDO</b>	<b>Presidente</b>
<b>DOTT.SSA MARINO VALERIA</b>	<b>Giudice a latere</b>
<b>DOTT.SSA GENOVESE NIDIA</b>	<b>Giudice a latere</b>
<b>DOTT. GIANNINO SALVATORE</b>	<b>Pubblico Ministero</b>
<b>SIG.RA BARSANTI LAURA</b>	<b>Cancelliere</b>
<b>SPINELLI SIG.RA MARILENA - Fonica</b>	<b>Ausiliario tecnico</b>

**VERBALE DI UDIENZA REDATTO DA FONOREGISTRAZIONE**

**PAGINE VERBALE: n. 197**

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

**A CARICO DI: ANDRONICO SALVATORE + 40**

**UDIENZA DEL 20/10/2016**

**LU0010 POLO FIERISTICO**

**Esito: RINVIO AL 21 OTTOBRE 2016 ORE 09.15**

---

Caratteri: 291430

## INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

Difesa – Avv. Mucciarelli .....	3
DOPO LA SOSPENSIONE.....	60
Difesa – Avv. Mazzola.....	60
DOPO LA SOSPENSIONE.....	107
Difesa – Avv. Siniscalchi.....	107
DOPO LA SOSPENSIONE.....	155

**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 20/10/2016**

DOTT. BORAGINE GERARDO	Presidente
DOTT.SSA MARINO VALERIA	Giudice a latere
DOTT.SSA GENOVESE NIDIA	Giudice a latere
DOTT. GIANNINO SALVATORE	Pubblico Ministero
SIG.RA BARSANTI LAURA	Cancelliere
SPINELLI SIG.RA MARILENA - Fonica	Ausiliario tecnico

**PROCEDIMENTO A CARICO DI - ANDRONICO SALVATORE + 40 -**

PRESIDENTE - Allora, ci eravamo salutati ieri sera, avvocato Mucciarelli, mi sembrava che lei dovesse riprendere.

AVV. MUCCIARELLI - Grazie, signor Presidente.

**Difesa - Avv. Mucciarelli**

AVV. MUCCIARELLI - Dicevo ieri sera che quella parte che mi attendeva, ancora prima di parlare della posizione soggettiva di Johannes Mansbart, era un po' la sintesi delle considerazioni che avevamo fatto, insieme alla collega Mazzola, sulla ricostruzione del fatto. Quello che avevamo detto, utilizzando un termine adoperato sovente in questo processo ad altro scopo, ad altro fine, è interpolare quello che risulta dalla evidenza dei fatti con le categorie del diritto e segnatamente con ciò che ha a che fare con la colpa nella sua dimensione

oggettiva.

Farò una rapidissima sintesi di alcuni passaggi che sono emersi dalla discussione di ieri e prenderei in considerazione alcune singolarità di questo caso, nel senso proprio tecnico del termine, alcune che considererei oggettive: il luogo della rottura dell'assile - non dico nient'altro dopo quello che è stato argomentato, sempre con riferimento a fatti, dalla collega Mazzola; il collarino esterno - nessun documentato e quindi noto precedente anteriore al drammatico incidente di Viareggio attesta una simile collocazione; la storia del carro - e abbiamo visto la peculiarità. A queste singolarità ne aggiungerei una di carattere storico, se posso usare questo aggettivo rispetto al termine singolarità, perché attiene alla storia di questa specifica vicenda. E mi permetto di richiamare rapidissimamente un argomento che abbiamo già visto ieri: la peculiarità, quindi la singolarità della storia del carro, è connessa al fatto che consente di fare quei collegamenti, quelle connessioni sicure, perché i percorsi del carro hanno sempre avuto la medesima lunghezza. Sempre in questa sintesi con denominazioni, singolarità che definirei esponenziali perché conseguono, attraverso deduzioni scientifiche, direttamente da quelle che abbiamo visto prima: quindi dalla sequenza dei punti che indicano la progressiva profondità del carro, da

quella sequenza si ricava la curva che indica in meno di 2 millimetri la dimensione iniziale della frattura. E' inutile che ripeta - l'abbiamo detto, approfittando della pazienza del Tribunale, ripetutamente - che tutti i metodi che sono stati adoperati sono sempre controllabili, sempre verificabili, con calcoli sempre messi a disposizione che indicano che quella curva porta a una dimensione iniziale inferiore a 2 millimetri.

E' inutile che ripeta che questo è lo snodo cruciale: soltanto una curva che interpola tutti i punti segnati è coerente con il dato storico; qualunque spiegazione che produca una curva che non interpola i punti è scientificamente inaccettabile; e abbiamo visto che tutte le spiegazioni che indicano curve che portano a una dimensione della frattura iniziale nel range di 10/11 millimetri sono incompatibili con il fatto, con lo stimato fatto che è rappresentato dai punti rilevati sulla faccia dell'assile. Questa confutazione, quella che deriva dal fatto, dal dato sperimentale, che è configgente con le teorie che sono state qui esibite, non è rimediabile questa confutazione in nessun modo; non certo aggiustando la teoria o negando il fatto, o, peggio, evocando... ma è l'eccezione che conferma la regola: evoco lo spettro del buon senso, che notoriamente è la negazione del metodo scientifico, perché il buon senso sfugge alla regola della verificabilità, della

controllabilità.

Signori del Tribunale, abbiamo già detto che il giudice è peritus peritorum per quelle ragioni, non perché egli sappia più degli scienziati ma perché è chiamato a verificare la correttezza dei metodi. Ora, scegliete a piacimento le regole della metodologia scientifica, quella che chi parla forbito chiama epistemologia, non per sfoggio di nomi così, ma scegliete la vecchia tesi di Galileo dell'*experimentum crucis*, il modello di Carnap, cioè il modello della verifica, quello di Emper(?), cioè il modello esplicativo di stampo causale, il falsificazionismo di Popper, i metodi che usano gli storici indicati da (inc.); non ce n'è una di queste tesi, di queste impostazioni metodologiche - che si battono ferocemente tra di loro, talvolta - non ve n'è una che rinunci a un cardine fondamentale, la signoria del fatto come criterio cruciale per il controllo, per la verifica, per la falsificazione della teoria: una teoria che confligge con il dato sperimentale, per nessuno è scientificamente accettabile, va conseguentemente respinta e abbandonata.

E allora, quella inferiore a 2 millimetri era la dimensione iniziale della cricca, questo è l'ostinato dato di fatto sul quale occorre misurare la riconoscibilità, la colpa in altre parole, la correttezza quindi del comportamento tenuto alla luce delle regole

giuridiche.

Non sto a richiamare per esteso l'insegnamento che ci viene dalle Sezioni Unite della Corte di Cassazione, solo quelle parole finali: "I fatti espressi nella situazione data, l'aderenza ai quali determina la congruenza delle ipotesi esplicative", questo è il canone essenziale. E il paradigma metodologico delle relazioni di Frediani di Di Nante ha seguito il corretto paradigma scientifico, dove la congruenza dell'ipotesi è corroborata dall'aderenza al fatto. Su questo profilo si esercita il controllo del giudice; questo, vi dicevo, insegnano le Sezioni Unite nella sentenza Thyssen Krupp, che in realtà riprende la linea tracciata dalla fondamentale sentenza francese. Se voi controllate secondo il canone di tutta l'evidenza disponibile, la conclusione razionale non può che essere quella: inferiore a 2 millimetri.

Quello che qualifica il metodo scientifico è la controllabilità, la falsificabilità, la coerenza con il dato storico effettuale, il resto è il mondo del pressappoco. E quello seguito da Frediani e Di Nante è un canone controllabile, verificabile, coerente col dato di fatto, e nessuno lo ha confutato misurandosi con argomenti scientifici o con dati di fatto; qualche invettiva, qualche improprio, ai quali peraltro ha replicato da par suo Tullio Padovani, invettive e impropri che a me, comunque, sono parsi inadeguati e

inappropriati quando si cerca di discutere in modo razionale. Sarà per una mia pecca, dicono che non riesco mai ad arrabbiarmi, ed è vero. Il dissenso, veda signor Presidente e Signori del Tribunale, secondo me trascorre per le ragioni e per gli argomenti, non per il tono della voce o per l'accusa personale.

Vorrei ora fare una brevissima sintesi di quanto ha detto ieri Luisa Mazzola - vado solo per paragrafi, non tema Presidente, non è che le riciclo... sa, i vecchi avvocati hanno questa tendenza, lei mi corregga subito. Mi interessa quello che ha detto la collega e amica Luisa Mazzola perché supporta l'altro versante del tema della riconoscibilità e prevedibilità. Il numero di paragrafi - e se ne dimentico qualcuno pregherei che tu me lo dicessi - sono: assenza di precedenti; non ortogonalità della cricca; il tema della rilevabilità e dell'esame UT, che è in parte essenziale e conformato sulle cricche ortogonali; il limite di defezione fissato a 2/3 millimetri, perché il rischio di propagazione a quella misura non viene considerato rilevante, e via e via.

Ora, il tema della prevedibilità - l'abbiamo già accennato in quella chiacchierata iniziale di ieri mattina - ha come presupposto logico elementi che permettano questo giudizio, cioè il giudizio di prevedibilità, elementi che consentano di rendere prevedibile, congetturabile ex ante, che cosa: il futuro



evento avverso, il pericolo.

Parlerò più che altro ora di questioni di diritto, e quindi so di poter dare per scontato moltissimo, pressoché tutto, quindi sarò molto più sintetico, vado proprio per snodi.

La regola generale, quella che unifica secondo me colpa generica e colpa specifica - magari sono un po' rozzo in questo argomentare, ma ci credo - esige la conformazione della condotta alle regole cautelari ricavabili dalla migliore scienza e dalla migliore tecnica disponibili, che debbono essere individuate con valutazione necessariamente ex ante. Ecco, posso richiamare la loro attenzione su questo profilo: la valutazione ex ante. Su questo c'è concordanza assoluta, potrei mettermi qui e enumerare citazioni giurisprudenziali, però per una volta, per una volta soltanto, mi prendo la libertà di leggere qualche riga di dottrina, - niente giurisprudenza, - per una volta; non ho mai citato nessun autore di dottrina, se non il mio amato maestro Pedrazzi per una che non c'entra direttamente con il processo. Ecco le poche righe di dottrina che vi leggo: "Per l'accertamento della colpa, le leggi scientifiche, oltre alle regole di esperienza" - sta parlando della migliore scienza ed esperienza disponibili, cioè del canone più rigoroso - "devono essere utilizzate, ai fini della prevedibilità dell'evento, con una valutazione ex ante,

che rende o dovrebbe rendere riconoscibile all'agente il pericolo del verificarsi di un evento dannoso, con la conseguenza del sorgere dell'obbligo di astensione o di osservare determinate regole cautelari". Mi preme particolarmente la conclusione, il passaggio ulteriore: "L'obbligo cautelare" - cioè quello di conformarsi eccetera eccetera - "non sorge a fronte di sospetti o congetture, a meno che non si abbia conferma, quantomeno empirica, di questi sospetti". L'autore, dico subito, è Carlo Brusco, che forse qualcuno sa essere l'autorevole presidente della IV sezione della Corte di Cassazione, cioè della sezione specializzata in materia colposa, quella che ha elaborato le principali decisioni in materia. E chi magari ha la pazienza di leggere un po' di sentenze si accorge che all'interno della IV sezione corrono due orientamenti, uno più rigoroso, più duro, più severo, che ha sicuramente il suo esponente principale in Carlo Brusco.

Dico questo non per personalizzare, ma perché siccome ogni tanto sento dai pubblici ministeri (non quelli di questo processo) l'idea che, sì, mi citi la dottrina, però hai citato un tizio che fa il professore ma fa anche l'avvocato, magari, ahimè, c'è questo brutto vizio, scrive articoli teorici qualche volta pensando un po' troppo di fare l'avvocato. Però chi abbiamo letto è un gran giurista che - così nessuno ha dei sospetti - fa il

presidente di sezione alla Corte di Cassazione, quindi una dottrina che non esagero certo a definire rappresentativa della più attenta e rigorosa giurisprudenza. Rileggiamo questo passaggio: "L'obbligo cautelare" - e tornerò su questo eh - "non sorge a fronte di sospetti o congetture, a meno che non si abbia conferma, quantomeno empirica, di questi sospetti" - Carlo Brusco, un articolo su "Criminalia", recentissimo, i dati li troverete tutti nella memoria.

Vi ho detto, la migliore scienza e tecnica, che non sono proprio quelle robe che si leggono su Google o su Wikipedia, sono il criterio più rigoroso e severo fra quelli suggeriti in dottrina e giurisprudenza, e l'affermazione è autoevidente e spero che non abbia bisogno di commento alcuno. E ricordo anche che non è così unanimemente condiviso, perché secondo alcuni l'agente modello è sufficiente che si adegui alla prassi consolidata e socialmente accettata, ma nella nostra, mia e di Luisa, argomentazione, noi ci atterremo, ci siamo attenuti e ci atterremo al canone della migliore scienza e tecnica disponibile. Nel caso, questo è rappresentato dalla osservanza delle VPI come il precipitato delle conoscenze tecnico-scientifiche disponibili. Eh - ci hanno detto i pubblici ministeri - non basta, non basta perché c'è l'articolo 2087, che non è norma cautelare (anche se loro la trattano come tale). E' norma però - e

in questo io dissento da qualche mio autorevolissimo collega che dice che non c'entra proprio nulla, e invece no - è la norma che apre il versante della colpa generica, perché chiede all'imprenditore, al datore di lavoro, eventualmente di innalzare il livello e quindi di fare qualche cosa che sia ulteriore, se questo è funzionale alla tutela e al presidio di beni giuridici; eh, sempre però che ci sia, sul piano tecnico scientifico, qualche cosa su cui conformare la mia condotta ex ante.

Solo che - e qui faccio un rinvio generale a Luisa Mazzola - non c'erano elementi per congetturare altra ulteriore condotta cautelare, la singolarità del caso - e guardate che il termine singolarità ha un preciso significato - la singolarità del caso è in questo caso evidente e conclusiva: non c'erano quelli che il presidente Brusco chiama sospetti e congetture. Che di per sé, nella chiara lettura di Brusco, sono comunque irrilevanti, perché per avere ospitalità come elemento su cui conformare la condotta, per quel passo ulteriore rispetto alla regola scritta, occorre che abbiano una conferma empirica. E la sequenza che ieri la collega Mazzola ha fatto analizzando con acribia passaggio per passaggio (non mi perdonerà mai *acribia*, l'avvocato Mazzola) dimostra che non c'era non solo un sospetto o una congettura, ma c'era addirittura qualche cosa di

ulteriore, che vedremo.

Allora qui siamo alla categoria del pericolo, cioè la probabilità riconoscibile dell'evento avverso, perché soltanto sulla probabilità riconoscibile dell'evento avverso io posso conformare la mia condotta. C'è poi un tema diverso, ma questo non riguarda gli imputati di parte GATX, riguarda un altro tipo di pericolo rispetto all'evento disastroso che si è verificato.

Per la quota di imputati lato GATX ciò che deve essere scongiurato è la rottura dell'assile, quello è il pericolo da fronteggiare, con una condotta cautelare da parte del soggetto che, abbiamo visto, ha la gestione della fonte del rischio. Anche qui assumo un punto di vista rigoroso e severo, penso alla posizione di garanzia in senso lato; vi ricordate, ne abbiamo parlato ieri, ne ho parlato ieri, quella di cui discorrono le Sezioni Unite Thyssen Krupp. Le Sezioni Unite Thyssen Krupp sono una sentenza di straordinario valore, ma è una sentenza severa, molto rigorosa, spinge molto avanti le categorie del diritto penale; la sentenza Thyssen Krupp è diventata di moda perché c'era il tema del dolo eventuale e della colpa cosciente, la sentenza Thyssen Krupp è una specie di manuale di diritto penale su alcuni dei temi cruciali: la causalità, la colpa, la posizione di garanzia.

E allora non vi rileggo quella lunga citazione che mi ero qui rimesso con il proposito di leggerla ancora, mi basta

quella conclusione: "L'imputazione penale dell'evento al soggetto che viene ritenuto gestore del rischio, allora si può dire in breve che garante è il soggetto che gestisce il rischio". Ma il rischio che gestisce personalmente GATX è la rottura dell'assile con una cricca in quella situazione; cioè la prevedibilità, la riconoscibilità e l'evitabilità è misurata rispetto al caso effettivamente accaduto, ed è quello di cui abbiamo visto.

Ma alla luce di questo profilo, di questo paradigma, non è rintracciabile alcun profilo di colpa intesa come scarto rispetto al comportamento atteso dall'agente modello, anche il più avveduto. Perché vedano signori del Tribunale, nessuno, neppure a livello di rielaborazione scientifica, ha mai evocato l'ipotesi di una propagazione della fessura, della cricca, con caratteristiche anche soltanto assimilabili a quella che si è verificata in concreto nell'assile 93381. Mancano, in definitiva, i requisiti costitutivi della colpa, sia della colpa specifica che della colpa generica; la riconoscibilità della situazione di pericolo non era nel caso di specie - che è l'unico che interessa - neppure congetturabile. I temi della prevedibilità li abbiamo enumerati prima. La condotta - e anche qui opero una semplificazione oggettivando tale estremo e attribuendolo impersonalmente a tutti i manutentori fornitori del carro, volutamente

dimenticando la natura insopprimibilmente personale della responsabilità penale - ebbene, la condotta fu perfettamente coerente a quella richiesta dalla migliore scienza e tecnica disponibili all'epoca della condotta stessa.

Se il Tribunale me lo permette, vorrei rubarvi qualche minuto per condividere con voi un ragionamento: perché quei 27/30, che poi diventano a un certo punto pure 40, che i pubblici ministeri ci hanno evocato, e che poi, contandoli bene, come ha fatto la collega Mazzola ieri, sono soltanto 32, - perché solo Boniardi e Bertini sono quelli che si sono misurati con il fatto, con le marcature dei viaggi, gli altri hanno detto, boh, sì, 10/11, perché l'hanno detto loro, - uno si può domandare: beh, questi 27/30, che dicono tutti 10 millimetri, che fanno tutti quei ragionamenti sostanzialmente uguali, beh, mi verrebbe da dire hanno idee preconcelte, sono in malafede, sono portati a questo perché hanno un certo ruolo nella dinamica del processo. Guardi Signor Presidente e Signori Giudici, non ho titoli per dare patenti di codesto genere né per toglierle, né credo che competa a me, e forse, siccome sono giudizi morali, non so se competano neppure a un giudice penale, perché uno dei grandi progressi del diritto penale moderno e contemporaneo è la sua laicizzazione. Però, se permette il Tribunale Illustrissimo a un anziano avvocato di fare

un ragionamento e di dividerlo con voi, io proverei a offrirvi una spiegazione, nel mio piccolo, del perché del 27/30. Non so se posso permettermi, l'autocitazione mi disturba, ma è solo per dire che all'inizio di questa chiacchierata, ieri mattina, vi dissi che talvolta occorre disfarsi di un'attitudine che è quella di far prevalere la teoria che uno conosce sul fatto, perché hai un meccanismo di pre-comprensione, cioè vedi il fatto e in realtà lo vedi già con l'occhiale distorto della teoria delle tue conoscenze pregresse. Qui poi c'è un meccanismo ulteriore, che è stato studiato molto seriamente; in realtà è una storia molto vecchia, l'aveva scoperta Francesco Bacone, è quella roba che chiamano, quelli del buon senso, "il profeta del giorno dopo", "del senno del poi sono piene le fosse", quelle cose lì. In realtà, questa cosa è stata approfonditamente studiata e si chiama distorsione retrospettiva del giudizio, l'hindsight bias (troverete tutti i riferimenti): è un sottile trucco della mente che abbiamo tutti e rispetto al quale bisogna stare molto attenti, cioè quello per cui noi tendiamo a dire che saremmo stati capaci di prevedere un evento, ovviamente quando l'evento si è verificato e quando ci chiedono se sarei stato capace di prevederlo. Ora vi chiedo di seguirmi in questo ragionamento da vecchio avvocato un po' alla buona: pensate alle conoscenze che erano disponibili nel mondo ferroviario,



genericamente considerato, di quelli che si occupavano di queste cose ante Viareggio. E' facile farlo, basta ribaltare il discorso di Luisa Mazzola di ieri. Quali erano le conoscenze? Vado per tratti sintetici: le cricche sono tutte ortogonali; la rilevabilità è sicura a 2/3 millimetri; le cricche non si sono mai verificate nel colletto esterno; gli assili hanno vita infinita. Tutto si spiega con la legge di Paris, che funziona benissimo, ma nessun ci ha mai pensato che questi sono trazione e compressione, non solo trazione. L'enucleazione è una fase lentissima, può durare decine di anni; la velocità di propagazione è sì maggiore di quella di enucleazione, ma comunque compatibile con dei controlli che sono distanziati di molto tempo - abbiamo visto, no? E allora questo tutti sanno, questo è il bagaglio conoscitivo dei tecnici, e accade il fatto che accade. E quel fatto viene subito incanalato secondo quelle conoscenze, secondo quel bagaglio conoscitivo, *l'hindsight bias*, e questo condiziona la lettura del fatto: quindi sono 10 millimetri, non può non essere 10 millimetri perché se no non funziona tutto quello che abbiamo fatto fino adesso. E le risposte cosa sono? Mah, pensate a quella di Boniardi: Beh, vuol dire che non hanno fatto l'esame. Cioè congettura un fatto straordinario - non hanno fatto l'esame - perchè deve fare tornare la teoria. Contra factum.

Qual è la differenza di Frediani e Di Nante: banalmente è che hanno un approccio corretto, non sono condizionati dalle precedenti conoscenze, si mettono in maniera indifesa davanti al fatto, principiano dal fatto. Perché questa è la regola della scienza, non altra. A quel fatto, ostinato, rimangono legati, e trovano la spiegazione; è una spiegazione destinata a innovare, il loro articolo pubblicato.

Perché ho detto tutto questo: non perché avevo voglia di farvi perdere qualche minuto, ma perché questa è la prova, se mai ve ne fosse bisogno, che tutto questo, ex ante, non era prevedibile. E se non c'è prevedibilità, non c'è la colpa, perché quella è proprio l'ultima Thule della responsabilità, della responsabilità del fatto contro l'intenzione.

Ora, se il Tribunale ha pazienza ancora pochissimi minuti, vorrei, sempre sul versante delle regole di diritto, sottoporvi un'annotazione che prende lo spunto dalle osservazioni di Tullio Padovani, che ha già lui svolto discorrendo della normativa in materia di responsabilità degli enti, e vorrei saggiare quegli argomenti nella dimensione squisitamente penalistica della colpa.

La colpa, questo lo sappiamo fin da quando studiavamo i manuali per preparare l'esame di diritto penale, è la violazione di una regola cautelare generica o specifica,

e il passaggio immediatamente successivo è che la colpa può essere letta come la mancata attuazione di una condotta alternativa lecita. Ma - faccio un passo per volta - la determinazione della regola cautelare da osservare è essa stessa la conseguenza, la derivata. di un giudizio normativo: posso parlare di una regola se c'è una fonte giuridica che la fissa e la descrive puntualmente, o almeno, - qui, direi, è il territorio della colpa generica, - indica i parametri di riferimento sui quali tale regola cautelare deve essere determinata. Questa è la differenza, in realtà, tutta qui, tra colpa generica e colpa specifica.

Ma quello che mi preme segnalare ora è questo: la fonte che porta alla determinazione del comportamento alternativo lecito, cioè alla non colpa, all'inesistenza dello scarto tra condotta effettivamente tenuta e condotta attesa dall'ordinamento, è una fonte giuridica, che ovviamente, per essere fonte giuridica, deve stare in un ordinamento giuridico. Eh già. Ma quale ordinamento giuridico? La regola che in diritto penale radica la giurisdizione del giudice italiano è connessa al luogo dove si è compiuta la condotta, nei reati di condotta, o dove si è verificato l'evento nei reati di evento. E quindi nessun dubbio, - non pensate che io stia cercando di evocare strani problemi di giurisdizione, - nessun dubbio che vi sia giurisdizione del giudice italiano per

quanto concerne i reati addebitati alle persone fisiche; non altrettanto è per le persone giuridiche, le ragioni le ha magistralmente illustrate Tullio Padovani, e mi limito a sottolineare la differenza dei due ambiti perché mi serve nell'economia del discorso mio. Sul versante penale la giurisdizione è radicata dall'evento occorso in Italia, ma il fatto punibile dell'ente è il deficit organizzativo, che non si realizza certo in Italia ma dove l'ente ha sede o almeno dove opera; e all'ordinamento dove ha sede, ovvero dove opera l'ente, bisogna aver riguardo, nell'economia della responsabilità ex 231.

Ma la questione che adesso vi sottopongo, signori del Tribunale, è affatto diversa. La regola fondativa della colpa è connessa esclusivamente alla condotta; in essa, cioè nella condotta, si esaurisce completamente il rimprovero colposo. La condotta, e soltanto la condotta, può essere definita colposa; l'evento, di per sé, è soltanto ciò che è cagionato dalla condotta, ma non è suscettibile l'evento, come fatto oggettivo, storico, materiale, non è suscettibile di qualificazione in termini di disvalore. E la denominazione del codice - prima che qualcuno magari della pubblica o della privata Accusa me lo ricordi - che dice reato colposo o reato doloso, non attiene infatti al requisito intrinseco dell'evento costitutivo del reato, bensì alla condotta

che lo ha prodotto, e che come tale è elemento, la condotta, anch'esso costitutivo del reato, ma, come ognuno sa, la condotta non corrisponde mai all'evento.

Ecco, qui è il passaggio: la condotta degli imputati "stranieri" si è tutta compiuta in un ordinamento diverso da quello italiano, e il debito di diligenza ad essi richiesto non può che essere misurato sulla base delle regole che in quell'ordinamento presidiano gli obblighi cautelari. Pretendere che la condotta di un soggetto che opera in un ordinamento diverso da quello italiano e che, si badi, in quell'ordinamento esaurisce completamente il suo agire o il suo eventuale omettere, pretendere, ecco, che una tal condotta si conformi alle regole dell'ordinamento italiano significa richiedere un comportamento inesigibile.

Mi si potrebbe dire: è vero, sì, però l'evento si è verificato in Italia, l'assile era destinato a un carro che avrebbe viaggiato in tanti paesi e quindi anche in Italia. Eh già, ma ex ante nessuno poteva prevedere dove, cioè in quali paesi, e dunque in quali ordinamenti, avrebbe viaggiato il carro e l'assile. E forse è ancor più inesigibile ipotizzare che la condotta dell'agente avrebbe dovuto conformarsi alle regole cautelari vigenti in un numero indeterminato e forse indeterminabile di ordinamenti. Nell'economia del presente processo non mi interessa affatto discutere se la categoria della

inesigibilità abbia a che fare con l'elemento oggettivo del reato o se invece attenga all'elemento soggettivo incidendo sulla colpevolezza; la questione è formidabilmente dibattuta sul piano teorico e non ho nessuna intenzione di far cenno neanche per sbaglio a questo dibattito, perché all'atto pratico, cioè quello dell'applicazione della legge, la differenza tra le due soluzioni porta soltanto a differenti formule: nell'un caso, se il comportamento è inesigibile, il fatto non sussiste, per chi ritenga che attenga alla tipicità; nell'altro, per chi ritiene che la categoria della esigibilità attenga alla colpevolezza, il fatto non costituisce reato.

E allora qual era la condotta esigibile? Qual è la regola fondativa della condotta doverosa del comportamento alternativo lecito? La risposta è agevole: quella o quelle regole vigenti nell'ordinamento nel quale gli imputati stranieri tennero le loro rispettive condotte, per ciascuno di essi considerate, valutando ruoli e funzioni di ciascuno di loro. Così, esemplificando, per coloro che più direttamente si occuparono dei controlli il parametro consiste e si esaurisce nel rispetto delle VPI - Lewisch, lo vedremo poi nel dettaglio, diapositiva 16, - ovvero, per coloro che avevano ruoli di organizzazione e gestione amministrativa, e non tecnica, dell'ente, l'osservanza delle regole che in

quell'ordinamento disciplinano la conformazione dell'ente. E come abbiamo cercato di dimostrare e come ulteriormente cercheremo di fare, tali regole furono rispettate.

Per queste ragioni, confido che queste ragioni abbiano mostrato l'assenza dei presupposti stessi del rimprovero di colpa, sicché chiedo l'assoluzione. Manca infatti la riconoscibilità ex ante della situazione di pericolo, le regole cautelari dell'epoca in cui vennero effettuati i controlli furono rispettate, e comunque, data la dimensione della cricca, la stessa non sarebbe stata comunque rilevabile; e non vi era neppure, sul piano della più esclusiva ricerca scientifica, alcun elemento che suggerisse l'adozione di regole cautelari ulteriori e diverse rispetto a quelle esistenti all'epoca dei fatti, sicché neppure sotto il versante della colpa generica è congetturabile un addebito di colpa giuridicamente consistente. E così, Signori del Tribunale, ho concluso questa parte, diciamo così, più generale; se il Tribunale crede, io proseguirei direttamente parlando della posizione di Mansbart.

Mansbart è chiamato a rispondere - sto al capo di incolpazione - nella veste di amministratore delegato di due società, GATX Rail Austria e GATX Rail Germania, e poi come vertice amministrativo... se usassimo la formula dell'ordinamento nazionale in materia di enti direi di

soggetto in posizione apicale di un'entità non giuridica quale GATX Rail Europa.

Cerco di sintetizzare l'essenza dell'accusa rivolta dai pubblici ministeri, accusa che poi si è precisata nel corso del dibattimento, e quindi prendo atto di questa impostazione e cerco di seguirla. Senza giri di parole, andiamo al nocciolo essenziale: a Mansbart viene addebitata una responsabilità per posizione. E preciso subito, Signori del Tribunale: per parte mia non nego affatto la fondatezza della cosiddetta responsabilità per posizione, poiché alla posizione che il soggetto assume nelle organizzazioni complesse di imprese accede un fascio di doveri, di obblighi, che fondano - e legittimamente, dico io - anche sotto il versante della responsabilità penale eventuali addebiti di colpa. E non torno ovviamente sul tema ampiamente discusso della colpa come mancanza generale di dovere di diligenza, ma richiamo sempre quel dato, la componente normativa della colpa: accedo perché ho ommesso di conformare il mio comportamento a quanto l'ordinamento richiede. E qui però, attenzione, un passettino ancora: l'ordinamento richiede una conformazione della condotta che dipende dalla posizione che rivesto, intrinsecamente connessa con i poteri e i doveri che sono propri della posizione che ricopro in un determinato contesto.

Eh, attenzione però, perché se questo canone generale è



corretto, ed è corretto, è altrettanto indubitabile che la formula di per sé non è sufficiente, non è bastevole a risolvere l'accertamento giudiziario rispetto al caso concreto, occorrendo esaminare nel concreto quale fosse non soltanto la posizione formale, ma anche, e vien da dire soprattutto, l'ambito concreto dei poteri/doveri connessi alla posizione ricoperta.

Ancora una volta, signor Presidente e signori del Tribunale, mi appoggio alla giurisprudenza più autorevole. Leggo qualche stralcio perché questo passaggio l'abbiamo già ripercorso per altro motivo: "Soprattutto in realtà complesse, nell'ambito dello stesso organismo, può riscontrarsi la presenza di molteplici figure di garanti; tale complessità suggerisce che l'individuazione della responsabilità penale passa non di rado attraverso un'accurata analisi delle diverse sfere di competenza gestionale ed organizzativa all'interno di ciascuna istituzione. Dunque, rilevano da un lato le categorie giuridiche e i modelli di agente, dall'altro i concreti ruoli esercitati da ciascuno. Si tratta di una ricognizione essenziale per un'imputazione che voglia essere personalizzata, in conformità ai sommi principi che governano l'ordinamento penale, per evitare l'indiscriminata e quasi automatica attribuzione dell'illecito a diversi soggetti. Nell'ambito di organizzazioni complesse di impronta societaria, la veste

datoriale - rispetto al nostro caso, del vertice aziendale - non può essere attribuita solo sulla base di un criterio formale, magari indiscriminatamente estensivo, ma richiede di considerare l'organizzazione dell'istituzione, l'individuazione delle figure che gestiscono i poteri che danno corpo a tale figura". Sono le Sezioni Unite della sentenza Thyssen Krupp.

Torno dunque alla sintesi estrema del capo d'accusa: a Johannes Mansbart, in quanto titolare della posizione di vertice aziendale, viene rimproverato, pur nelle articolazioni che ne specificano i tratti, di aver tenuto - leggo testualmente - "in totale violazione di tutti gli obblighi e posizioni di garanzia" - questo è evidentemente un refuso, posto che non si può violare una posizione di garanzia; immagino che volessero scrivere: in totale di violazione di tutti gli obblighi afferenti alle posizioni di garanzia dallo stesso ricoperte - e riprendo la citazione testuale - "per aver ommesso di adottare o far adottare per GATX Rail Austria un sistema di deleghe, formazioni, istruzioni e controlli adeguati ed efficaci ai fini dell'accertamento della regolarità delle operazioni eseguite presso le officine incaricate delle manutenzioni dei carri di proprietà della società dallo stesso rappresentata; all'evidenza, obblighi che si risolvono in contestazioni di omissioni connesse alla inosservanza di un dovere di attivazione in relazione

all'organizzazione tecnica, il cui fondamento è necessariamente radicato nella posizione di garanzia riferita a Mansbart".

Signori del Tribunale, loro sanno meglio di me, e non è un lenocinio verbale, voi fate i giudici di mestiere, quindi queste cose le misurate concretamente, sapete che la posizione di garanzia non è un vuoto simulato, un'attribuzione formale individuata la quale discende automaticamente la responsabilità penale pur connessa al reato colposo. Il diritto penale è diritto del fatto, non della forma, la personalità della responsabilità penale, ci hanno ricordato le Sezioni Unite che ho letto qualche istante fa, la personalità della responsabilità penale esige che la posizione di garanzia ricoperta nel contesto vada scrutinata per verificare se ad essa, a quella nel concreto effettivamente ricoperta, accedano i poteri/doveri cui si collega il dovere di attivarsi, se a quella posizione di garanzia, per usare proprio le parole delle Sezioni Unite, effettivamente corrisponda quella del garante in quanto soggetto che gestisce il rischio. Perché se quella posizione di garanzia - mi riferisco a quella ricoperta da Mansbart - non gestisce il rischio, il rischio rilevante rispetto a questo processo, allora non può essere mosso un addebito di colpa, la colpa essendo, in estrema analisi, la violazione di una regola cautelare rispetto ad un rischio, ad un pericolo che

proprio quella regola cautelare mirava a prevenire.

E stando all'impostazione dell'Accusa, così come è stata profilata dai signori rappresentanti dell'ufficio del Pubblico Ministero, vi è una coerenza - e mi permetto di dirlo con molto rispetto ovviamente della loro diversa opinione - soltanto formale, perché il rischio da fronteggiare era quello della rottura dell'assile - e su questo non v'è dubbio, credo, - quel rischio doveva essere fronteggiato attraverso i controlli, - questo è il ragionamento dell'Accusa, - i controlli dovevano essere fatti presso l'officina Jungenthal, l'officina Jungenthal rientra, almeno nella sostanza, nel gruppo GATX, Mansbart è al vertice del gruppo GATX, ergo, in quanto vertice alla posizione di garanzia massima e originaria sì che poiché i controlli non furono effettuati in modo adeguato causa deficit comunque anche organizzativi, ne segue la contestazione a titolo di colpa per Mansbart per non aver conformato la struttura organizzativa dell'ente in modo - leggo testualmente dal capo d'imputazione "adeguato ed efficace ai fini dell'accertamento della regolarità delle operazioni eseguite presso le officine incaricate della manutenzione dei carri".

Aggiunto una notazione, che è una mera constatazione: il deficit organizzativo denunciato dall'Accusa è un deficit che investe l'ambito organizzativo tecnico, quello che concerne propriamente l'ambito più specificamente proprio

delle operazioni eseguite presso le officine di manutenzione, una dimensione squisitamente tecnico-operativa. Sono le parole inequivoche dell'Accusa, quelle che vi ho letto, a consegnare al processo, per il vaglio del giudice, questo profilo.

Ma se mi sono permesso di dire la coerenza dell'Accusa rispetto alle regole del diritto penale è soltanto formale e esteriore è perché credo che le cose non stiano così. Questa coerenza non v'è se, ricordando che la responsabilità penale è personale, si passa a quella che abbiamo visto essere la doverosa verifica dell'effettività della posizione di garanzia in concreto ricoperta dal Mansbart, al contenuto di essa all'interno dell'organizzazione d'impresa nella quale si collocava. Ancora qualche stralcio della Cassazione: "Non può essere la posizione di garanzia attribuita solo sulla base del criterio formale, bisogna considerare l'organizzazione dell'istituzione e l'individuazione delle figure che gestiscono i poteri che danno corpo a tale figura".

Proseguirei, ho fatto i miei piccoli paragrafi, questo l'ho chiamato: Mansbart, affidamento e posizione di garanzia. Mi permetterò di sottoporre a codesto paziente Tribunale tre distinte linee argomentative, per mostrare come, a mio giudizio almeno, l'ipotesi di accusa nei confronti dell'imputato Mansbart non sia idonea a superare il vaglio critico di quel criterio di controllo

che le Sezioni Unite hanno indicato traendolo... non è che se lo sono inventate eh, vorrei dire, con tutto il rispetto per le Sezioni Unite, lo hanno tratto direttamente dalle regole che fondano da un lato il rimprovero di colpa e dall'altro il principio di personalità della responsabilità penale, o, se volete chiamarla altrimenti secondo una diversa ricostruzione teorica, il principio di colpevolezza.

Le prime due fra queste tre linee sono fra loro connesse e in qualche misura si condizionano reciprocamente: da un lato il generale principio di affidamento, dall'altro il tema, già accennato, della posizione di garanzia. La terza sede argomentativa cercherà di dimostrare che comunque la struttura organizzativa sul versante tecnico, quello che più rileva, era adeguata, sebbene la stessa non dipendesse da Mansbart, in quanto - anticipo quanto dirò - le garanzie pretese dall'Accusa non rientravano, come tuttora non rientrano, nella sfera dei poteri/doveri inerenti alla posizione di garanzia ricoperta dallo stesso Mansbart. Cominciamo dalle prime due linee argomentative.

Omissione. Beh, questo è il tratto unificante costituito dal rimproverato e rimproverabile deficit di condotta, tanto sul piano del fatto tipico quanto sul piano dell'elemento soggettivo del reato, cioè della colpa. Vedano, il diritto penale dell'impresa è un territorio un

po' anomalo per certi versi, perché il problema della corretta individuazione del soggetto responsabile presenta caratterizzazioni peculiari, connesse da un lato alla tipologia dell'attività svolta, ma anche, e forse soprattutto, dalla struttura dei soggetti, cioè degli enti impersonali, che tale attività esercitano.

La divisione del lavoro. Dalla sua articolazione alla specializzazione all'interno dell'impresa è una delle basi della rivoluzione industriale; la progressiva e sempre maggiore, non soltanto sul piano quantitativo, strutturazione dei fattori che contribuiscono alla produzione reca con sé la frammentazione non soltanto delle fasi lavorative propriamente dette, ma anche il frazionamento delle funzioni e dei ruoli ai quali si collega - quella che abbiamo visto efficacemente definita dalle Sezioni Unite - la gestione del rischio. E come è immediatamente evidente alla sensibilità del penalista, questo tema intercetta dialetticamente un luogo concettuale ben noto all'esperienza penalistica: il principio di affidamento.

Ora, il signor Pubblico Ministero dottor Amodeo, che oggi non c'è, - ma non c'è polemica in quello che sto per dire, - ha detto che l'affidamento non esiste, affermazione che credo sottenda una metafora, una semplificazione dialettica che si spiega nella passione oratoria che i signori pubblici ministeri hanno messo nel

loro dire. Perché negare che il principio di affidamento esista e svolga una fondamentale funzione nel diritto penale equivale a negare non soltanto l'esistenza di una fluviale giurisprudenza che si è interrogata (il Tribunale lo sa bene) non sulla sussistenza del principio di affidamento, bensì sui limiti di esso all'interno delle categorie del diritto e del diritto penale in particolare, ma addirittura è un dato che supera i confini del diritto penale e si proietta sulla realtà dei rapporti sociali. Assumo dunque che l'affermazione non valga nella sua assolutezza perchè escludo in radice una simile ignoranza vorrei dire, intendendo invece il signor rappresentante della pubblica Accusa far riferimento ai limiti del principio di affidamento, limiti che - e qui mi immagino ancora perché non è stato detto in modo esplicito né specificamente argomentato - limiti che nel presente caso sarebbero tali da escludere la portata, la valenza di tale principio.

Vedano, il tema dell'affidamento trova un ampio sviluppo nella riflessione dottrinarica e giurisprudenziale, soprattutto con riguardo (lì e iniziata l'elaborazione) alla responsabilità medico-chirurgica, nella quale il lavoro di equipe costituisce un dato quasi strutturale. Ma se questo è il campo nel quale più frequentemente si incontrano gli esposti giudiziari, non vi è dubbio che la nozione di affidamento ha portata assai più ampia,



collegata intimamente com'è a una non controvertibile constatazione ripresa con acume da avvertita giurisprudenza: "ogni consociato deve poter fare legittimo affidamento sul comportamento normalmente diligente del terzo". Impiego, a conferma, le parole che scrisse in una sentenza storica, perché fissò i punti fermi della questione, il presidente Mariano Battisti, che fu giudice insigne della Cassazione e giurista profondo. Per quelli più giovani: è l'autore della sentenza sul disastro di Stava, la prima che in Italia segue lo schema della spiegazione causale sotto il paradigma della legge scientifica di copertura. Ora Mariano Battisti non c'è più, da qualche anno ci ha lasciato. Dunque le parole di quella risalente (è del '93, ma troverete tutti i richiami precisi nella memoria) e non contraddetta, mai contraddetta nei principi, sentenza. Mi permetterà la lettura di questo brano, il Tribunale, che tra l'altro è scritto anche molto bene. "Come noto, uno dei temi che in ordine alla colpa viene agitato concerne appunto il principio dell'affidamento, in base al quale la semplice circostanza di prevedere o poter prevedere che una nostra condotta agevola il comportamento colposo di un'altra persona non è ancora sufficiente a farci incorrere in responsabilità. Proprio l'orientarsi degli standard di diligenza secondo la misura agente modello, ricostruiti alla stregua delle

cerchie sociali di appartenenza, suscita un'aspettativa sociale che va sotto il nome di "principio di affidamento". Ogni consociato può e deve confidare che ciascuno si comporti adottando le regole precauzionali normalmente riferibili al modello di agente proprio dell'attività che di volta in volta viene in questione; il rispetto del principio dell'affidamento è del resto imposto dall'esigenza di circoscrivere l'ambito del dovere obiettivo di diligenza incombente su ciascuno entro i limiti più possibile compatibili con il carattere personale della responsabilità altrui. In altri termini, se si presuppone in ciascun individuo capace di intendere e di volere l'attitudine ad una autodeterminazione responsabile, ne consegue che ognuno deve evitare soltanto i pericoli scaturenti dalla propria condotta, mentre non si ha l'obbligo di impedire che realizzino comportamenti pericolosi terze persone, altrettanto capaci di scelte responsabili. Nei lavori in equipe, in cui cioè l'esecuzione di un lavoro vede l'intervento di più persone, ciascuna delle quali con una particolare funzione, lo stabilire se sussista anche un obbligo di controllo e sorveglianza dell'operato altrui dipende da un lato dalla posizione gerarchica che ciascun partecipante occupa in sede all'equipe, e dall'altra dall'esistenza di ragioni oggettive e soggettive che fanno dubitare del fatto che il terzo tenga un

comportamento conforme a diligenza". Sono parole preziose che ritroveremo più avanti.

La constatazione, si badi, travalica, dicevo, i confini settoriali del diritto penale per aprirsi a una osservazione più ampia: nel quotidiano agire ciascuno si comporta dando per scontato che il comportamento altrui sia improntato all'osservanza di un coefficiente di diligenza coerente quantomeno con l'uso sociale e con il contesto, sì che la conformazione del proprio comportamento è attuata anche sulla base di tale aspettativa: se cammino per strada lungo un edificio non guardo in alto per rassicurarmi che gli abitanti del palazzo non abbiano messo vasi di fiori sui davanzali in modo pericoloso, mi affido, faccio affidamento sul rispetto di una regola sociale di prudenza. Nel caso che interessa ovviamente non è l'uso sociale ma il contesto. E sta in principio il rilievo che è se è indubitabilmente esatto riferire la nozione di affidamento anche ad attività che non vengono svolte in un'unica dimensione spazio-temporale (tipica per esempio dell'attività chirurgica in sala operatoria) ma anche in ambiti nei quali i distinti comportamenti vengono realizzati da soggetti in successione cronologica e magari anche in luoghi differenti, è altrettanto indiscutibile che il contenuto dell'affidamento legittimo e in qualche legittimante dipende dal contesto. E con il termine

contesto mi riferisco a una varietà di elementi ciascuno dei quali contribuisce a condizionare la portata dell'affidamento, affidamento inteso appunto come attitudine dell'agente ad assumere per diligente, cioè osservante delle regole, il comportamento del terzo. E in questo contesto rientra certamente la posizione di garanzia. La posizione di garanzia, con il suo contenuto di obblighi di controllo rispetto al rischio, importa una limitazione dell'affidamento, in quanto il garante, cioè colui che ha la posizione di garanzia, può bensì fare affidamento sul diligente comportamento altrui quando - e spessissimo la giurisprudenza di legittimità richiama espressamente tale situazione - quando il garante stesso non abbia egli stesso a sua volta violato alcuni degli obblighi che alla sua posizione accedono. In altri termini, poiché alla posizione di garanzia è consustanziale un obbligo di controllo a fini impeditivi, qualora vi siano elementi suggestivi di comportamenti inosservanti da parte di terzi la portata del principio di affidamento viene meno.

Ma io qui sto assumendo una impostazione molto concessiva verso l'impostazione accusatoria, e va bene: la posizione di garanzia come limite del principio di affidamento. Se dunque il garante, diciamola così, rileva, o avrebbe dovuto rilevare adoperando la diligenza dovuta, la presenza di elementi che facciano ritenere il

comportamento del terzo, sul quale riposa il suo affidamento, non diligente, ci si trova in quella che viene chiamata condizione di inaffidamento, che legittima il rimprovero colposo. Però siamo sempre al solito punto: quale canone impieghiamo per decidere se nel contesto ci sono elementi che importano il venir meno dell'affidamento? Io direi che posso, per efficacia della sintesi e correttezza sostanziale, limitarmi a richiamare la indicazione ricavabile dalle parole del presidente Brusco, che è un distillato di sapienza giurisprudenziale: "L'obbligo cautelare non sorge di fronte a sospetti o congetture, a meno che non si abbia conferma, quantomeno empirica, di questi sospetti".

Dunque non sospetti o congetture ma elementi di fatto, circostanze che abbiano una consistenza empirica, ciò che il presidente Mariano Battisti - ricordate, vi avevo detto ci torneremo - aveva chiamato "esistenza di ragioni oggettive e soggettive che facciano dubitare del fatto che il terzo tenga un comportamento conforme a diligenza". Permettete un'annotazione: vedete come un pensiero giuridicamente profondo e meditato coglie l'essenza del problema molto prima che l'elaborazione esegetica e legata alla casistica giunta alla stessa conclusione.

Si tratta ora di esaminare - e lo farò per tratti sintetici, rinviando l'analisi puntuale alla memoria

scritta - la posizione dell'imputato Mansbart e il contenuto di essa. Il richiamo alla memoria scritta, Signor Presidente e Signore Giudici, è doveroso; l'esame analitico e documentale sarebbe qui impossibile, se non facendo trasportare la mia arringa ogni oltre ragionevole limite, all'inseguimento forse del record di durata di interventi difensivi. E in questo processo la requisitoria dei signori pubblici ministeri ha per ampiezza, debbo dirlo, raggiunto il primo posto fra quelle che in quarant'anni di mestiere mi è capitato di ascoltare, e ho ricordo di requisitorie come quelle per il processo per il crollo dei bacini di Stava, per il disastro dell'aereo di Linate, per il caso ICMESA di Seveso, e molte altre, assai più brevi di questa. E devo dire che anche l'allora pubblico ministero di Venezia, ora senatore Felice Casson, nel processo per i fatti del Petrolchimico, che riguardavano la storia di quel polo industriale per un arco di circa trent'anni e avevano ad oggetto tanto fatti di disastro ambientale quanto di malattie professionali, parlò poco più di due giorni. Quindi vado velocemente; siccome, sa, signor Presidente e Signore Giudici, vengo a noia anche a me stesso, cercherò un esame per tratti di sintesi.

Stando all'ipotesi d'Accusa, alle qualifiche formali che dovrebbero trovare fondamento nella documentazione, quelle come amministratore di GATX Rail Austria e GATX

Rail Germany, se ne giustappone una di natura sostanzialistica consistente nell'aver avuto l'imputato, di fatto, sotto il suo controllo l'officina. Il tema è che Mansbart non ha mai ricoperto cariche in seno alla società con sede ad Hannover, cioè l'officina, e non era amministratore delegato di GATX Rail Europa, né avrebbe potuto esserlo trattandosi di un ente - ormai credo il dibattimento l'abbia acclarato - che era giuridicamente inesistente.

Il nucleo fattuale dell'Accusa attiene alla manutenzione del materiale, zona priva di procedure; bisogna garantire, secondo l'Accusa, la regolarità delle operazioni eccetera. Nel definire ruoli e responsabilità di Mansbart occorre muovere, secondo proprio l'ipotesi d'Accusa, alla ricostruzione dei rapporti fra le società europee del gruppo: GATX Rail Austria, GATX Rail Germany e Jungenthal Waggon GMBH, note negli atti, più c'era la GATX Rail Poland.

Un equivoco va chiarito in esordio - si genera nella fase delle indagini, nel corso di una rogatoria, e credo l'istruttoria dibattimentale l'abbia fatto svanire. Uno dei documenti che fondano l'Accusa per la ricostruzione dei rapporti fra le società e dall'altro dalla definizione di Mansbart è un organigramma denominato "Disegno Organizzativo". Il documento non descrive affatto la situazione in essere al momento della

revisione dell'assile (novembre 2008), essendo invece un progetto di riorganizzazione societaria successivo ai fatti; esso non descrive la configurazione del gruppo nel 2008 ma uno scenario del tutto ipotetico.

Sul punto è dirimente la testimonianza (udienza 14 marzo 2016) di Dorfmeister, che è un tizio di Deloitte Austria, che era incaricato del progetto di ristrutturazione. Vado all'essenziale, poi troverete tutti i riferimenti precisi nella memoria. Cosa dice Dorfmeister: che quel documento era una delle loro (cioè di Deloitte) proposte concettuali del giugno 2009, rappresentava una proposta per il futuro; all'epoca, cioè nella primavera 2009, questa forma organizzativa non esisteva ancora, bensì vi erano tre unità organizzative separate nei loro processi (le tre che abbiamo visto). Ci sono un sacco di altri dettagli che elimino per non perdere tempo e vado alla conclusione, che è solida, e tale rimane, ed è ricavata, come specifica lo stesso Dorfmeister alle domande del signor Pubblico Ministero, dall'esame effettuato all'epoca dei processi in atto nelle rispettive unità organizzative e dal manuale operativo per la Germania e del manuale operativo per l'Austria. Ne segue che quel documento non rappresenta la situazione esistente nel novembre 2008 e la dicitura GATX Rail Europa, benché in uso, non corrispondeva affatto a una struttura organizzativa sovra-societaria. Signor Presidente, io le



devo chiedere scusa, posso permettermi di sedermi? perché la mia schiena ha ripreso a fare le bizze.

PRESIDENTE - Certamente. Prego, faccia tranquillamente.

AVV. MUCCIARELLI - Vediamo, sempre sinteticamente, la struttura della costellazione GATX e i poteri di Johannes Mansbart. Una puntuale ricognizione della costellazione GATX nel periodo 2008-2009 è stata effettuata dal consulente della difesa professor Lewisch. Richiamo qui e rinvio a quanto detto dal professor Padovani: ci muoviamo nell'ambito delle regole di diritto societario austriaco e tedesco perché quelle società sono incorporate in quegli ordinamenti, con tutto quello che ne segue. Il passaggio non ha bisogno di ulteriori specificazioni.

GATX era strutturata a livello europeo in varie consociate che operano separatamente e autonomamente sulla base di un criterio di ripartizione territoriale. Le società operative, che hanno sede in Europa, benché direttamente o indirettamente controllate da GATX Rail Austria GMBH, non erano sottoposte a nessun potere di intervento diretto di quest'ultimo, fatto salvi i diritti del socio, che, come ognuno sa, non sono mai di gestione o di controllo. La società austriaca non ha neppure funzione di capogruppo, in quanto a sua volta dipendente dei propri soci (ce lo spiega e lo documenta Lewisch), né, per vero, - è sempre Lewisch che ce lo spiega, - si può ritenere che, alla luce di quelle regole, le società

GATX costituissero dal punto di vista giuridico un gruppo, si tratta infatti di società autonome non collegate da poteri di direzione o di intervento. Rinvio ancora a quello che ha detto sul punto Padovani, ma mi sembra di una straordinaria evidenza e, con tutto il rispetto, anche banalità. Cioè se devo vedere come funzionano i rapporti infrasocietari di società che stanno nell'ordinamento austriaco non posso utilizzare le regole dell'ordinamento italiano, a meno che non si pensi a una iperestensione territoriale del diritto nazionale, che è un po' originale come tesi. Non si confonda il fatto che c'è un articolo del codice penale che dice che il giudice penale è competente per il reato commesso in Italia e indica certi criteri per la determinazione della competenza territoriale, le regole che attengono alla condotta (l'abbiamo visto prima quando ho parlato della esigibilità), che attengono alle conformazioni societarie, sono quelle dell'ordinamento dove operano i soggetti; la nozione di gruppo, la nozione di controllo, se parlo di società tedesche, è quella del diritto tedesco, non può essere quella del diritto italiano, è una visione che non riesco a immaginare in quale zona strana di diritto possa avere ospitalità.

E allora seguiamo quello che ci dice il professor Lewisch, che è professore di diritto di quelle parti: "Le strutture e le procedure erano sul piano fattuale e sul

piano giuridico separate, e separate, benché parallele, erano le strutture relative all'attività di noleggio e supervisione della manutenzione. In sintesi, nel periodo di interesse GATX Rail Austria non svolgeva funzione di holding, né avrebbe potuto farlo, atteso che le consociate non formavano un gruppo societario. In ogni caso, fra le stesse non intercorrevano rapporti di coordinamento o controllo, nessuna società - testualmente Lewisch - era vincolata a poteri di intervento o poteri di direzione sovrastanti".

Allora, mancando qualsivoglia fonte di raccordo direttivo diretto o indiretto, tale società del gruppo, e in particolare GATX Rail Austria e l'officina di Hannover, l'area di operatività di Johannes Mansbart, cioè l'unico ambito rispetto al quale può essere configurata la posizione di garanzia, questa deve essere limitata alle funzioni ricoperte nella citata società GATX Rail Austria e GATX Rail Germany, per quella che è risultata essere la loro effettiva estensione.

Allora cominciamo da GATX Rail Austria. Tale richiamo formale, dire che è amministratore di GATX Rail Austria, non è bastevole a chiarire contenuto, portata, limiti della posizione di garanzia propria di Mansbart - eh, se no non si passa il vaglio critico delle Sezioni Unite. In primo luogo sta l'annotazione che in tale veste Mansbart era affiancato da un altro soggetto, un altro

amministratore, sì che si presenta come indispensabile l'individuazione del settore demandato a ciascuno degli amministratori - sto sempre alle posizioni di Lewisch e alla documentazione prodotta, perché lui è esperto di quel diritto. Sulla scorta del piano di ripartizione delle attribuzioni per il regolamento aziendale, Mansbart, nella sua qualità di amministratore, aveva competenza soltanto per amministrazione, gestione del personale, finanza, contabilità, gestione della liquidità, controlling, sistema IT, nessuna ulteriore competenza gli era attribuita. E' evidente quindi che, nell'ambito delle funzioni tra i membri dell'organo direttivo di GATX Rail Austria, all'attuale imputato Mansbart non erano assegnati compiti relativi a questioni di natura tecnica o in alcun modo inerenti ai rapporti con le officine, né con quella di Hannover né con altre. Altro profilo riguarda Germany, cioè amministratore di GATX Rail Germany, rispetto al quale, anche qui, era uno degli amministratori. Anche in questo caso la pubblica Accusa si limita alla rilevazione del ruolo formale, mentre, rammentano le Sezioni Unite, occorre una ricognizione sostanziale. Non lo rileggo più, lo troverete scritto perché nella memoria scritta poi ci mettiamo tutti i particolari, è sempre quel discorso della Thyssen Krupp che dice: "Considerare l'organizzazione delle istituzioni ricognizione

essenziale per un'imputazione che voglia essere personalizzata, in conformità ai sommi principi che governano ordinamento penale, per evitare indiscriminata e automatica attribuzione dell'illecito a diversi soggetti". Non è un avvocato che scrive, sono le Sezioni Unite. Qui è dirimente la documentazione illustrata dalla teste Heinrich, che è l'attuale direttore del personale di GATX Rail Germany e allora era la responsabile della medesima funzione. La signora Heinrich, anche sulla base della documentazione prodotta e acquisita, ha descritto la ripartizione dei ruoli della responsabilità fra amministratori, evidenziando che a Mansbart erano attribuite competenze in materia di: indirizzo strategico dell'impresa, vendita, marketing, relazioni pubbliche, attività all'estero, rappresentanza della società nei confronti di GATX (che era socio), associazioni, (inc.), amministrazione e organizzazione del personale, finanza e controllo, contabilità informatica. All'evidenza, ambiti tutti riconducibili all'area organizzativa commerciale e finanziaria, comunque e inequivocabilmente estranei all'area tecnica, cui doveva essere invece ricondotta la gestione della manutenzione dei carri e quindi anche dell'officina di Hannover, area corrispondentemente affidata all'altro amministratore.

Parimenti autonoma la gestione delle risorse umane; la

teste Heinrich ha chiarito che ciascuna società aveva la propria organizzazione e, nello specifico, che il personale dell'Officina Jungenthal veniva gestito direttamente in loco. Ne discende che cosa, che neppure per tale indiretta via è congetturabile una posizione di garanzia e i correlativi doveri di attivazione in capo all'imputato Mansbart. Il contenuto della sua posizione di amministratore è radicalmente estraneo a tale atto; ambito che, si badi, a livello di vertice aziendale non rimane senza presidio, essendo affidato ai poteri/doveri dell'altro amministratore. E quanto a segregazione delle funzioni attribuite a ciascun amministratore, significativa, molto significativa, la disciplina prevista dal regolamento interno, a mente del quale - è sempre Lewisch che ce lo spiega - ogni amministratore dirige il proprio settore di attività autonomamente - *autonomamente* - sotto la propria responsabilità, ciò che già a livello di impostazione esclude in radice qualunque forma di interferenza tra amministratori e relative aree di competenza.

In sintesi, cosa consegue, che per ciascuna delle cariche ricoperte in concreto dall'imputato, sulla base dei documenti e dell'organizzazione societaria è escluso che cosa, che a Mansbart fossero attribuite funzioni in ambiti diversi da quello finanziario o commerciale sostanzialmente, e che vi fosse, d'altro lato, qualunque

forma di connessione tra le società in esame tali da consentire la sua partecipazione all'operatività dell'officina. E guardate, vorrei spingermi anche un po' avanti: neppure sul versante dell'eventuale assunzione di fatto della posizione di garanzia vi è spazio alcuno, il quadro organizzativo così ricostruito corrisponde infatti pienamente alla effettiva realtà aziendale, cioè al riscontro nella concreta operatività aziendale.

Non tema il Tribunale, non ripercorrerò nel dettaglio il portato testimoniale, lo troverete in analisi nella memoria, ma qualche breve richiamo sì però, anche perché se no, signor Presidente, l'avvocato Mazzola e l'avvocato Ruggeri poi mi sgridano, dopo, se non faccio nemmeno questo.

Teste Neumann, su Mansbart: "Nell'ambito della sua funzione, si occupava in maniera generale di Jungenthal, ciò avveniva sempre per questioni di tipo organizzativo e finanziario".

Teste Dietrich chiarisce che "la funzione a livello europeo di GATX Rail Austria si estrinsecava (cioè quindi Mansbart) nell'ambito finanziario con riferimento a questioni di investimenti e di compliance, questioni legate alle assicurazioni e progetti speciali". Mi preme un passaggio, qui: "In tale ambito rientravano - spiega - se si superavano determinate soglie quantitative, le procedure relative agli investimenti, compresi quelli in

materia di sicurezza". E in proposito il teste Dietrich elenca singoli interventi consistenti nelle autorizzazioni agli investimenti anche con riguardo al settore tecnico.

Detto che le autorizzazioni non dipendevano dal solo Mansbart ma da un organo collegiale, emergono due elementi che sottopongo, segnalo all'attenzione del Tribunale: da un lato, gli interventi consistevano soltanto nell'autorizzazione all'impiego di risorse per effettuazione di opere tecniche e di interventi tecnici proposti da altri, cioè da coloro che nell'organizzazione avevano la signoria sulla situazione di rischio, quella situazione di rischio che determinava la richiesta dell'opera tecnica; dall'altro, l'imputato Mansbart aveva in concreto segni significativi di attenzione alle questioni tecniche di sicurezza, e questo segno erano le richieste di investimenti per l'effettuazione degli interventi, richieste che peraltro sono sempre state avallate, senza nessuna modifica, rispetto a quanto veniva richiesto.

In sintesi, alla posizione di garanzia propria dell'imputato Mansbart - perché è di quella che dobbiamo parlare eh - era totalmente estranea l'organizzazione dal punto di vista tecnico delle attività manutentive del materiale di GATX Rail Austria, e altrettanto estranea in particolare la gestione dell'Officina Jungenthal.



Seguendo le due linee argomentative in principio ricordate, è agevole la conclusione liberatoria per Johannes Mansbart: riguardato sotto il versante della posizione di garanzia, quella che in concreto egli ricopriva, non v'è dubbio che nell'ambito dei poteri/doveri che ad essa accedevano non rientrava la gestione del rischio, di quel rischio ovviamente. Stando all'efficace sintesi delle Sezioni Unite, quella che ho più volte quasi ossessivamente richiamato, egli non era il garante, in quanto egli non era il gestore del rischio, il rischio essendo interamente connesso, stando all'ipotesi d'accusa, alla fase di controllo sull'assile 98331. Il contenuto della sua posizione di garanzia non comprendeva in alcun modo la sfera tecnica - del resto, badino, in coerenza con le competenze professionali di Mansbart, che è un laureato in discipline economiche, insomma l'equivalente di un nostro dottore commercialista; il contenuto della sua posizione di garanzia, così come è ritagliata nell'organizzazione dell'impresa, era invece esclusivamente completamente dedicato ad aree di carattere amministrativo, economico, finanziario.

E siccome ho ripetutamente citato la sentenza Thyssen Krupp, mi permetterete una notazione. Direi che stando a una lettura meno che superficiale di tale decisione, magari di qualche massima di quelle redatte non

dall'ufficio massimario della Cassazione ma da qualche improvvisato esperto per qualche giornale economico con pagine dedicate al diritto, potrebbe venire in mente che la decisione del supremo Collegio nella sua più autorevole composizione ha bensì affermato, respingendo i ricorsi, la responsabilità del vertice aziendale della società nella persona dell'amministratore delegato, facendo dire: sì sì, vabbè, Mucciarelli ci ha raccontato questa bella storiella, però la sentenza Thyssen Krupp lo condanna, eccome se lo condanna.

Ora, vi ho già detto che il mio antico maestro Cesare Pedrazzi, che forse è il più grande studioso di diritto penale dell'economia, era un uomo mite, pacatissimo, però raccomandava di leggere la sentenza e non le massime, e lui me lo diceva anche quando erano redatte dall'ufficio massimario, perché solo se si legge la sentenza si capisce la *ratio decidendi*. E se si legge quella sentenza, la Thyssen Krupp, come la chiamiamo ormai con un breviluquio, che è maestosa per forza argomentativa e sapienza che contiene, ci si avvede che l'amministratore in questione, (inc.) per intenderci, che viene sì condannato - è un breviluquio, vengono respinti i ricorsi e quindi poi - aveva deleghe ampie anche in materia tecnica e di sicurezza sul lavoro, non soltanto era un ingegnere metallurgico (si ricava sempre dalla sentenza) ma era anche uno dei massimi esperti in Europa e forse

nel mondo nella gestione e conduzione di altiforni e acciaierie, che le questioni specifiche relative alla sicurezza dell'impianto di Torino e agli interventi manutentivi richiesti, che poi furono ripetutamente rinviati, vennero discusse all'interno dell'organo collegiale nel quale sedeva, con ruolo preminente, l'amministratore Esperal(?). Questa notazione mi autorizza a due ulteriori considerazioni: la semplice comparazione delle due situazioni dimostra, semmai ve ne fosse ancora bisogno, come la responsabilità penale non discende dalla posizione in senso formale (ho parlato all'inizio di responsabilità per posizioni, ci credo, sì, ma non formale), ma dal contenuto effettivo della posizione di garanzia ricoperta; e la sentenza delle Sezioni Unite mostra come anche nel concreto dell'applicazione giudiziaria vi sia coerenza con il principio di diritto enunciato - e per vero ribadito, se vogliamo essere precisi - se si considerano ottanta sentenza della corte regolatrice in materia - le sentenze sempre, non le massime.

Ed ecco l'altra considerazione: se pur guardiamo la situazione di fatto concernente la posizione dell'imputato Mansbart, è agevole avvedersi che non gli può essere riferita neppure la posizione di garanzia di fatto, diciamo così, per assunzione dell'assunzione del rischio, derivante non già dalla compartimentazione dei

poteri/doveri all'interno dell'organizzazione, ma derivante dalla presa in carico diretta e personale della situazione. In punto di fatto non vi è alcun indice suggestivo di un suo coinvolgimento nell'area tecnica e men che meno nella gestione dell'Officina Jungenthal. Si badi, non soltanto manca qualunque indice suggestivo in positivo, ma quelli che emergono dalle carte del processo (rinvio ancora alla posizione Dietrich) sono segni significativi che ponevano Mansbart nelle condizioni di ritenere che non vi fosse alcun problema di alcun genere sul piano tecnico, posto che tutte le richieste di finanziamento avanzate erano state sempre accolte senza ritardo, senza varianti alcune.

Quest'ultima annotazione mi permette di chiudere anche il tema dell'affidamento e dei suoi limiti, ricordando che il più volte rammentato criterio, criterio autorevolmente espresso, e bensì rigoroso, - né diversamente potrebbe essere, vista la fonte, cioè il presidente Brusco -, secondo il quale l'obbligo di attivazione nel momento che sorge fa venir meno l'affidamento (che esiste, per venire meno bisogna che esista ovviamente) non a fronte di sospetti o congetture, a meno che non si abbia conferma quantomeno empirica di questi sospetti. Dubbi qui non possono nascere, e neppure le vostre perplessità, perché non vi erano né sospetti né congetture; di per sé sospetti e congetture che sarebbero comunque irrilevanti,

e tantomeno conferme, almeno empiriche, o se volete usare le parole della sentenza redatta dall'allora consigliere Battisti, non vi sono ragioni oggettive e soggettive che fanno dubitare del fatto che il terzo tenga un comportamento conforme a diligenza.

Per Mansbart il discorso finisce qui: non aveva la posizione di garanzia rilevante rispetto all'addebito né in punto di fatto e neppure in punto di diritto. E la conseguenza è semplice ed evidente e pienamente liberatoria.

Ancora pochi minuti, signor Presidente e signore del Tribunale, per illustrarvi due linee - vi ricordate, avevo tre linee da sottoporvi. Direi che il mio paragrafino qui l'ho chiamato "Non Mansbart, la struttura organizzativa nella concretezza". E perché dico "non Mansbart", beh, perché per Mansbart il discorso è finito. Ma siccome ho parlato della colpa nella sua valenza oggettiva per sé, avulsa dalla dimensione soggettiva nella quale va comunque calata, egualmente ancora qualche considerazione per mostrare che l'organizzazione della manutenzione sul versante tecnico, quindi pur estranea all'ambito di competenza di Johannes Mansbart e quindi ai suoi doveri di attivazione, era corretta ed esente da profili di rimproverabilità. E che vale dunque anche per le altre posizioni soggettive che assisto insieme alla collega Luisa Mazzola e che, se posso permettermi, dalla

mia amica verranno tra poco illustrate e alle sue considerazioni mi riporto.

Qualche rapidissima notazione, che sempre troverete poi sviluppata nella memoria scritta. La vicenda manutentiva dell'assile 98331 si articola in due fasi, entrambe rilevanti ai fini del presente processo: la prima si colloca nel novembre 2008 e si inserisce nell'ambito della manutenzione straordinaria effettuata presso l'Officina Jungenthal, originata dalla rilevazione di un difetto presso l'impianto ferroviario di Ingolstadt; la seconda si colloca invece nell'ambito di una revisione programmata di un carro di proprietà GATX Rail Austria effettuata presso l'Officina Cima. Poiché GATX Rail Austria non svolge in proprio alcuna attività di manutenzione, i carri di sua proprietà vengono revisionati e riparati presso officine esterne, che per essere accreditate devono essere in possesso delle necessarie autorizzazioni e certificazioni. L'attività quindi deve essere svolta secondo standard qualitativi predefiniti e consistenti nel rispetto del manuale VPI e delle TFA. Peraltro, le stesse TFA prescrivono che le officine si devono attenere alle regole previste nel citato manuale VPI oltre che alle stesse TFA. Le regole sul versante aziendale, quelle che presiedono all'organizzazione della manutenzione, sono contenute nel manuale della qualità. Scorrendo il testo delle sezioni

che sono a ciò dedicate si nota agevolmente che ogni aspetto dell'attività manutentiva, straordinaria o programmata, ha una sua compiuta regolamentazione, ciò che sarebbe bastevole per far venire meno il generico addebito di non aver adottato presidi procedurali volti a garantire la regolarità delle operazioni eseguite eccetera. La manutenzione, al pari dell'attività delle consociate, è organizzata secondo i criteri territoriali rappresentati dalla mappa allegata al manuale della qualità di GATX Rail Austria. All'interno di ciascuna azienda - GATX Rail Austria, Germany e Polonia - l'organizzazione della manutenzione era assegnata ad appositi dipartimenti, che fino al 2008, cioè fino a quando ci interessa, erano i cosiddetti MMT. Anche quest'area analizzata dal professor Lewisch. Provo una sintesi, la più efferatamente breve che mi riesca.

Manutenzioni divise in programmate e straordinarie. Alla manutenzione dei carri si affianca quella del materiale (inc.). Le revisioni programmate - sempre sintetizzo Lewisch, che lavora sulla documentazione e sulla sua ricostruzione - avvengono a intervalli regolari stabiliti secondo la normativa di settore e vengono pianificate, con il supporto di un sistema informatico che si chiama Twist, dagli MMT (che sono i dipartimenti, che abbiamo visto prima, a cui è affidata l'attività tecnica dal punto di vista della manutenzione), vengono appunto

pianificate, con questo supporto del sistema informatico, dagli MMT della società che concede a nolo il carro.

Quanto alla competenza territoriale si possono distinguere fin da subito due concorrenti profili: da un lato il profilo territoriale rileva, secondo le ripartizioni, per individuare il team che dovrà occuparsi di selezione, controllo, gestione di officine collocate in un determinato paese; dall'altro per l'individuazione dell'officina cui indirizzare il carro o il componente che deve subire la manutenzione. Irrilevante qui che l'intervento sia straordinario o programmato, e il criterio, che ovviamente è ispirato a ragioni di efficienza e di razionalità, è quello della vicinanza al luogo dove si trova il carro.

Vediamo, riportandole puntualmente, le considerazioni di Lewisch. Lewisch attesta che l'MMT garantisce la riparazione secondo un criterio di affidamento, - non nel senso che abbiamo visto prima, - vale a dire compie la riparazione a suo nome ma per conto della società detentrici - in questo caso è GATX Rail Austria. Il detentore, dopo appunto l'esecuzione della commessa sul principio dell'affidamento, provvederà poi a pagare la fattura; in altre parole, il detentore non è in alcun modo coinvolto nel processo vero e proprio di riparazione.

Che vi sia corrispondenza tra la ricostruzione del



consulente Lewisch con la realtà effettiva aziendale si ricava dalle deposizioni di alcuni testi, cito quelli più rilevanti: Brunagen(?), Hack, Rom, e dal quel Neumann che abbiamo già ricordato. La sintesi è così concepibile: l'istruzione tecnica, che individua nel manuale VPI ultima edizione e nelle TFA stesse le regole cui devono tassativamente essere improntate tutte le attività, era indirizzata indistintamente a GATX Rail Austria, GATX Rail Germany e GATX Rail Poland. Quindi proprio l'omogeneità delle procedure manutentive che erano in uso garantisce che il MMT austriaco operi esattamente come gli altri, quelli polacchi o tedeschi, e conseguentemente che il detentore dell'una società affidi il proprio materiale alle officine collocate in altra area nella consapevolezza che sono garantiti esattamente gli stessi standard qualitativi e le medesime procedure.

Richiamo soltanto il teste Rom per tre righe che mi paiono illustrative. Dice Rom: "La manutenzione soggiace alle medesime regole per tutti i gruppi, quindi sostanzialmente è indifferente chi gestisce, chi segue la manutenzione, visto che le regole sono uguali per tutti". E siffatto modus operandi ulteriormente conforta il detentore (nel caso di specie nostro è GATX Rail Austria GMBH) circa l'omogeneità delle linee guida applicate e del livello qualitativo di ciascuna officina presso la quale potrà essere occasionalmente revisionato o riparato

un bene di sua proprietà.

Quindi documentazione aziendale e concreto funzionamento danno conto di cosa: di una completa omogeneità nella gestione della manutenzione fra le consociate generata da un elevato grado di proceduralizzazione, caratterizzata da un'accurata selezione delle officine coinvolte, dalla costante verifica in generale del permanere degli standard qualitativi, e in particolare dall'applicazione rigorosa degli standard stessi in ciascuna revisione al fine di intercettare anche eventuali irregolarità.

Con specifico riferimento alla posizione di Mansbart, posto che questo vale in generale, ciò accredita ulteriormente la non controvertibile assenza di qualunque segno di sospetto circa inadeguatezze tali da innescare obblighi di attivazione. Da questo punto di vista, l'esame della vicenda manutentiva dell'assile 98331 mostra che tutto avvenne secondo le procedure previste e non si verificò con nessuno scostamento dalle stesse, nessun segnale che potesse anche solo ingenerare il sospetto di una qualunque anomalia procedurale.

In sintesi, mi bastano le parole di Lewisch: "Non c'erano particolarità o peculiarità nel caso specifico, bensì le regole sono state applicate esattamente come previsto nel manuale di qualità".

E' ora che io finisca. Ho cominciato ricordando una frase di grande valore delle Sezioni Unite della Corte di

Cassazione: il diritto penale come scienza del giudizio di responsabilità. Forse il diritto penale non è una scienza, o non lo è nel senso tradizionale del termine come la matematica e la fisica, che sono le uniche, forse, che possono permettersi di ricevere legittimamente tale qualifica; è una dottrina il diritto penale, o una scienza forse in senso ampio. Tuttavia il diritto penale ha le sue regole non flessibili per via del superiore principio di legalità e in questo si apparenta alla scienza. Tali regole sono le disposizioni di legge e insieme le norme, che a loro volta sono le disposizioni di legge arricchite dal contenuto che viene dall'interpretazione. Seguendo le regole del diritto penale, e io mi sono sforzato di fare questo, - io non sono uno scienziato del diritto, sono a tutto concedere un meccanico che cerca di mettere insieme quelle regole, di farle interagire con i fatti altri, sono gli scienziati del diritto quelli che aprono nuove vie ermeneutiche, - ebbene, seguendo le regole del diritto, del diritto penale, a me sembra che la conclusione non possa essere diversa da quella che sottopongo all'intelligenza paziente di codesto Tribunale: Non v'è spazio, sul versante oggettivo, per un addebito di colpa, e ciò riguarda la posizione di tutti gli imputati stranieri fornitori o manutentori del carro e dell'assile, e fra essi quelli che insieme alla collega e

amica Luisa Mazzola assisto: Mansbart, Kogelheide, Linowski e Mayer. E non v'è spazio, con riguardo all'imputato Mansbart, per un rimprovero sul versante soggettivo, perché egli non ebbe né in linea di fatto né in linea di diritto la posizione di garanzia, sicché non violò nessun dovere di (inc.). Chiedo che gli imputati Mansbart, Kogelheide, Linowski e Mayer vengano assolti con la formula di giustizia. Grazie, ho finito.

PRESIDENTE - Grazie, avvocato Mucciarelli. Facciamo allora una pausa di cinque minuti e poi avvocato Mazzola riprende.

<b>DOPO LA SOSPENSIONE</b>
----------------------------

PRESIDENTE - Avvocato Mazzola, tocca a lei.

**Difesa - Avv. Mazzola**

AVV. MAZZOLA - Inizierei parlando di Mayer. Roman Mayer è responsabile della manutenzione flotta carri merci di GATX Austria a partire dal 2006; ha una contestazione assolutamente identica, assolutamente sovrapponibile a quella di Mansbart, e da questa contestazione differisce solo per la formale qualifica, cioè è correttamente indicato come responsabile della manutenzione flotta carri. Il signor Mayer è uno di quelli che, notificato al 415 bis, ha sentito l'esigenza di rendere interrogatorio e di spiegare la sua posizione, e l'interrogatorio si è svolto, e il verbale lo avete agli atti, nel dicembre del

2012. In quella sede, il signor Mayer, quindi da subito, si è seduto davanti ai pubblici ministeri e ha detto: è vero, sì sì, è proprio vero, io sono il responsabile della manutenzione dei carri di GATX Austria, ma - prosegue immediatamente Mayer - è importante che io vi spieghi e che vi chiarisca qual è il perimetro della mia responsabilità in termini di obblighi, in termini di oneri, e in termini di poteri inerenti la mia figura. Non c'è stata nessuna volontà di sottrarsi alle proprie responsabilità, ma, al contrario, l'esigenza di chiarire da subito la propria responsabilità. E Mayer cioè si è accinto, già dal 2012, ad un'operazione che è fondamentale nella prospettiva di chi debba giudicare dell'altrui colpa, e cioè delineare quella che è la propria area di competenza e quindi la propria area di gestione del rischio, perché soltanto di quella deve essere chiamato a rispondere. E - prosegue Mayer, e siamo sempre nel 2012 - il perimetro deriva proprio dalla carica da me rivestita, perché la mia competenza ha specificatamente ad oggetto il mercato di noleggio dei carri secondo cadenze e confini specifici. E produce in quella sede quella famosa piantina. Quella famosa piantina territoriale è allegata ad una TFA; non è una piantina che si è creato in GATX Austria, ma è una piantina che è allegata a una specifica TFA. Rammostra e spiega l'organizzazione e dice: c'è una divisione

territoriale, a partire dal 2007, volta a garantire una manutenzione programmata dei carri affinché la manutenzione avvenga nello stesso luogo o nel luogo più vicino a quello nel quale c'è stata la stipula del noleggio. E dall'esame della cartina si vede che il territorio di competenza di GRA, e quindi il territorio di competenza della gestione del rischio di Mayer, è quello blu. E da quella piantina si vede subito che JU.WA è ubicato in territorio esterno a quel perimetro - JU.WA, scusate, è brevilogoquio per Jungenthal. JU.WA è esterna e quindi non è di competenza di GATX Rail Austria. Mentre nella competenza del gruppo delle squadre di MMT di GRA, e quindi di Roman Mayer, rientra l'Officina Cima, che è situata in un territorio che rientra in quel colore blu, nero o grigio scuro, chiamiamolo come vogliamo, ma quella specifica area di territorio è di competenza di Roma Mayer. Quanto all'organizzazione del servizio di manutenzione, Mayer vi dice: all'epoca dei fatti, novembre 2008, sono a capo di otto persone che seguono determinate officine, nessuna di proprietà di GATX Rail Austria, tutte officine esterne, distribuite nel mio territorio di competenza - officine indicate una per una in un elenco che fornisce e che produce e che avete agli atti. E racconta e spiega qual è la collaborazione, come nasce la collaborazione di GRA con ogni singola e con tutte le officine di competenza. Brevissimamente. Dice

Mayer: E' necessario verificare, tramite i miei uomini, che ci sia tutta la documentazione, certificazione e autorizzazione; una volta accertata l'esistenza di una regolarità certificativa e autorizzativa si effettua la visita in officina, e nel caso di esito positivo c'è la prova di manutenzione e poi c'è l'accreditamento; una volta accreditata l'officina, GRA invia presso la stessa i carri, e comunque continua nel tempo a verificare il mantenimento in capo all'officina di tutti quei requisiti che ne hanno permesso il riconoscimento e l'accreditamento come officina presso la quale posso mandare i miei carri (miei di GRA) a effettuare la manutenzione e quindi la verifica del mantenimento nel tempo di tutti i requisiti di qualità richiesti. E Mayer spiega anche succintamente - perché forse non sa qual è il dubbio, qual è il punto non chiaro in capo all'accusa, - Mayer spiega da un lato il funzionamento nel caso concreto della manutenzione territoriale dell'assile 98331, che è stato fermato quando era montato sotto un carro a Ingolstadt e inviato a JU.WA in ottemperanza a quella procedura di GATX, perché Ingolstadt è in un posto che è vicino all'Officina JU.WA e quindi, siccome il criterio di manutenzione è il criterio più vicino al luogo di noleggio o al luogo dove si trova il carro, ecco che là viene mandato. E dall'altro spiega che poi, dopo, quando Cima - che è officina di loro competenza, che è

officina che fa riferimento a GRA, - chiede due sale montate perché nell'ambito di una revisione ordinaria del carro si accorge che alcune sale non vanno bene e devono essere sostituite, chiede a GRA la sostituzione, e GRA, nella persona di un uomo della struttura di Mayer, interroga quel famoso sistema TWIST, del quale abbiamo sentito parlare in questo processo, un sistema informatico, e verifica dove si trovano delle sale montate che vadano bene, degli assili che siano conformi a quanto richiesto a Cima, le ordina e le manda a Cima. E questo quadro illustrato dall'imputato secondo queste cadenze ha trovato un ampio riscontro in sede di istruttoria dibattimentale: disamina dei documenti, ricostruzione effettuata dai testi, dai consulenti, dal professor Lewisch - come già vi è stato chiarito sia dal professor Mucciarelli che dal professor Padovani e al cui argomento mi riporto per non ripetere malamente quello che già è stato detto. Però alcuni flash in difesa di Mayer si impongono.

Per quanto riguarda il riferimento al criterio territoriale, che è quello che governa l'attività manutentiva di GATX Austria, bisogna distinguere due concorrenti profili, il cui intersecarsi sembra essere stato causa, da subito, di fraintendimenti. E ne vedete traccia già nelle prime domande formulate dalla pubblica accusa in sede di interrogatorio. Non si riesce infatti a



spiegarsi perché, con riferimento a un componente di proprietà di GRA, e cioè di GATX Austria, l'operatività di Mayer comprendesse soltanto una delle due fasi manutentive che hanno interessato la sala, e cioè perché, nell'ambito dell'attività di manutenzione, Mayer si dovesse occupare solo della revisione programmata effettuata da Cima e non invece della revisione straordinaria di Ingolstadt. Questo è il fraintendimento territoriale, perché quella revisione straordinaria presso JU.WA, determinata da quello smontaggio di assile o dal verificarsi dell'assile (?) in una stazione ferroviaria... perché ricordiamoci che l'assile 98331, a settembre, a Ingolstadt, è stato visto ed è stato diciamo scartato per la revisione da un ferroviere in stazione - stava circolando e qualcuno ha detto: fermi tutti, queste ruote non vanno bene - ed è stato mandato a JU.WA. E di quella revisione straordinaria non può occuparsi Mayer, se ne occupa JU.WA, mentre Mayer si occupa dell'altra revisione, e cioè della revisione ordinaria programmata che avviene in Cima, e Cima chiama e dice ho bisogno di due assili.

E quindi la funzione del criterio territoriale è duplice: da un lato vale a individuare il team che dovrà occuparsi di selezionare, di controllare e di gestire le officine cui affidare i carri di GATX in un determinato paese - e quindi ci saranno, e lo abbiamo visto, le squadre di

manutenzione, le MMT, per il gruppo GATX Austria che individuano le officine di competenza Austria, e ci saranno i gruppi MMT di GATX Germany che individuano le officine accreditate Germany; dall'altro, per l'individuazione delle officine cui indirizzare un carro o un componente per la manutenzione e quindi per individuare il team che dovrà gestire le relative operazioni, è irrilevante che si tratti di un intervento programmato o straordinario, avendo come unico parametro quella della vicinanza del luogo nel quale si trova il carro. E quindi sono due separati: da un lato ciascuna MMT accredita le officine di propria competenza; dall'altro l'individuazione territoriale è quella che regola, sulla base del principio della vicinanza dell'officina al luogo dove si trova il carro, l'invio del componente per la manutenzione. La singola operazione di manutenzione è gestita da chi gestisce l'officina; il materiale è revisionato nell'officina più vicina, di competenza non del proprietario del carro ma di competenza di chi gestisce quell'officina. E quindi l'MMT austriaco ha accreditato e ha selezionato nel tempo l'Officina Cima, ne ha gestito le richieste nel momento in cui Cima ha avuto necessità, e ha soddisfatto le richieste di Cima quando Cima ne ha avuto bisogno, e perché, perché Cima rientra nell'area blu. La sala 98331 fermata a Ingolstadt con un problema, che erano i famosi

punti piatti, è stata revisionata dove, nell'officina più vicina territorialmente competente, JU.WA, officina selezionata, verificata, accreditata dall'MMT non austriaco. E sul punto - ve l'ha già ricordato l'avvocato Mucciarelli - il professor Lewisch, proprio leggendo il manuale della qualità, evidenzia quello che c'è scritto nel manuale della qualità; e cosa c'è scritto: che l'MMT gestisce, ciascuna MMT gestisce... abbiamo visto che il manuale della qualità è sia in (io le chiamo, per brevità, GRA) GATX Rail Austria, sia in GATX Germany, entrambe hanno un proprio specifico manuale di qualità, in entrambi i manuali di qualità c'è scritto che gli MMT gestiscono la riparazione secondo un criterio di affidamento, cioè compie le riparazioni a suo nome ma per conto della società detentrici. In questo caso la Officina Jungenthal ha compiuto la riparazione a suo nome ma per conto di GRA. E GRA, dopo appunto l'esecuzione di questa commessa da parte di Jungenthal, che cosa farà: pagherà la fattura che JU.WA emette, e JU.WA la emette intestata a GATX Austria, che paga questa fattura. Ma il detentore non è coinvolto in alcun modo nel processo di riparazione, paga la fattura. Mayer, quindi, come ha già detto dal 2012, non ha nessun coinvolgimento nel processo di manutenzione dell'assile effettuato presso JU.WA, perché secondo le regole procedurali aziendali, minuziosamente applicate e osservate, nessun

coinvolgimento deve avere.

E questa osservazione fatta dal consulente Mayer(?) contiene anche la risposta a una domanda ulteriore, che è sottesa alla posizione di Mayer: ma come, ma Mayer non doveva fare nessun controllo ulteriore postumo? No, non doveva, perché il sistema è strutturato secondo il principio dell'affidamento.

Sul punto è stato chiarissimo Hack, che alle domande dice: i colleghi tedeschi... Hack è uno degli uomini della struttura di Mayer, che spiega tutto il controllo interno e il controllo esterno, e alle domande in sede di controesame risponde: i colleghi tedeschi hanno delle direttive analoghe a quelle nostre, perché le TFA, che sono paradigma procedurale che si affianca al manuale VPI uniformemente utilizzato, sono unitarie, sono applicate a tutte le società, sia a GRA che a GRG, anche a quella particolare TFA che prescrive di attenersi alle TFA e al manuale VPI per quanto riguarda la manutenzione nelle officine e che era indirizzata indistintamente sia a GATX Rail Austria, sia a GATX Rail Germany sia a GATX Rail Poland - ed è la TFA 010201 del 14 luglio 2008 prodotta all'udienza dibattimentale del 27 settembre del 2013. Quindi nella rappresentazione di Mayer c'è direttive analoghe, stessa procedura utilizzata dagli MMT di GATX Austria e dagli MMT di GATX Germany.

Ma c'è di più, vedano, signori del Tribunale. Teste

Muhlberg - sempre lui, Joaquin; non è legato a GATX, anzi dipendente di VTG, più grande operatore del settore, concorrente, ispettore delle VPI per l'effettuazione degli audit presso le officine di manutenzione, e che in tale veste ha partecipato alla certificazione Cima; è quello che rimanda a settembre Lucchini, nel 2011, perché Lucchini non conosce abbastanza bene - ma ve ne parlerà la collega Francini - non conosce abbastanza bene l'appendice 27, è sempre lui, Muhlberg. E che cosa dice. A domanda: "Ma i controlli che voi effettuate come audit VPI sono identici sia che le officine si trovino in Italia sia in altri paesi?" Lui risponde: "I controlli sono uguali dappertutto, e questo avviene in maniera consapevole, non per caso, consapevole, per fare in modo che noi, come proprietari dei carri, abbiamo lo stesso livello di qualità presso tutte le officine e quindi possiamo inviare i carri in tutte le officine, e cioè possiamo far sì che i carri girino per l'Europa andando a essere revisionati e mantenuti in officine che sappiamo garantiscono tutti la stessa qualità". Questo lo dice Muhlberg, non lo dicono gli uomini di GATX.

Ed è anche evidente tutto questo, perché, se noi pensiamo, prima di queste audit della VPI le officine erano certificate OBB, DB, c'era un criterio uniforme, e quindi quel criterio uniforme di qualità nelle singole officine deve essere garantito anche dopo la

liberazione(?) perché solo così i detentori dei carri, siano essi privati o siano essi le ferrovie, possono mandare a revisionare e a mantenere i carri e gli assili in officine essendo tranquilli che il criterio applicato sia lo stesso. Poi l'esame in concreto svolto è un'altra cosa, ma io sto parlando dell'affidamento in capo a Mayer nel momento nel quale gestisce la manutenzione della flotta GRA.

E quindi il concetto del quale ci parlava stamattina l'avvocato Mucciarelli: prerequisito perché un'officina possa effettuare revisioni sul materiale di proprietà di GATX è che sia stato autorizzato prima da DB e poi dalle perizie congiunte VPI; l'autorizzazione è rilasciata solo se l'officina dispone di questa autorizzazione e solo se verificata in possesso di tutta la documentazione e di tutte le qualità. Gli MMT lavorano secondo schemi altamente proceduralizzati e uniformi; i manuali di qualità garantiscono le stesse procedure e la stessa qualità; le TFA valgono per tutte le società GATX, e richiedono ai fornitori, a tutti i loro fornitori, a tutte le officine, - non solo quelle di loro proprietà, che è una, JU.WA, ma a tutte le officine - l'applicazione del manuale VPI e l'applicazione delle TFA. E questo sistema è strutturato secondo questo modello proprio per rendere irrilevante, nell'ottica del detentore, il luogo in cui il carro è stato mantenuto e quale che sia

l'officina che in quel momento ha fatto la manutenzione. Questa scelta aziendale ha la ricaduta sul piano penalistico della quale vi ha parlato questa mattina l'avvocato Mucciarelli e sulla quale io non mi dilungo, e cioè fonda il principio dell'affidamento al quale è improntata l'operatività dell'imputato: egli può chiedere e utilizzare un assile mantenuto in un'officina che GRA non ha selezionato (JU.WA) né supervisionato; e perché, perché i colleghi MMT di GATX Germany utilizzano e applicano gli stessi criteri di qualità, le stesse normative VPI e TFA che vengono applicate in Austria.

Per Mayer però residua ancora un'operazione ermeneutica, e cioè sovrapporre questo quadro fattuale che abbiamo tratteggiato, e che delimita l'ambito di operatività dell'imputato, con il rimprovero che gli viene mosso, e quindi con il capo d'imputazione. La formulazione di un qualunque addebito a titolo di colpa presuppone infatti l'individuazione di una posizione di garanzia, e l'obbligo giuridico di attivarsi a sua volta esige che cosa, esige che la fonte del pericolo da fronteggiare rientri nei poteri e nei doveri e che la situazione del rischio sia riconoscibile.

Primo presupposto: la fonte del pericolo da fronteggiare rientri nei poteri e nei doveri. Il capo d'imputazione sul punto è silente, nessun contributo, al di là dell'etichetta non ci dice nulla di più e nulla di meno

sulla posizione di garanzia, né sono individuate o delimitate le prerogative. Né la pubblica Accusa ci ha aiutato nel corso dell'istruttoria dibattimentale per dirci quali sono questi poteri e questi doveri, quali sono questi confini; né - stima questa Difesa - l'individuazione specifica dei poteri e dei doveri in capo a Mayer si possano risolvere nell'affermazione che ho sentito fare quando c'è stata l'individuazione della pena da richiedere a Mayer: ma come, ha chiamato, ha chiesto lui. Questo è ciò che fonda la responsabilità di Mayer: lui, o meglio, un uomo della sua struttura, è lui che ha accertato e ordinato di montare l'assile 98331 sotto questo carro. Sì, certo, è vero, ma questo dato solo non può fondare una posizione di garanzia.

E il contesto fattuale, allora, se andiamo a vedere le carte del processo, è chiaro: il perimetro è un perimetro di attività manutentiva proceduralizzata, procedure governate dal Manuale VPI, governate dalle istruzioni tecniche che si inseriscono in quadro normativo minuziosamente tratteggiato, per cui ogni aspetto della manutenzione, ogni singolo passaggio operativo, è predefinito nel dettaglio. Ciò che deve fare secondo questa procedura è stato correttamente fatto da Mayer; nessun elemento, né documentale né testimoniale, evidenzia lacune, smagliature o situazioni rispetto alle quali si possa ipotizzare modifiche o integrazioni o



situazioni che possano anche soltanto suggerite a Mayer di modificare in qualche modo questa struttura così proceduralizzata, così minuziosamente disciplinata.

Riconoscibilità della situazione di pericolo. Ve lo ha già ricordato - d'altronde le carte sono queste - l'avvocato Mucciarelli: nella concreta esecuzione di quella manutenzione non è stato evidenziato nessun segnale, nessuna anomalia che potesse ipotizzare che cosa, che potesse ipotizzare che in quell'officina e in quella manutenzione qualcuno si fosse discostato dalle procedure normalmente seguite e applicate e che garantiscono la qualità della manutenzione. Nulla evidenza, rispetto a Mayer, nessuna anomalia o nessun segnale che possa ipotizzare non che quella manutenzione in concreto sia in ipotesi fatta male, quello no, quello non può essere messo sulle spalle di Mayer, sulle spalle devo dire se esiste un segnale o un'anomalia che ipotizza che in qualche modo quella manutenzione si sia discostata da procedure che garantiscono, ex ante, nella mia rappresentazione di Mayer, garantiscono una normale manutenzione secondo le norme che rappresentano le regole dell'(inc.), cioè le VPI e le TFA. Questa è la rappresentazione di Mayer: tutte le officine sono state accreditate perché tutte le officine garantiscono in linea generale ed astratta su quello che è la revisione che ho fatto, i controlli che ho fatto e che continuo a

fare, garantiscono in astratto e sempre un determinato livello di qualità, e nel caso concreto io non ho nessuna anomalia, non ho nessuna evidenza che quell'officina che non è nella mia competenza si sia discostate da quelle procedure. "Non c'erano particolarità o peculiarità nel caso specifico, bensì le regole sono state applicate esattamente come previsto dal manuale della qualità" (Lewisch, udienza del 2 marzo). E lo stesso ci conferma Poschmann.

E quindi, nella rappresentazione di Mayer, l'assile 98331 è stato mantenuto presso JU.WA, officina che appartiene all'area geografica di competenza di un'altra MMT, è stata mantenuta come doveva essere secondo le procedure aziendali, e non c'era nessun motivo per impedire che fosse revisionata in quell'officina; non c'era nessun motivo, nessun segnale di allarme, nessuna anomalia che rendesse in capo a Mayer doveroso impedire che quella manutenzione fosse fatta là.

Un'ultima considerazione sempre su Mayer, che deriva sempre dalla lettura del capo d'imputazione e da quella parte dell'addebito in particolare che muove non da una qualifica dell'imputato ma da un presunto potere di fatto - *presunto* - sull'altrettanto presunta fonte di rischio, cioè sulla Officina JU.WA. E Mayer è uno scalino sotto, anzi forse due scalini sotto Mansbart, quindi tutto ciò che vi ha detto l'avvocato Mucciarelli, e che non ripeto,

vale a maggior ragione per Mayer. Ma JU.WA non è di fatto sotto il controllo di GRA, JU.WA è sotto il controllo giuridico, perché è posseduta al cento per cento, da GRG, ma sappiamo che le regole tedesche che governano questo tipo di struttura societaria sono quelle che ci ha detto Lewisch, e rispetto a Mayer non c'è nessun potere di fatto. E quindi questa officina è fuori dal perimetro di signoria di GRA, e quindi dell'imputato, perché si tratta di un'officina che non rientra nel territorio di competenza di GRA, perché si tratta di un'officina autonoma e non controllata da GRA.

Da ultimo, - sempre scorrendo il capo d'imputazione -, anche a voler concedere, il che non è, che avrebbe potuto farlo, risulta assai arduo sostenere, a fronte di un tal numero di presidi e di un sistema così congegnato, che l'imputato avrebbe dovuto attivarsi per "rimediare alla inesistenza di un sistema di deleghe e di controlli in GRA". Ma come si fa. Mayer avrebbe dovuto rimediare alla inesistenza presso GRA di un sistema di deleghe e di controlli adeguato. Ma abbiamo parlato finora di proceduralizzazione, di procedure, di TFA, di VPI, di regole; è difficoltoso immaginare l'esistenza di poteri in capo a Mayer, che è il responsabile della manutenzione e che quindi quelle procedure le deve applicare, che deve rimediare all'inesistenza di procedure, che ci sono, che sono ben articolate e che sono sempre state rispettate. E

quindi inesistenza di poteri ma inesistenza di una situazione che potesse in qualche modo suggerire una modifica di una procedura che, non solo esisteva ed era applicata, ma era correttamente applicata.

E quindi per Mayer insisto perché venga prosciolto con la formula di giustizia.

Posizioni di Kogelheide e Linowski che sono indefettibilmente legate all'ordinanza EBA e alle TFA, Kogelheide nella sua qualità di amministratore delegato di GATX Germania, che è proprietaria dell'Officina Jungenthal, e Linowski che è responsabile del sistema manutentivo di GATX Rail Europa. Non esiste, lui di fatto è dipendente di GRG, e quindi sostituisco... il professor Padovani dice che rimane appeso Linowski, io lealmente dico sostituisco GATX Rail Europa con GATX Rail Germany, perché Linowski è dipendente di GATX Rail Germany e quindi responsabile, insieme a Kogelheide, della elaborazione delle regole interne della manutenzione assali e carrelli, le cosiddette TFA, dotate di valore superiore alle VPI. E a questi due signori è contestato, solo a loro due, il profilo di colpa che si sostanzia nella mancata adozione, prima dell'incidente di Viareggio, di quattro istruzioni tecniche, effettivamente introdotte in epoca successiva, e la cui tempestiva introduzione, secondo l'Accusa, invece avrebbe garantito certezza ed efficacia dei controlli manutentivi relativi

alle sale. Le TFA sono quattro, e sono, al di là dei numeri, che confondo: classificazioni delle sale, controlli visivi, registrazione delle sale, norme relative alle VPI - le vedremo brevemente ma partitamente. Però vorrei anticipare subito la conclusione. A mio avviso, l'istruttoria dibattimentale ha evidenziato, da un lato, che GATX è sempre stata proattiva e attenta nel promuovere e implementare quella che è la conoscenza tecnica e le regole di manutenzione all'avanguardia, e, dall'altro, ha sempre adottato la TFA, quelle in contestazione, contestualmente al verificarsi degli specifici sviluppi tecnici che ne imponevano o soltanto ne suggerivano l'adozione, sviluppi tecnici che hanno avuto luogo soltanto in un periodo successivo a Viareggio. E cioè l'istruttoria dibattimentale rende ragione del fatto che l'adozione di quelle istruzioni tecniche non sarebbe stata, non solo necessaria, ma neppure doverosa prima del novembre del 2008.

Per il mio argomentare devo fare - non me ne vogliate - un brevissimo riassunto della normativa sui controlli, ma è velocissimo.

La norma che indica lo standard di manutenzione di un veicolo ferroviario in Germania è contenuta nell'EBO, articolo 2, comma 1: "Gli impianti ferroviari e i veicoli devono presentarsi in condizioni tali da

soddisfare i requisiti di sicurezza e ordine. Detti requisiti sono considerati adempiuti quando i veicoli sono conformi alle norme del presente regolamento e, laddove questo non contenga norme esplicite, alle norme tecniche riconosciute" (la colpa generica). La definizione di norma tecnica riconosciuta risale, ricorderete, a una decisione della Corte Suprema del 1910 e continua ad oggi a essere utilizzata, e per norma tecnica riconosciuta si intende le norme tecniche basate sulla conoscenza e sull'esperienza, la cui osservanza è necessaria per escludere pericoli, che siano note agli addetti ai lavori e riconosciute come corrette dalla maggioranza degli stessi. E Poschmann - da un punto di vista tecnico, certamente, non giuridico - dà il contenuto tecnico a questa norma che fissa la regola cautelare generale e ci dice che per determinazione di una norma tecnica riconosciuta sono tre i requisiti: il riconoscimento da parte della maggioranza degli esperti; il fondamento scientifico; la sperimentazione pratica - e quindi l'efficacia in concreto della norma.

Allora, sappiamo che sino al luglio del 2007 c'era il regolamento DB; dopo, almeno per quanto riguarda la Germania, il 30 giugno del 2007, con la famosa regolamentazione, interviene il manuale VPI, manuale costituito dai vari moduli e varie appendici che abbiamo esaminato al dibattito insieme. Quello che mi

interessa rilevare e che stimo un dato pacificamente acquisito è che le regole contenute nel manuale VPI '04, e quindi nell'edizione vigente al momento nella quale è stata fatta la manutenzione dell'assile, questo manuale ha recepito quasi integralmente il regolamento e rappresenta, alla luce di questo, una norma tecnica riconosciuta al momento dei controlli effettuati nel 2008.

All'udienza del 27 maggio 2016, il consulente dottor Poschmann ha fatto una comparazione per poter dare sostanza tecnica, conforto tecnico a questa affermazione, e ha documentalmente dimostrato come la direttiva RIL 9070202 di DB sugli esami ad ultrasuoni di assile di carri-merci e l'appendice 27 del Manuale VPI edizione 2008 siano identiche fra loro per quanto riguarda il contenuto e persino la numerazione; quindi sono speculari. In secondo luogo, quella medesima appendice 27 ottempera a tutti i requisiti della norma europea EN 4831, nonché della DIN 27201-7 ai fini della redazione di una valida istruzione di prova per gli esami ad ultrasuoni. Quindi c'è il conforto tecnico che quel manuale VPI rispetta quelle che sono le regole tecniche riconosciute in ambito ferroviario per quanto riguarda i paesi di competenza.

Anche il consulente del Pm professor Toni, pur non ricorrendo come il dottor Poschmann alla espressione

legale "norma tecnica riconosciuta", riconosce la qualità tecnica e dice: "Nel manuale VPI è riversata l'esperienza accumulata nelle ferrovie tedesche ante liberalizzazione, è un buon manuale, la perfetta osservanza delle VPI garantisce un livello di sicurezza conforme agli standard moderni", anche se, vi ricordate, sul punto ammette che la pedissequa osservanza del manuale lascia sempre, purtroppo, qualcosa di residuo.

E veniamo allora - perché di questo adesso ci dobbiamo occupare - all'ordinanza EBA 10 luglio del 2007. L'ordinanza EBA, autorità di vigilanza ferroviaria tedesca, si riferisce a sette di rottura degli assili fino allora pubblicamente noti, - questo è rilevante: l'ordinanza EBA fa un richiamo a tutta l'industria riferendosi a sette casi pubblicamente noti, tutti verificatisi solo fra le due ruote, non fuori, - considera questa zona particolarmente critica e richiede l'adozione di costanti misure in relazione alla manutenzione e riparazione di quella parte.

In relazione a questa ordinanza, - non ve la leggo perché ormai secondo me la conoscete quasi a memoria, - in relazione a questa ordinanza EBA, l'Accusa, infondatamente, ha provato a sostenere due accuse: da un lato, che le rotture citate dall'EBA si sarebbero verificata nella zona del colletto esterno, a dimostrazione che fosse noto sin dal 2007 che quella



parte dell'assile era soggetta a rottura e che quindi quella parte avrebbe dovuto essere oggetto di particolare e accurata attenzione in sede di controlli, così come espressamente richiesto dall'EBA; la seconda accusa è che soltanto GATX avrebbe impugnato l'ordinanza, consapevole, GATX, che per tal modo ne veniva sospesa l'immediata esecutività, e quindi nascondendosi dietro l'impugnazione dell'ordinanza dell'EBA per dire non ci sono casi precedenti di rottura.

L'ipotesi accusatoria però, ad avviso della Difesa, è stata smentita dall'istruttoria dibattimentale. Primo profilo: l'ispettore Laurino testimonia: "Perché l'EBA richiama tutti i detentori, tutte le imprese ferroviarie, a seguito di ben sette casi di frattura dovuti a corrosione - ripeto, la corrosione nel collarino, nel collarino del fusello - sette casi di rottura di assili per corrosione nel collarino del fusello, e quindi l'EBA richiama tutte le imprese di fare attenzione allo stoccaggio, che è fondamentale". E a domanda del signor Pubblico Ministero volta ad accertare se la circolare EBA... "Lei ha affrontato, ha indicato in particolare su quale zona dell'assile si concentrava, mi vuole di se è, se corrisponde a quella che si è poi effettivamente fratturata nel nostro incidente?" E il teste Laurino risponde, senza esitazione: "Lo ripeto, corrisponde al collarino esterno tra il cerchione e il fusello, è la

stessa tipologia della sala fratturata 98331". Controesame di Laurino. Né i testi, tutti, né i consulenti, sono stati in grado di indicare mai, e vedremo Laurino, quale parte dell'ordinanza o quale documento allegato all'ordinanza possa confermare questa affermazione così precisa e grave; nessuno, nessun documento, nessun pezzo dell'ordinanza EBA conferma una tale affermazione.

Alle domande dell'avvocato Francini, che chiede al teste Laurino di indicare la fonte delle sue certezze, con riferimento alla rottura degli assili citati, in quella zona, dopo aver appurato che l'ordinanza EBA è silente sul punto, risponde Laurino: "No, guardi, le sto dicendo che sicuramente l'avrò letto... perché se l'avrò letto l'avrò letto, non ricordo dove". Fine. E ancora più avanti, sempre in sede di controesame, ammette di non avere mai letto, rispetto agli incidenti menzionati dall'EBA, le sei relazioni degli incidenti dell'EBA allegati alla memoria depositata dall'avvocato Della Casa: "Non ho mai letto quegli incidenti. E' certo che i sette casi sono avvenuti per corrosione nel collarino esterno, ma non so dove l'ho letto e non ho mai letto, mai, le relazioni allegate alla memoria depositata dall'avvocato Della Casa".

Se poi andiamo a guardare il testo dell'ordinanza dell'EBA, nel testo dell'ordinanza dell'EBA non è mai

precisato dove si sono rotti gli assili, ma i termini usati dall'EBA non si riferiscono mai al collarino esterno. La terminologia usata parla - non la dico in tedesco perché non la saprei dire - parla di corpo dell'assile e parla della portata di calatamento tra le ruote, il colletto interno - il raggio di transizione certo tra il corpo dell'assile e la portata di calatamento delle ruote, anche chiamato colletto interno. In altre parole, la lettura dell'ordinanza dell'EBA non cita mai il colletto esterno.

E la circostanza, vedete signori del Tribunale, è confermata dal teste Wirtgen Joachim, sempre nella doppia qualità di VPI e VTG, che l'ordinanza EBA la conosce molto bene, e dichiara che di queste sei relazioni di incidenti, che lui ha letto, "due incidenti si riferiscono al mio gruppo, alle mie sale, alle sale della BTG, e quindi non solo ho letto l'incidente ma lo so per certo: c'è un coinvolgimento da parte di Deutsche Bahn per due, due sono casi svizzeri che ci erano noti". E precisa: "In tutti i casi che noi abbiamo analizzato, VPI, la rottura era tra le ruote". Poschmann: "L'ordinanza EBA fa esclusivo riferimento a queste due aree dell'assile, il corpo e il collarino interno". Non è vero quanto affermato a dibattimento da testi e consulenti dell'Accusa, non è vero, è smentito per tabulas. I sette casi dell'ordinanza dell'EBA si sono

verificati solo fra le due ruote, sul corpo dell'assile e nel collarino interno, fine. E quindi quella prima accusa è un'accusa smentita non dalle parole ma dai fatti e dai documenti. E badate bene che l'ordinanza EBA dice "sette casi attualmente noti" - siamo nel 2007, "attualmente noti".

Impugnazione dell'ordinanza EBA. Sempre il teste Laurino dice: "GATX ha impugnato l'ordinanza con la conseguenza di sospenderne l'esecutività" e quindi sapeva le conseguenze di questa impugnazione. Anche qui il punto è smentito dai documenti, perché questa opposizione è stata presentata e sviluppata non da GATX che fa le (inc.), ma da tutta l'industria tedesca, da tutta l'industria tedesca delle ferrovie, compresa DB. E il consulente Fehr, che è venuto a testimoniare davanti a voi, ha illustrato la questione e ve l'ha spiegata anche attraverso la produzione di documenti che attestano, che verificano, che documentano, senza possibilità di smentita, questa circostanza. Non li ripercorro, ne ricordo solo uno: è una lettera di uno studio al tribunale amministrativo di Colonia nella quale c'è scritto che "A fronte delle numerose impugnazioni presentate da diverse società di noleggi carri era stato assunto a livello di associazione dei noleggiatori di carri privati la decisione di portare avanti, a titolo di causa pilota, fra le tante già intraprese avverso

l'ordinanza dell'EBA, soltanto la casa iniziata da GATX". Quindi tutta l'industria tedesca, DB compresa, impugnano, si riuniscono e decidono: non ingolfiamo il tribunale, una sola, una causa pilota. E ci sono tutti i documenti. E quindi la circostanza riferita da Laurino in merito al fatto che soltanto GATX ha impugnato l'ordinanza è smentita.

Ma quello che mi preme di più è che le ragioni di queste impugnazioni vi sono state spiegate da Fehr, da Tuscher e da Wirtgen: "Mancanza di concretezza per porre rimedio alle segnalazioni contenute nella ordinanza; evidenziava aspetti problematici ma non indicava sul piano tecnico in modo sufficiente le misure da adottare per ottemperare all'ordinanza emessa". Però, come già abbiamo visto, VPI non sta silente, quindi l'associazione delle imprese ferroviarie non sta silente, impugna ma poi non sta a braccia conserte, si dà da fare, e intavola discussioni in ordine alla individuazione di possibili strumenti coi quali meglio affrontare i temi sollevati. E arriva una soluzione, e modifica il manuale, VPI.

Il teste Wirtgen Joachim produce tre documenti: copia della presentazione del convegno tecnico delle VPI tenutosi in data 5 giugno 2008 e due documenti del gruppo di lavoro VPI per la sicurezza del novembre 2007. Il 5 giugno del 2008 c'è una conferenza tecnica nel corso della quale vengono illustrate in modo dettagliato a

tutti i membri della VPI le modifiche già decise e già adottate e già inserite nella seconda edizione del manuale VPI a seguito della circolare dell'EBA. Quel manuale, quella edizione, è quello che è stato applicato in sede di controllo manutentivo a JU.WA. "La manutenzione delle sale montate - si legge - ai sensi del modulo 04 del manuale VPI è stata rielaborata con particolare attenzione all'eliminazione della corrosione e della protezione di corrosione. Sono state apportate modifiche nei settori di sistema verniciatura" etc. etc.

A fronte del tema posto dall'EBA e all'esito della conferenza del giugno, i membri della VPI introducono il nuovo esame, cioè le polveri magnetiche, sul corpo dell'assile, introducono nuovi sistemi di verniciatura con indicazione precisa delle vernici anticorrosione da utilizzare (la famosa EPOSIST 2011 della ditta Wirtgen), disposizioni per la protezione delle sale durante il trasporto e lo stoccaggio al fine di evitare danni alle stesse (che era un qualcosa segnalato dall'EBA), e eliminazione dei danni dal materiale di base sugli assili. In particolare, l'articolo 23 del manuale VPI parla di fenditure e solchi che devono essere trattati entro la misura limite di protezione mediante lavorazioni continue e localizzate da sottoporre poi a magnetoscopio. Cioè la fascetta metallica circonferenziale, detta anche collarino anche questa, che era quella situata nel corpo

dell'assile e che riportava tutti i dati dell'assile e della manutenzione, questa fascetta è stata sostituita con la placchetta esterna. E poi, da ultimo, ed è importante, la previsione del controllo dell'assile compreso fra le due ruote in caso di controlli (inc.).

Wirtgen: "Il secondo documento si riferisce alle varie riunioni..." - e vabbè. E quindi lo stato dell'arte in relazione all'ordinanza generale dell'EBA è questo: l'impugnazione è un'impugnazione che passa da tutta l'industria tedesca; c'è una causa pilota; le VPI non stanno inerti ma reagiscono all'ordinanza dell'EBA e prendono quei provvedimenti che vi ho elencato, che vengono inseriti nel manuale VPI; il manuale VPI è modificato e quelle modifiche sono già applicate in sede di manutenzione nel novembre del 2008; e badate che nel novembre del 2008 l'impugnazione era ancora pendente, l'ordinanza EBA era ancora impugnata e pendente.

Veniamo allora alle TFA, istruzioni tecniche emesse da GATX Rail Germany e alle quali poi - non a tutte - si conformano anche altre società, GATX Austria e GATX Poland. Lewisch, il 2 marzo del 2016, ci spiega che si tratta di istruzioni specifiche interne per l'esecuzione di determinate attività che attengono a numerosi e svariati aspetti, e ne illustra il funzionamento in concreto svolto. Parla per esempio della TFA 010201 del 14 luglio del 2008, che è la TFA che fissa l'obbligo per

GATX Austria, GATX Germania e GATX Poland di provvedere alla manutenzione dei propri carri, e quindi di servirsi di officine, soltanto sulla base del manuale VPI e delle TFA, e dichiara che le TFA hanno prevalenza sulle regole del manuale VPI - 14 luglio del 2008.

Dice la pubblica Accusa: hai ritardato a introdurre queste TFA, la cui introduzione prima del controllo avrebbe garantito certezza ed efficacia dei controlli manutentivi relativi alle sale. Come e perché avrebbe avuto una valenza impeditiva dell'evento in concreto verificatosi non è specificato nel capo d'imputazione; il capo d'imputazione si limita ad affermare, ma non è mai specificato neppure nel corso dell'istruttoria o nel corso della requisitoria, come e perché l'introduzione prima del novembre del 2008 avrebbe garantito certezza e efficacia a questi controlli.

Adozione della TFA sulla classificazione delle sale, la TFA 020301. Anche qui non è specificato come e perché l'introduzione di questa sala avrebbe impedito o migliorato. Ma un esame attento e diligente di questa TFA rende convinti ed evidente del fatto come questa TFA non ha altra funzione che quella di essere meramente integrativa e specificativa di regole di classificazione e di trattamento di assili che sono già presenti nel manuale VPI e già regolarmente applicate, e proprio per questo motivo non può parlarsi di introduzione norme



prima non esistenti o di normativa che va a disciplinare un settore che prima era privo di regolamentazione. La TFA consiste nella mera implementazione di una proposta di classificazione dei danni superficiali dell'assile di sala montata elaborata all'interno di un progetto avviato dalla IUC, di cui abbiamo già parlato ieri, progetto che è partito dopo l'incidente di Viareggio, e quindi volto ad elaborare un approccio armonizzato a livello europeo rispetto ad una disciplina specifica già esistente in Germania e presente nel manuale. Nel manuale VPI del luglio 2007 esisteva già un sistema di rivelazione dei difetti superficiali delle sale accompagnato dalla specifica indicazione dei trattamenti da attuare in relazione all'importanza e all'estensione dei danni che fossero rilevati e questo sistema era stato ulteriormente approfondito nel corso dell'elaborazione della seconda edizione del manuale VPI dell'agosto; e quindi, rispetto a questo sistema, abbiamo una funzione integrativa e specificativa. Se voi andate a vedere, per fare una comparazione, prima dell'introduzione di questa TFA, agli articoli 18, 19, 20 e 23 (non ve li leggo) presenti nel manuale, c'è già quanto poi meglio specificato da queste TFA.

Su questa TFA c'è bisogno di un'ultima precisazione. L'articolo 4 prevede, tra gli altri documenti, anche la TFA 0206, scarto di sala, dell'11 settembre 2009. In

questa TFA si prevede, tra i criteri per lo scarto di una sala, che contenga, fra gli altri, che l'assile sia del 1974 e abbia il contrassegno LKM. Voi vi ricorderete, si ricorderà il Tribunale, che in sede di controesame... questo corrisponde a quella ordinanza dell'Associazione Nazionale Sicurezza Ferroviaria Italiana che il 3 luglio del 2009 aveva detto: in Italia non possono più circolare carri che montino assile che rientrino in una delle tre condizioni: '74, LKPM, controlli in JU.WA. E Chiovelli, all'udienza del 24 giugno 2014, ha detto che la misura temporanea dell'ANSF è misura precauzionale adottata solo perché la sala 98331 fratturata a Viareggio aveva queste caratteristiche, ma non esisteva nessuna ragione di fondo o di sostanza diversa per adottare quella misura. E sul punto della misura mi tocca contraddire un'altra volta le affermazioni della pubblica Accusa in sede di requisitoria. Dice, in tema di carri, il signor Pubblico Ministero, varie volte, ma segnatamente all'udienza del 12 settembre 2016: "Come si comporta la GATX sui carri? Come testimoniato dall'ANSF, l'ANSF trasmette il 3 luglio la nota ANSF "correre ai ripari", emette quell'ordinanza e i carri potranno essere rimessi in servizio solo dopo il superamento dei controlli distruttivi il cui esito deve essere comunicato. La ANSF, richiesta da questa Procura, risponde alla Polizia di Stato e dice: Con riferimento all'esito dei controlli straordinari non

distruttivi si comunica che dai dati che noi disponiamo risulta che i carri sottoposti a controlli straordinari, perchè rientranti in almeno una delle tre condizioni, sono trenta, ventuno sono a posto, dei nove rispetto ai quali sono stati sostituiti gli assali non di tutti ho l'esito dei controlli". Presidente: "Senza specificare l'esito dei controlli, chissà che fine hanno fatto, speriamo che li abbiano demoliti gli assali marci". Sul campo strettamente rilevante del cosiddetto comportamento *post delictum*, questo fatto è un fatto assolutamente rilevante: Ma in che condizioni stavano? Speriamo che li abbiano demoliti.

Le cose però non stanno così, e non stanno così come risulta dalla memoria agli atti che è stata depositata da questa Difesa. Provvedimento ANSF del 3 luglio 2009, provvedimento che impone - perché questa è l'autorità che lo ha emanato - una misura di sicurezza ferroviaria. Non è una misura a fine di indagini, non dice alle società detentrici tutte - perché è indirizzato a tutte - mettetemi a disposizione gli assili di venti tonnellate, no; dice: se tu società detentrici di carri vuoi far circolare in Italia un carro ferroviario che monta gli assili, gli assili sotto i carri non devono rientrare in una delle tre caratteristiche. Cosa fa GATX per ottemperare a questa misura di sicurezza e quindi per adempiere il più velocemente possibile a questa misura di

sicurezza ferroviaria, tenendo conto che per esempio in JU.WA al massimo si potevano controllare cinque assili al giorno? E quindi qual è il sistema più veloce per adempiere e quindi per osservare questa misura di sicurezza ferroviaria dell'associazione nazionale e nello stesso tempo per continuare a far girare i carri? - perché questo è il compito di GATX. Che cosa decide GATX, decide di sostituire tutti gli assili che per caso rientrano in una di queste tre condizioni; perché, signori del Tribunale, LKM e 1974 sono due condizioni residuali, ma controllati da Jungenthal, moltissimi assili di GATX sono controllati da Jungenthal perché Jungenthal è una delle officine di GATX, per cui è evidente che di tutte le centinaia di migliaia di carri che girano per l'Europa di GATX, molti rientreranno nel provvedimento dell'ANSF perché controllati in JU.WA, e quindi c'è l'esigenza di adempiere, di osservare l'ANSF, ma nello stesso tempo di far circolare i carri e di non fermare questi carri. E allora cosa decide GATX: posto che riesco a controllare solo cinque carri in un giorno, comunque quando c'è un assile che rientra in quelle condizioni lo metto nuovo; poi ci penserò, gli assili scartati li vedrò con calma, intanto l'emergenza a cui far fronte è questa, nell'interesse della sicurezza e nell'interesse commerciale.

Ma allora non è vero, assolutamente no, che i carri che

rientrano nelle condizioni dell'ANSF sono trenta, sono molti di più, e voi agli atti avete la prova. Agli atti questa Difesa ha prodotto una memoria nella quale è indicato che i carri che rientrano in questa condizione sono molti di più di trenta. E ci sono delle missive, ancora nel febbraio 2016, di GATX, che invia a Trenitalia, (inc.), Ferrovie, (inc.) e (inc.), nei quali fa l'elenco dei carri di sua proprietà ai quali ha sostituito gli assili o dei quali dice: questi carri non montano assili che rientrano in quelle condizioni, dammi l'autorizzazione per la libera circolazione. E c'è l'autorizzazione alla libera circolazione - documento 31 della memoria agli atti. Quindi non sono trenta, sono molti di più, e ancora nel febbraio 2016 GATX chiede l'autorizzazione alla libera circolazione di quei carri che sono conformi a un provvedimento ANSF tuttora in vigore. Qual è il problema che sorge per GATX: il problema sorge solo per quei pochi carri che al momento dell'incidente di Viareggio si trovano in Italia e i cui assili rientrano in una di queste tre misure. E allora c'è un balletto di lettere, che non vi leggo, non vi richiamo, al quale vi rimando, ma nella sostanza che cosa succede, che per quei carri che montano assili che rientrano in quelle tre condizioni, e che quindi non possono viaggiare perché c'è il provvedimento ANSF, GATX dice all'autorità competente: dammi l'autorizzazione a

portare questi carri in un'officina diversa da Cima (era appena successo Viareggio, Cima era sotto i riflettori, forse non era neanche possibile mandarli), dammi l'autorizzazione che porto i carri nella prima officina vicina affinché sostituiscano, come per tutti gli altri, gli assili che rientrano in queste tre categorie. E giustamente gli viene data risposta negativa: l'ANSF dice che non possono circolare e quindi se non possono circolare non possono neppure andare nell'officina vicina. Problema: secondo le regole VPI non posso fare i controlli non distruttivi sugli assili con gli assili montati. Si trova una soluzione, vengono fatte queste verifiche, ma non basta, vogliono la certificazione della certificazione, ed ecco che si fa le verifiche, si manda la certificazione della certificazione di questi assili, e questi sono gli esiti dei controlli che sono stati inviati alla ANSF; e perché, perché soltanto questi carri erano in Italia e soltanto per questi carri ho dovuto fare una revisione degli assili per poterli rimettere in libera circolazione, quindi soltanto per questi ho mandato il controllo che ho effettuato. Tutti i controlli andavano bene. Ma per gli altri non ho mandato i controlli perché per li altri ho sostituito le sale. Non c'è nessun comportamento *post delictum*, non c'è nulla, c'è una pronta osservanza al provvedimento della ANSF attraverso la sostituzione di tutte le sale con sale

nuove.

Un ultimo dato. Chiovelli quando è venuto al dibattimento ha ricordato solo due delle misure che erano contenute nell'ANSF, perché la terza condizione, la terza categoria, e cioè gli assili controllati da JU.WA non possono più circolare in Italia se non ricontrollati, viene meno a un certo punto, perché nell'agosto del 2009, come ormai sapete, DB Schenker e VPI, su richiesta di Jungenthal, ricertifica immediatamente Jungenthal e conferma l'autorizzazione alla manutenzione delle sale montate sulla base di quella già esistente nel marzo del 2007, e sulla base di questa certificazione, ANSF, con provvedimento del 12 luglio 2011, dispone che per tutti gli assili già revisionati presso JU.WA a partire dal dicembre 2010 quella misura non vale più. Quindi non è vero che non ha ottemperato, non è vero che GATX si è sottratta; GATX ha prontamente ottemperato alla misura ANSF, ha sostituito gli assili, e per quei carri che erano in Italia ha inviato tutti - *tutti* - i certificati di esame che erano richiesti.

Controllo visivo degli assili, TFA 0201. Anche questa TFA si limita a integrare un sistema di regole di controllo già disciplinate dal manuale VPI, che non è stato oggetto di censura neppure sotto questo profilo, censura di lacunosità con riferimento a nessuna disposizione e segnatamente con riferimento alla disposizione dei

controlli visivi. E' una TFA che è stata emessa sulla base dei risultati della VPI del settembre 2009 che recepiva i risultati di una proposta avanzata da DB Schenker, da VPI e da VDV(?) all'interno di un progetto che era stato avviato dall'ERA nell'agosto del 2009 e quindi a seguito e in forza dell'incidente di Viareggio. E' sempre lo stesso contesto, e cioè recepimento e attuazione di regole tecniche che sono l'approfondimento a cui perviene la comunità scientifica a seguito di quel progetto UIC, di cui abbiamo già parlato, avviato dopo il giugno 2009 nell'armonizzazione europea dei controlli. Nel manuale VPI esistevano già stringenti regole di ispezioni visive e di controlli visivi (che non sono da confondere tra loro) della normativa dei controlli non distruttivi, e nella circolare VPI, che è quella che attua le TFA, si dà atto che questa proposta della DB si inserisce all'interno di lavori volti ancora una volta ad armonizzare a livello europeo. Armonizzare non significa disciplinare ciò che prima non era disciplinato, ma armonizzare, quindi rendere equivalente aspetti della manutenzione a livello europeo, anche come reazione all'incidente di Viareggio. E un altro dei risultati di questi lavori di questo comitato UIC, di questa proposta, è stata l'introduzione dell'ispezione visiva secondo quel famoso catalogo EVIC di cui tanto abbiamo sentito parlare.



La TFA dà immediata applicazione alla proposta di DB, VPI e VDV, ne recepisce il contenuto e rinvia al manuale di VPI per la metodologia dei trattamenti dei difetti: gli assili devono essere sottoposti a controllo visivo, gli assili devono essere applicati secondo... tutto quanto si riporta a quanto già scritto, a quanto già applicato nel manuale VPI. E quindi la TF in discussione non è nient'altro che il precipitato di una proposta elaborata successivamente in un comitato di detentori coordinato dalle varie autorità di sicurezza nazionale, sotto la direzione dell'ERA, in un'epoca successiva all'incidente di Viareggio, specifica quanto già esistente, e mai nessuno ha evidenziato quale misura e in che modo avrebbe evitato il pericolo della rottura dell'assile per cui è processo.

TFA 020102, che è quella datata 13 gennaio 2013 e riproduce la TFA dell'11 settembre 2009, entrambe sono state emesse in ottemperanza alla circolare VPI numero 11 del 2009 e del 7 agosto dopo. Che cosa si introduce con la TFA: la prova con polveri magnetiche all'interno della zona del fusello e sul colletto esterno. E si precisa in questa TFA che a fronte della libertà di scelta del tipo di pittura EPOSIST accordata dal manuale VPI, per gli assili GATX questi continueranno ad essere rivestiti con pittura di colore RAL 5011 blu cobalto.

Sulla parte di VPI e di TFA che introduce l'esame

magnetoscopico su tutta la superficie del fusello e quindi sul colletto esterno vi ho già detto ieri e quindi non mi ripeto.

Volevo solo riprendere un piccolo argomento perché l'avvocato Ruggeri mi ha tirato la giacchetta e mi ha detto che non sono stata chiara, e quindi rispondo. Ordinanza EBA, richiamo all'attenzione in mezzo alle ruote, dice: guardate, c'è corrosione in mezzo alle ruote; guardate, c'è in mezzo alle ruote un sistema di tensioni tale per cui si rompono; guardate, vi do sette cavi nei quali l'assile si è rotto fra le ruote, fate qualcosa. E quindi, se vi ricordate, ieri vi ho detto che VPI fa un bilanciamento: da una parte io ho la rottura degli assili fra le ruote e nel collarino interno, e dall'altra io ho nessuna notizia di rottura nel collare esterno e un esame magnetoscopico che se devo farlo sul fusello devo smontare l'anello labirinto e tutti gli anelli e lo smontaggio e rimontaggio di questi anelli può provocare quel famoso surriscaldamento delle boccole che è la causa dell'80% della rottura degli assili. Quindi nel bilanciamento - ed è questo il rimprovero dell'avvocato Ruggeri: il bilanciamento non è costi/benefici economici, il bilanciamento è costi/benefici in termini di rottura degli assili - si decide di. Sul punto mi richiamo a Wirtgen e Poschmann. Quindi la corretta valutazione dell'adozione della TFA

con magnetoscopio sul fusello e quindi sul collarino esterno, dopo Viareggio è documentata dal fatto che dopo Viareggio non posso non tenere in conto Viareggio e ne tengo conto in quel modo, per cui avrò l'80% di rischi di rottura per surriscaldamento delle boccole ma essendoci stato Viareggio non posso non tenerne conto. E quindi la comunità scientifica ferroviaria tedesca, - non Trenitalia, non Deutsche Bahn, solo le VPI, questo deve essere chiaro, - solo le VPI hanno introdotto l'esame magnetoscopico su tutto l'assile, compreso il fusello. Quindi non c'è nessun addebito di colpa rispetto a questo profilo.

Secondo punto: l'adozione della pittura EPOSIST 2001 e cioè colore RAL. Nel corso del dibattimento questo difensore ha prodotto la TFA con la quale in via sperimentale... una mail a firma di Linowski e Kogelheide del 1 aprile 2008, che viene mandata a Jungenthal, nella quale si dice: guardate che a partire da oggi, 1 aprile 2008, inizia il collaudo per utilizzare questa specifica vernice anticorrosione, speciale, particolare: RAL, colore RAL 5011. E che la pittura RAL 5011 sia stata utilizzata a partire da quel giorno è dimostrato dalle fatture della ditta Wilckens e da quanto vi ha detto il teste Harps, dirigente della ditta Wilckens che all'epoca dei fatti era l'unica produttrice di quel tipo di vernice, e a quella deposizione mi riporto - l'udienza

non l'ho segnata però, la recuperiamo nella memoria. Ma che Jungenthal avesse applicato quella vernice a partire da quella data è confermato dalla deposizione del teste Ghidini che ci ha detto che l'assile 98331, il nostro, è stato verniciato con pittura EPOSIST 2001 RAL 5011 dopo la sabbiatura che è stata fatta in Jungenthal. Quindi prima l'assile, in Jungenthal, ci dice Ghidini, è stato sabbiato, dopo la sabbiatura, su questo assile che si è rotto è stata applicata la pittura EPOSIST 2001 RAL 5011. E quindi, anche in questo caso, l'addebito mosso a Linowski e Kogelheide di non avere tempestivamente adottato quella TFA prima dell'incidente di Viareggio è privo di qualunque fondamento fattuale, ancor prima che giuridico.

Ultima TFA: 020904 del 13 gennaio 2010, che è una rielaborazione, con poche modifiche, della TFA 020903 del 7 dicembre 2009, e ha oggetto la registrazione delle sale. Entrambe queste due TFA sono un precipitato della circolare VPI 9/2009, di cui abbiamo già detto, e si inseriscono anche queste negli sforzi a livello europeo di armonizzazione delle regole già esistenti nel manuale VPI, non esistente in tutti i paesi europei, dopo l'incidente di Viareggio. E il focus di questa TFA si concentra sulla registrazione e sulla documentazione che deve accompagnare la spedizione ai fini della messa in esercizio di qualunque sala che sia passata in officina.

A questa TFA è allegato un foglio di misure; se voi andate a vedere questo foglio di misure, questo rappresenta una mera integrazione, specificazione, del foglio misure che già obbligatoriamente era previsto dal manuale VPI edizione agosto 2008. Per ogni sala misurata - questo diceva il manuale VPI - si deve compilare un foglio di misurazione da presentare su richiesta. L'appendice 26 del manuale prevedeva poi lo schema di questo foglio di misurazione, che corrisponde allo schema del foglio di misurazione compilato a Jungenthal nel momento della riparazione della sala montata - è l'affogliazione 070123 del fascicolo del pubblico ministero, acquisito agli atti del processo. A questo schema, già presente, viene aggiunta una pagina denominata "Notifica sala", con indicazione della relativa manutenzione già effettuata e quelle da effettuare. Ma anche prima dell'emanazione di questa TFA esistevano dei chiari criteri per la tracciabilità e i principali dati di questa tracciabilità erano stampigliati su quella famosa etichetta e poi erano stampigliati ed erano registrati sul foglio di misurazione che poi veniva inserito in quel sistema di catalogazione TWIST del quale abbiamo parlato.

Inoltre, il capitolo 10, paragrafo 5, del manuale VPI prevedeva già l'obbligo per le officine di documentare e conservare i risultati dei controlli e di presentarli a

richiesta, così come vi ha testimoniato il teste Hartenfels all'udienza del 23 settembre, che vi ha parlato anche di come tutti questi documenti e i dati rilevanti documentati in officina siano andati poi a confluire in quella banca data denominata TWIST. E quindi il semplice esame e confronto fra questo foglio misura della sala 98331, così come i dati impressi nella testata dell'assile, evidenzia che tutti - tutti, nessuno escluso - i dati richiesti dall'integrazione prevista in questa TFA erano già presenti nel manuale VPI osservato e applicato da Jungenthal.

E quindi, e concludendo, nessun addebito di ritardata emanazione può essere mosso in capo a Kogelheide e Linowski.

GATX, proattiva nel rispondere all'evoluzione tecnica e al richiamo di VPI, con riferimento alle TFA, e in particolare, e riassuntivamente, ma è molto importante, TFA 020102 relativo alle VPI e quindi estensione al colletto esterno del controllo MT. Queste regole non rappresentano una regola ulteriore non ancora consolidata nelle legis artis che GATX avrebbe dovuto e potuto individuare e adottare in applicazione del canone dell'adeguamento alla miglior scienza e alla miglior tecnica disponibile anche soltanto rispetto all'ambito tecnico e scientifico di sua competenza, non è così, non è il precipitato di una regola ulteriore non ancora

consolidata ma che GATX avrebbe dovuto conoscere per il suo portato tecnico. Non è così perché l'esame magnetoscopico è stato esteso dopo Viareggio (e ne abbiamo parlato fino alla noia), soltanto in ragione di Viareggio, e quindi quando quella valutazione comparativa, che è ex ante, era stata fatta e quindi a fronte di zero incidenti da una parte e 80% di rotture dall'altra decido di fare il controllo magnetoscopico solo fra le ruote, quella valutazione cambia quando, quando cambia il bilanciamento delle situazioni a confronto, perché dopo Viareggio io non ho più zero, ma ho uno, ho Viareggio. E di Viareggio la miglior scienza deve tener conto, e decide di tener conto in Germania, non in Italia, VPI decide di tener conto in quel modo. E quindi la valutazione comparativa prima di Viareggio, che quindi, non noto Viareggio, aveva portato la comunità scientifica ad adottare quel controllo, dopo Viareggio e in ragione di Viareggio cambia l'esito della valutazione.

Ma neppure le altre tre TFA possono fondare un rimprovero di colpa perché non contengono regole ulteriori non ancora consolidate nelle legis artis e che avrebbero dovuto e comunque avrebbero potuto essere individuate e attuate in applicazione.

Ultima osservazione, e poi mi taccio, su Linowski. Non è precipitato nel capo d'imputazione, quindi non è un

profilo del capo d'imputazione, ma ne ho sentito parlare nel corso dell'istruttoria da Laurino, dal professor Toni, forse anche dal signor Pubblico Ministero. Il signor Linowski non è un dipendente JU.WA, come abbiamo detto, ma è un dipendente di GATX Germany, e quindi è un rappresentante del Keepers, e quindi è uno che ha interesse a che i controlli vengano svolti bene, seriamente e in modo affidabile. Che cosa ci dicono nel corso dell'istruttoria dibattimentale sia Laurino che Toni, ci dicono: vabbè, però, insomma, Linowski, nella qualità di componente della commissione VPI, avrebbe partecipato anche all'audit di JU.WA nel 2008; e quindi si dice è un soggetto dipendente di GRG che collabora con la direzione tecnica per l'elaborazione di quelle regole interne di manutenzione sale delle TFA e partecipa anche a questi audit. L'avvocato Francini, che parlerà dopo di me, si occuperà del tema autorizzazioni rilasciate a Jungenthal e vi dirà che c'erano e che tutte e tre erano regolari. Però sul punto, e quindi sul punto di convenienza o non convenienza di questa partecipazione di Linowski, vorrei fare questa osservazione.

Liberalizzazione, e quindi gli audit per l'autorizzazione delle officine non vengono più svolte da DB ma vengono svolte congiuntamente da DB Schenker e VPI. Tuscher, direttore generale delle VPI, udienza 3 febbraio 2016: "Dopo la liberazione e sino al dicembre 2007 sono stati



portati avanti progetti pilota per il rilascio delle autorizzazioni, è soltanto da gennaio 2008 che entra in vigore il nuovo sistema perizie congiunte DB Schenker e VPI, e questa decisione di queste perizie congiunte è stata oggetto di approvazione da parte dell'EBA. A partire dal gennaio del 2008 iniziano le perizie congiunte a regime pieno, forti dell'esperienza maturata nel periodo pilota". E precisa e specifica il teste, direttore generale delle VPI, che con riferimento all'audit del 2008, per l'organizzazione degli auditor, cioè tra gli auditor di VPI e di DB Schenker, era quest'ultima, e cioè era DB Schenker, che era responsabile dell'organizzazione degli audit, non era un'organizzazione lasciata al privato, era DB Schenker. E lo riconosce anche da che cosa, dalla firma dell'auditor apposta da questo signor (inc.) di Magdeburgo che è specifico rispetto a questo audit del 2008 a Jungenthal, e quindi è specifico del fatto che l'organizzazione di quell'audit a Jungenthal nel 2008 era stata fatta e approvata da DB Schenker; e a questo audit partecipa il signor Linowski.

L'avvocato Fehr, a domanda, in sede di controesame, del signor Pubblico Ministero, risponde - Fehr è avvocato delle VPI -: "La questione relativa alla separazione" - perché a un certo punto evidentemente si è posto questo problema - "...tra soggetto controllore VPI e soggetto

controllato è stata oggetto di discussione dopo, e nel 2012 è stata assunta la diversa determinazione per cui gli impiegati di un'azienda che fanno parte della commissione VPI non possono partecipare anche agli audit delle officine collegate alla loro società". Quindi non è una disposizione conseguente a Viareggio, è una disposizione che adotta VPI nel 2012.

Però non basta, perché vorrei ricordare che nel corso dell'audit del 2008 si sono svolti, da parte degli auditor di DB Schenker e di VPI, controlli che avevano ad oggetto l'officina, ma non il settore dei controlli non distruttivi, e neppure il settore della manutenzione sale. E quindi anche quell'ipotetica posizione scomoda in capo a Linowski viene meno perché quell'audit non aveva ad oggetto quelle specifiche materie.

E da ultimo vi ricordo che dopo Viareggio l'EBA non ha mai mosso alcun rilievo né a JU.WA né a DB Schenker e DB Schenker e VPI insieme... scusate - sciocchezza - non ha mosso alcun rilievo a IU.WA perché a DB Schenker non è possibile che muova alcun rilievo, e successivamente all'incidente di Viareggio DB Schenker e VPI hanno confermato l'autorizzazione del marzo 2007 che JU.WA già possedeva.

E quindi, per tutti questi motivi, io mi associo alle richieste formulate dall'avvocato Mucciarelli e vi ringrazio per la pazienza.

PRESIDENTE - Grazie a voi. Allora, mi pare di capire, se mi hanno informato bene, che parlerà l'avvocato Siniscalchi, quindi interrompiamo ora e ci vediamo direttamente alle due, va bene? A dopo.

**DOPO LA SOSPENSIONE**

PRESIDENTE - Dobbiamo dare atto della presenza di qualche imputato? No, non ci sono imputati presenti. Allora, il Pubblico Ministero c'è, ci siamo tutti, possiamo partire. Avvocato Siniscalchi.

**Difesa - Avv. Siniscalchi**

AVV. SINISCALCHI - Grazie Presidente - in difesa di Joachim Lehmann. Io parto con una dichiarazione di metodo, signor Presidente, e per farla chiedo in prestito alcune parole dalla letteratura, non quella giuridica, quella senza aggettivi. Vi cito alcune parole di un capolavoro del Novecento, "L'uomo senza qualità" di Musil: "Per riuscire a varcare porte aperte si deve badare al fatto che gli stipiti sono duri. Questo principio che il vecchio professore aveva seguito per tutta la vita è semplicemente un postulato del senso di realtà. Ma se c'è il senso di realtà, e di questo nessuno dubiterà poiché è legittimo che esista, allora deve esistere anche qualcosa che si può chiamare senso di possibilità".

Perché mi piacciono queste parole e ho pensato di

cominciare con loro la mia discussione, per due motivi: perché al di là di quello che intendeva dire Musil, che probabilmente si riferiva anche ad altro, io credo che il senso della possibilità, e ci aggiungo "razionale", è la migliore trasposizione letteraria del metodo di giudizio che dovete seguire, mi sembra che sia la traduzione letteraria più bella del principio de ragionevole dubbio che regola il vostro giudizio. E mi piacciono queste parole perché introducono appunto il senso di possibilità razionale, che io utilizzerò in contrapposizione a quella del Pubblico Ministero, che mi è sembrata essere una necessità irrazionale e quindi una necessità fasulla, perché, signor Presidente, io credo che il Pubblico Ministero nella sua argomentazione abbia urtato contro molti stipiti duri e quindi non sia riuscito a varcare la porta che porta alla responsabilità giuridica del signor Lehmann.

Comincio quindi ad affrontare, stando attento ad attenermi scrupolosamente a questo metodo, la prima porta, direi "la porta" che bisogna varcare nel processo penale, che è costituita dal capo d'imputazione. Nel capo d'imputazione a Lehmann sono contestate due condotte: una prima, di natura squisitamente omissiva, che consiste nell'omessa stesura e validazioni di istruzioni particolari per il particolare (scusi il bisticcio di parole) tipo di assile, e tantomeno per l'assile 98331

che aveva delle caratteristiche peculiari. La seconda contestazione rivolta a Lehmann è di natura invece commissiva e attiene all'aver consentito che il test ultrasuoni sull'assile 98331 fosse eseguito con un'apparecchiatura non tarata regolarmente.

Le norme violate che fondano la responsabilità dell'imputato sono sostanzialmente la VPI, la UNI EN 583, la DIN 27201, e direi soprattutto, perché forse è la violazione che meglio sintetizza tutte queste violazioni che ho appena enunciato, la EN 473, perché la EN 473 è la norma, secondo l'imputazione, che indica le competenze che erano connesse all'abilitazione del signor Lehmann, competenze appunto che rendevano quella indicata nel capo d'imputazione una condotta che Lehmann doveva e poteva osservare. Ora, le conseguenze delle condotte imputate a Lehmann sono l'aver condotto la prova in un tempo insufficiente, cioè di dodici minuti, - ma questa è una conseguenza direi di fatto, è circostanziale rispetto alla condotta contestata, - e la ulteriore conseguenza è quella di aver fatto sì che l'assile 98331 superasse il test a ultrasuoni, con le conseguenze tragiche che consociamo.

C'è una correlazione stretta, strettissima, tra l'imputazione e la consulenza tecnica del professor Toni; nessuno scandalo, perché in un processo di questo genere direi che è usuale che ci sia questo tipo di

correlazione. Qui questo legame è testuale e quindi è molto vincolante per l'Accusa, sin dall'origine, quelle che sono le conclusioni che sono state raggiunte dal professor Toni. Se noi andiamo a prendere la consulenza che era stata depositata sin dall'incidente probatorio, noi effettivamente riecheggiamo in questa consulenza esattamente gli stessi termini che vengono usati nel capo d'imputazione; mi riferisco in particolare alla lettura della EN 473 che appunto indica le competenze dei famosi livelli 1, 2 e 3: "A ben vedere - dice Toni - la stesura di istruzioni operative particolari per i diversi tipi di assile avrebbe dovuto essere seguita da un tecnico in possesso della qualifica di secondo livello, egli avrebbe dovuto procedere su disposizione di un tecnico di terzo livello che aveva anche la responsabilità di validare formalmente la procedura per renderla esecutiva. Presso l'Officina Jungenthal operavano a vario titolo un tecnico in possesso della qualifica di terzo livello, Joachim Lehmann, consulente esterno e supervisore del centro controlli non distruttivi dell'officina". Questo quindi è il grado di correlazione tra la consulenza tecnica del professor Toni e il capo d'imputazione elevato nei confronti di Lehmann.

Per quanto riguarda la questione della strumentazione USM3 è sempre il professor Toni che ne parla nella sua consulenza tecnica, ma fa riferimento a un'annotazione

dell'ispettore Laurino che non è entrata nel fascicolo del dibattimento se non attraverso questa via perché era allegata alla consulenza tecnica della pubblica Accusa. E nell'annotazione dell'ispettore Laurino si dice appunto che l'apparecchiatura sequestrata presso l'Officina Jungenthal in via rogatoriale era apparentemente stata calibrata con strumenti scaduti di validità, ma questo - opportunamente sottolinea Laurino - non è necessariamente dimostrativo del fatto che l'apparecchiatura fosse inefficiente, perché comunque poi in sede di incidente probatorio è stata invece riscontrata la perfetta funzionalità dell'apparecchiatura.

Questa è l'imputazione elevata nei confronti del signor Lehmann, e il Pubblico Ministero, dalla fase delle indagini preliminari, da questa consulenza tecnica fino alla sua conclusione, è rimasto fermo, cristallizzato su questa esposizione, nonostante il professor Toni, nel corso della sua esposizione in dibattimento, abbia per primo sottoposto a revisione critica le conclusioni alle quali era pervenuto in quella consulenza.

Inquadramento normativo di Lehman: chi è il signor Lehmann. Lehmann ha la qualifica di supervisore - di officina, aggiungo io - ed ha svolto la funzione di supervisore esterno dei controlli non distruttivi presso l'Officina Jungenthal. Questa distinzione, che io introduco con le mie parole, tra abilitazione e ruolo non

è una distinzione leziosa o non significativa, ma è una distinzione della quale bisognerà tener ben conto quando si andrà ad analizzare la responsabilità di Lehmann, perché noi dobbiamo essere sempre attenti a questo doppio livello: cosa Lehmann era normativamente abilitato a fare, e cosa ha effettivamente fatto all'interno dell'Officina Jungenthal, cioè cosa gli è stato chiesto di fare, come era stato inserito all'interno dell'Officina Jungenthal il signor Lehmann.

Ora, quando si affronta la posizione di Lehmann non si può fare a meno di sottolineare una peculiarità, almeno una peculiarità che caratterizza la posizione di questo imputato: è l'unica persona fisica tratta a giudizio in quanto tale in questo procedimento, cioè la responsabilità giuridica di Lehmann comincia e finisce con la sua persona fisica. E questo perché, perché evidentemente nella considerazione del Pubblico Ministero Lehmann è un centro autonomo di garanzia, è una figura tipica, è una figura normata. Io dico subito che, rispetto a questa caratterizzazione di Lehmann, io, in via di principio, non mi sento di dissentire; dove però la mia posizione è diametralmente opposta a quella della pubblica Accusa e dove diverge nettamente è sull'interpretazione giuridica delle norme che fondano la posizione di garanzia di Lehmann, perché il padre e la madre di tutti gli equivoci dell'Accusa rivolta nei



confronti di Lehmann è che questo imputato potesse e dovesse fare quello che c'è scritto nel capo d'imputazione: è stata raffigurata nel capo d'imputazione una persona, inquadrata dalle norme regolamentari in un certo modo, che non rispecchia né le abilitazioni che aveva Lehmann, né il ruolo che concretamente ha esercitato per l'Officina Jungenthal.

Io non voglio sminuire la competenza e la preparazione di Lehmann e starò bene attento - mi sono riproposto di non urtare contro nessuno stipite - starò bene attento a non fare Lehmann più piccolo di quello che è, né però deve essere la pubblica Accusa e il Tribunale a farlo più grande di quello che effettivamente è.

All'interno della società per la quale lavorava, e lavora, Lehmann non era neanche un dirigente ma è un impiegato. Quali sono le sue abilitazioni. Lehmann è livello 3, ai sensi della EN 473, nel settore industriale multisetoriale, e questa abilitazione è stata conseguita il 9 marzo del 2005 presso l'ente tecnico che poteva rilasciarla, l'ente di certificazione che poteva rilasciarla, che è Sector Cert. Ora, l'ambito multisetoriale della sua certificazione si ricava dal certificato che voi trovate in atti e che lì ho proiettato, e in questo certificato, a piè di pagina, nella nota, c'è anche l'indicazione, la legenda del significato dei settori nei quali è stata rilasciata

appunto la certificazione; quindi la limitazione di questa certificazione è specificata nell'atto che vi ho proiettato e dice che Lehmann è livello 3, UT3, nel settore 9 MS, multisetoriale, e vediamo che i servizi multisetoriali, in nota, sono quelli indicati, e cioè 1, 2, +3, +4, +5, che sono poi stampaggi, pezzi battuti, saldature, tubi, prodotti trasformati. Questo è il certificato di Lehmann.

Devo fare una piccola precisazione e vi intratterrò un po' su questo tema perché è un punto assolutamente focale e qualificante della posizione di Lehmann; può darsi che sia un punto un po' noioso e quindi cercherò di renderlo meno noioso possibile, però è un punto sul quale ci sono molte trappole, molti tombini, è un argomento molto scivoloso, e infatti la pubblica Accusa è caduta in qualche tombino, e anche il suo consulente tecnico, anche se il consulente tecnico poi si è ripreso, è tornato sui suoi passi, lasciando però la pubblica Accusa a seguire una cosa che ormai era superata.

Il certificato che vi è proiettato è datato 9 marzo del 2005. Se noi andiamo a vedere la rogatoria che è stata fatta per acquisire questi certificati, noi troveremo che è stato indicato da Sector Cert, richiesta appunto in via rogatoriale di fornire le abilitazioni di Lehmann, è stato indicato un altro certificato, che era datato 28 marzo del 2000, rilasciato ad Duisburg, sempre UT3 nel

settore multisetoriale. Questo cosa significa, Presidente e Signori del Tribunale, significa che quello che è stato acquisito e prodotto dal Pubblico Ministero nel fascicolo del dibattimento era un rinnovo di un certificato che Lehmann aveva acquisito già nel marzo del 2000 presso Sector Cert. Faccio questa precisazione, ed è importante, perché se no poi quando si va a vedere che cosa risulta dall'audit di DB Systemtechnic, che ha verificato le qualificazioni di Lehmann, non ci si ritrova più con i numeri, perché DB Systemtechnic fa riferimento a questo certificato di Lehmann, e infatti troviamo nell'audit Lehmann certificato il 28 marzo del 2000, con un'indicazione numerica che poi, voi riscontrerete, è quella indicata dalla stessa Sector Cert nella risposta alla rogatoria, e non solo trovate questa indicazione, ma trovate, sempre nel report dell'audit DB, che i settori nei quali si è qualificato Lehmann erano 6 e 7. Se voi andate, sempre nella legenda di Sector Cert, - perché anche qui poi ci sarà un ulteriore problema che dovremo affrontare perché ogni organismo di certificazione numera i settori, nei quali rilascia la certificazione, in un modo diverso e autonomo, - allora voi troverete che 6 e 7, se andate a sommare tutti i settori che compongono questi settori, la sommatoria è esattamente identica alla qualificazione nel settore 9 multisetore secondo Sector Cert.

Ulteriore piccola complicazione. Sempre negli atti acquisiti in via rogatoria, voi troverete un certificato di MT1, cioè operatore magnetoscopico, rilasciato a Lehmann in questo caso dalla DGZFP, che era l'organismo di certificazione abilitato a rilasciare certificati validi nel settore ferroviario, ma troverete che questo certificato rilasciato da DGZFP - non però del centro di formazione di Wittenberg, che era quello specializzato nel campo ferroviario, ma centro di formazione di Magdeburgo - aveva come oggetto i settori anche in questo caso 6 e 7 che erano, anche qui, i settori multisettoriali, che escludevano comunque il settore della manutenzione ferroviaria. E quindi, anche qui... Perdonate la pignoleria, però siccome si tratta di atti contenuti nel fascicolo del dibattimento, si tratta di atti acquisiti in via rogatoria, siccome sono certo della pignoleria del Tribunale nell'andare a esaminare tutta la mole documentale, enorme, io credo che sia opportuno fare questo tipo di precisazioni perchè credo che sia utile avere una guida quando si va comunque a cercare la documentazione in questa massa enorme. E quindi, sintetizzando questi due punti: da un lato noi abbiamo il certificato rilasciato da Sector Cert a Lehmann il 9 marzo del 2005 per qualificazione di terzo livello nel settore multisettoriale, ed era il rinnovo della certificazione rilasciata nel marzo del 2000,

sempre con oggetto i multisettori, qualificati in quel caso 6 e 7; abbiamo poi appunto il certificato per l'esame magnetoscopico di primo livello, che è stato rilasciato a Lehmann da DGZFP, cioè l'ente di certificazione nella manutenzione ferroviaria, che però poteva rilasciare certificati anche in altri campi, e infatti quel certificato è stato rilasciato, non a Wittenberg ma a Magdeburgo, a Lehmann, e aveva ad oggetto - ma si legge nel retro del certificato che voi esaminerete - aveva ad oggetto i settori multisetoriali escluso quello della manutenzione ferroviaria. Quindi stiamo parlando di certificazioni che non hanno nulla a che vedere con la manutenzione ferroviaria.

Dopodiché, il 20 giugno del 2005 Lehmann supera l'esame UT1 e si qualifica così operatore di primo livello nel settore della manutenzione ferroviaria; questo certificato è rilasciato dal centro formazione di Wittenberg dell'organismo di certificazione DGZFP. E' la stessa certificazione che Kriebel aveva conseguito sin dal 1996; questo, anche qui, solo per fare un riferimento che deve far comprendere quale sia il valore della certificazione anche del signor Kriebel, e quando si parla di Kriebel bisogna avere senz'altro presente che si trattava di un soggetto certificato con una larga esperienza nel settore proprio della manutenzione ferroviaria.

Attraverso questo percorso formativo, cioè questa combinazione di certificazioni livello 3 multisetore e UT1 nel settore della manutenzione ferroviaria, Lehmann, attraverso l'allegato D della VPI 27/2/'01, ha potuto conseguire l'abilitazione per svolgere il ruolo di supervisore esterno dei controlli non distruttivi presso l'Officina Jungenthal. Avete quelle frecce verticali che sono molto chiare, ci ritorneremo, comunque per i soggetti qualificati in altri settori industriali, settori di prodotto, il livello 3 con una qualificazione nell'esame magnetoscopico e/o ultrasuoni superando l'esame di UT1 nel settore relativo può diventare supervisore.

Ora, qual è l'errore fondamentale che ha viziato il percorso argomentativo della pubblica Accusa, è che attraverso l'abilitazione UT1 nel settore della manutenzione ferroviaria Lehmann non è diventato livello 3 nel settore della manutenzione ferroviaria, è rimasto livello 3 multisetore, con la possibilità, attraverso questo percorso, di assumere il ruolo di supervisore.

I pubblici ministeri, invece, sono andati un pochettino, se mi si permette, sul semplice, e hanno confuso il ruolo del supervisore con il livello 3 del settore della manutenzione ferroviaria, come se supervisore dovesse essere necessariamente un livello 3 della manutenzione straordinaria, attribuendo poi a Lehmann tutte le

competenze e i doveri che derivano appunto dall'assunzione di questa certificazione, cioè livello 3 nel settore della manutenzione ferroviaria.

E i pubblici ministeri, - tanto è riscontrato quello che dico, - nel corso della loro requisitoria non sono riusciti a dare una visione coerente del ruolo di Lehmann e l'hanno fatto non solo contraddittoriamente all'interno delle loro rispettive requisitorie, ma anche nella stessa giornata, quando si sono alternati nel parlare della posizione di Lehmann, sono entrati in contraddizione tra se stessi. Il dottor Amodeo - mi riferisco alla sua requisitoria del 12 settembre 2016, pagine 39, 40 e 41 - prima dice, citando la DIN 27201, che per i componenti rilevanti al fine della sicurezza, le stesse istruzioni devono essere scritte da un terzo livello, eseguite dal primo, e controllate dal secondo, questa è secondo lui la gerarchia. Nella pagina successiva qualifica un certo soggetto, riferendosi sempre alla DIN 27201, come supervisore al collaudo che è qualificato con le stesse caratteristiche come addetto alla sorveglianza nel manuale VPI. Quindi, in maniera secondo me qui corretta, partendo pure da un altro presupposto, finisce per dire che l'addetto alla sorveglianza previsto dall'articolo 2.3 del VPI è il supervisore; poi però dice, pochi passi più avanti, alla pagina successiva, che "l'addetto alla sorveglianza però ha compiti diversi, diciamo è

responsabile della realizzazione appropriata della manutenzione". Io mi chiedo allora: Lehmann, secondo il dottor Amodeo, è un livello 3? è un addetto alla sorveglianza? è un supervisore? aveva compiti diversi come supervisore e come livello 3?

Il dottor Giannino, invece, dal canto suo, non parla mai di addetto alla sorveglianza, ma citando il professor Toni, che però aveva detto delle cose diverse, dice che "le istruzioni per i componenti rilevanti possono essere redatte soltanto da collaudatori di terzo livello" - vedi Lehmann - "con comprovata esperienza nel settore industriale e manutenzione ferroviaria".

Allora, due osservazioni. Può darsi che questa congiunzione 'e' sia un errore del trascrittore, non me ne voglia quindi il dottor Giannino, ma la citazione è sbagliata, perché la manutenzione ferroviaria è uno dei settori del settore industriale, non c'è la certificazione nel settore industriale e della manutenzione ferroviaria, o perlomeno non ce l'aveva l'ingegner Lehmann. E la citazione è anche sbagliata o comunque inappropriata rispetto alla figura di Lehmann perché Lehmann evidentemente non aveva neppure la comprovata esperienza nel settore della manutenzione ferroviaria che è pure uno dei requisiti citati dall'articolo 6.1 della DIN per eseguire quei compiti che il capo d'imputazione attribuisce a Lehmann.



Tra l'altro, quando poi il Pubblico Ministero parla di istruzioni tecniche, a volte secondo me fa confusione, o comunque molto spesso si riferisce alle istruzioni tecniche che sono state illustrate questa mattina dall'avvocato Mazzola, cioè alle TFA, che sono istruzioni che il detentore dava alle officine che manutenevano i propri carri e che avevano una validità diciamo erga omnes e una validità per tutte le officine dove questa manutenzione veniva effettuata.

Allora io dico che quando si parla troppo è fatale fare confusione, e penso che sia opportuno, estremamente opportuno, quantomeno per la difesa di Lehmann, mettere ordine. E quali sono gli strumenti per mettere ordine e capire effettivamente che tipo di certificazione avesse Lehmann, sono: la DIN EN 473, la Fiche UIC 960, la DIN 27201-7, e il manuale VPI, in particolare l'allegato 17 della VPI, nell'edizione vigente al momento della manutenzione dell'assile killer e quindi nel 2008.

Cominciamo dalla DIN EN 473. E' la legge nazionale tedesca, di derivazione europea, che enuncia i principi generali in tema di abilitazioni, certificazioni e competenze del personale addetto ai controlli non distruttivi; è la madre di tutte le norme se volete, la norma che potremmo porre alla base della nostra piramide ideale nella gerarchia delle fonti. Ho detto, però sottolineo, enuncia i principi generali. Il Pubblico

Ministero cosa ha fatto, ha preso l'articolo 5 di questa norma, - secondo quello che ha aveva fatto poi il suo consulente tecnico, - ha visto che l'articolo 5 enumera delle competenze per il livello 1, 2 e 3, e le ha trasposte allegramente nel capo d'imputazione attribuendole a Lehmann con questa etichetta 'livello 3'. Un procedimento estremamente errato da un punto di vista giuridico. Perché la DIN EN 473 non rilascia certificazioni a nessuno; la EN 473, come dicevo prima, enuncia i principi generali che regolano appunto le competenze dei livelli del personale addetto ai controlli non distruttivi, e la EN 473 ha un suo campo di applicazione, che è indicato nella premessa: "La norma stabilisce i principi per la qualificazione e la certificazione del personale incaricato di effettuare prove non distruttive in campo industriale. Il termine "industriale" implica l'esclusione delle applicazioni nel campo della medicina". Quindi il generalissimo campo di applicazione della EN 473 è tutto tranne il campo della medicina. Dopodiché, come dicevo prima, la EN 473 non qualifica direttamente il personale, ma richiama a questo fine la figura centrale dell'organismo di certificazione, è l'organismo di certificazione che poi rilascia i certificati indicando nel certificato stesso -vedremo poi che sarà anche nel patentino addirittura) le limitazioni che condizionano la certificazione. E infatti, se noi

andiamo a vedere la EN 17024, norma completamente pretermessa dalla pubblica Accusa, che è la norma richiamata dalla EN 473 che indica i requisiti che devono avere gli organismi che si vogliono certificare, tra questi requisiti noi abbiamo innanzitutto che gli esaminatori - e mi riferisco al punto 5.2.1 - abbiano un'adeguata competenza nel settore relativo all'esame, e nell'articolo 6.3.3 specifica, la EN 17024, che questi certificati devono contenere come minimo i seguenti dati: "d) Lo scopo della certificazione, incluse le condizioni di validità e le limitazioni". Quale limitazione più importante rispetto a quella del settore nel quale può valere la certificazione.

Non solo. Torniamo alla nostra norma base, cioè la EN 473. La EN 473 attribuisce all'organismo di certificazione anche il compito di definire dei settori, perché nell'appendice A indica alcuni settori, che sono: produzione e fabbricazione di metalli, servizi per attrezzature impianti e fabbricati, manutenzione ferroviaria, aeronautica e cosmonautica; e alcuni settori di prodotto: (inc.), prodotti saltati, tubi, inclusi i prodotti piatti per la produzione di tubi saldati, prodotti laminati. Ma la EN 473, ripeto, attribuisce anche all'ente di certificazione di definire anche dei nuovi e diversi settori, perché l'elencazione indicata nell'appendice A alla quale ho appena fatto riferimento è

una elencazione esemplificativa.

Ora, se noi andiamo ad esaminare il certificato di accreditamento di SECTOR Cert, che, come ricorderà il Tribunale, è l'organismo di certificazione che ha rilasciato a Lehmann il certificato di livello 3, l'unico certificato di livello 3 in possesso dell'ingegner Lehmann, ci accorgiamo che la TGA, che è l'ente nazionale di accreditamento, aveva certificato e autorizzato SECTOR Cert ad operare come organismo di certificazione in un determinato ambito limitato di settori, che sono il livello 3 per i metodi PMB, tra i quali c'è anche il magnetoscopico, controllo visivo, ultrasuoni, nel settore dei prodotti CFWTWP, che sono quelli che vi ho citato come indicati nell'appendice A della EN 473. Quindi SECTOR Cert, neppure volendo avrebbe potuto rilasciare un certificato che aveva validità nel campo della manutenzione ferroviaria, essendo questo campo fuori completamente del suo ambito.

E del resto che il certificato di livello 3 rilasciato a Lehmann nel settore multisetoriale non valesse per la manutenzione ferroviaria risulta anche dalla lettura che il capo della manutenzione di DB, Hintze, ha inviato alla procura in via rogatoriale - è la lettera affogliata al numero 070588 del fascicolo del Pubblico Ministero. Pagina 3, punto 10: "Base per il certificato di qualifica sono la formazione e qualifica del personale di esame ai

sensi della EN 473, rispettando il settore manutenzione ferroviaria (allegato A) nonché la direttiva 9070001" - che è l'antenata delle VPI - "della Deutsche Bahn AG per gli esami non distruttivi". "Il signor Lehmann", dice Hintze al punto 13, "è in possesso della qualifica di livello 3 (ultrasuoni) per altri settori industriali; per poter lavorare come supervisore nel settore industriale e ferroviario egli ha ottenuto in aggiunta la qualifica del livello 1 in questo settore" - percorso normativo al quale faceva prima riferimento.

Ancora meglio questo discorso lo fa il professor Sondermann, che era il direttore del centro di formazione di Wittenberg presso il quale Lehmann aveva conseguito la sua abilitazione DUT1 nel settore della manutenzione ferroviaria, e dice anche lui - l'affogliatura è 092725 del fascicolo del Pubblico Ministero- : "Questi certificati" - a proposito di Lehmann - "nonché le competenze ed autorizzazioni ivi certificate non comprendono il settore delle ferrovie, ciò significa che non comprendono sale e carrelli per carri merci; questi certificati del terzo livello comprendono il settore multiplo; anche con l'espressione settore multiplo si dice che il settore industriale ferrovie non è compreso". Quindi questo mi sembra estremamente significativo.

Ma dobbiamo tornare ancora alla EN 473, perché in questo complesso normativo, che io esaminerò e che poi forma la

base dell'imputazione nei confronti del signor Lehmann, voi vedrete che ad ogni angolo di questo complesso normativo voi potrete riscontrare quello che sto dicendo. Io cerco di sintetizzare al Tribunale i passaggi più significativi. Torniamo alla EN 473. La EN 473 è così attenta a delimitare i settori di validità delle certificazioni rilasciate dagli organismi di certificazione che, nella parte definitoria, all'articolo 3.16, dà innanzitutto la definizione di settore: "Settore particolare dell'industria o della tecnica in cui attuate peculiari modalità di controlli non distruttivi che richiedono conoscenza specifica, abilità, attrezzature, strumentazione e addestramento. Un settore si può riferire a un prodotto" - e lo vedete sia in nota al certificato SECTOR Cert, sia all'appendice A della EN 473 - "o a un settore industriale" - e cita aviazione, controlli periodici eccetera - "vedere appendice A)". Qui c'è una precisazione che ritengo importante da fare: i settori possono essere settori di prodotto o settori industriali; mentre un settore di prodotto può contenere più... scusate, mentre un settore industriale può contenere più prodotti, più settori di prodotti, non può valere il contrario, la condizione non è biunivoca, perché un settore di prodotto non può contenere un settore industriale.

Dopodiché, ancora più chiara, la EN 473 indica le

modalità del percorso formativo attraverso il quale si accede alle qualificazioni, e lo fa innanzitutto, sempre nella parte definitoria, indicando l'esame di base e l'esame di metodo, che sono gli esami che deve superare un livello 3 che si vuole qualificare a questo grado di qualificazione. Articolo 3, punto 22: "Esame di base. Esame di livello 3 che dimostra le conoscenze della tecnologia e della scienza dei materiali relative al settore di attività del livello 3". Poi al punto 3.23 successivo indica che cos'è l'esame di metodo (perché chi si voglia qualificare a livello 3 deve superare questi due esami, esame di base e esame di metodo), l'esame di livello 3 che dimostra la conoscenza generale e specifica da parte di un candidato di un livello 3 del metodo di prova per cui richiede la certificazione - attenzione, perché questo è un punto decisivo -: "E' la sua capacità di redigere una o più procedure di prova". Questo è l'esame di base e l'esame di metodo che deve superare un soggetto che si voglia qualificare al terzo livello. E vedremo che Lehmann non ha fatto nulla di tutto questo. Più avanti, nell'articolo 7.2.1, la EN 473 passa a descrivere il contenuto degli esami di base e dell'esame di metodo che deve superare un soggetto che voglia qualificarsi al terzo livello. Per sintetizzare, le prove che deve superare sono: nell'esame di base deve dar prova di conoscere e di avere un'infarinatura generale, anche

più di un'infarinatura, di scienza dei materiali; nell'esame di metodo deve dimostrare di avere delle conoscenze di livello 3 nel metodo scelto, deve sapere applicare il metodo non distruttivo scelto nel settore rispettivo, e deve stendere almeno una procedura di prova per il rispettivo settore; questo è il contenuto dell'esame di metodo che deve fare un soggetto che si voglia qualificare al terzo livello - non stiamo parlando qui di settori.

Ora viene il bello. L'articolo 7.5.2 indica il percorso che deve compiere chi proviene da un altro settore - ed è il signor Lehmann. E cosa dice questa norma, dice che la persona certificata di livello 3, cioè il signor Lehmann, che all'interno dello stesso metodo PND (poniamo ultrasuoni) cambia settore, è esonerato dalla ripetizione dell'esame di base - quindi non deve fare perché ha una conoscenza dei materiali, - e, nell'esame di metodo, della parte conoscenze di livello 3, C1 nel prospetto 9. Cosa significa. Se torniamo al prospetto 9 del punto 7.2.2.2. noi vediamo che se Lehmann avesse voluto qualificarsi al terzo livello della manutenzione ferroviaria provenendo da un altro settore avrebbe potuto essere dispensato certamente dalla conoscenza di livello 3 per il metodo (inc.), ma non avrebbe mai potuto essere dispensato dalle due prove che sono indicate ai punti C)2 e C)3, e soprattutto non avrebbe mai potuto essere



dispensato dalla prova relativa alla stesura di una procedura di prova. Cosa vogliamo di più per la dimostrazione che Lehmann non poteva fare e non poteva scrivere procedure nel settore della manutenzione ferroviaria, non faceva parte questo neanche del suo percorso formativo. Perché, diciamo, o queste norme sono state scritte da un pazzo, e vedremo che c'è anche un'irrazionalità nel sistema che non va sottovalutata, oppure come facciamo noi a attribuire al signor Lehmann l'onere di fare una procedura, di scrivere e validare una procedura di prova nel campo della manutenzione ferroviaria quando neppure il percorso formativo, neanche l'esame che ha fatto per qualificarsi a quel livello che si suppone gli desse questo onere prevedeva... quando neanche questo, appunto, ha previsto che redigesse in sede di esame una procedura di prova.

Ancora, signor Giudice, a ulteriore dimostrazione di quanto sia attento l'EN 473 a delimitare il settore nel quale un soggetto deve essere certificato. Addirittura, all'articolo 8.2 - e mi riferisco all'articolo che indica i requisiti che deve avere il patentino, cioè la patente che viene rilasciata al soggetto certificato, - l'articolo 8.2 lettera f) precisa che il certificato oppure tesserino deve contenere i seguenti dati: f) Metodo della prova non distruttiva; g) settore a cui si riferisce il certificato. Quindi anche sulla patente -

che si vuole sia Lehmann livello 3 di tutto - avrebbe dovuto portarsi il settore nel quale era qualificato a quel livello, e abbiamo visto che certamente non lo era Lehmann per il settore della manutenzione ferroviaria.

Dobbiamo poi esaminare la Fiche UIC 960, anche questa norma piuttosto tra trascurata dalla pubblica Accusa. Che cos'è la Fiche UIC 960: è sostanzialmente una norma speculare alla EN 473, nel settore però specifico della manutenzione ferroviaria. Io agli atti ho rinvenuto solo un esemplare in lingua inglese, non credo che sia stata fatta la traduzione, ma comunque sono concetto semplici. Il campo di applicazione infatti della norma (articolo 5.1) è che... nell'indicare il campo di applicazione dice che il settore industriale che è ad oggetto di queste linee guida è quello della manutenzione ferroviaria.

Dopodiché, ripeto, non faccio una elencazione pedante degli articoli di questa Fiche UIC, ma voi troverete una perfetta specularità, infatti all'articolo 5.2.3 è indicato, così come faceva la EN 473 nell'articolo 7, il contenuto delle prove del terzo livello, e infatti richiama pedissequamente il contenuto della EN 473, e poi per quanto riguarda l'estensione della qualificazione, esattamente come diceva l'articolo 7.5.2 che faceva quelle dispense per quanto riguarda l'esame dei soggetti che provenivano da un altro settore, dice che un'estensione dell'attività dell'operatore nella stessa

tecnica ma in un altro settore richiede una qualificazione aggiuntiva; in questo caso al candidato non è richiesto di rifare l'esame di base sostanzialmente, ma, come abbiamo visto, non era esentato dal fare invece alcune prove fondamentali dell'esame di metodo.

Ma ancora più importante - e questa però ve la voglio citare, è la Fiche UIC 960 - è l'appendice A, perché nell'appendice A, la Fiche UIC 960 indica per ciascun paese aderente appunto all'Union des chemins de fer, indica per ciascun paese qual è l'organismo di certificazione abilitato a rilasciare i certificati nel campo della manutenzione ferroviaria. E che cosa troviamo per la Germania, troviamo che per la Germania l'organismo di certificazione abilitato, l'unico organismo di certificazione abilitato a rilasciare certificati nel campo della manutenzione ferroviaria è la DGZFP. E l'ente di accreditamento nazionale, che ha appunto autorizzato la DGZFP, è esattamente la TGA, cioè quell'ente di accreditamento nazionale che aveva abilitato - ricorderà il Tribunale - SECTOR Cert a rilasciare certificazioni in alcuni settori industriali e settori di prodotto, ma non nel settore della manutenzione ferroviaria.

Dobbiamo adesso analizzare la DIN 27201-7. Questa è la legge nazionale tedesca di regolamentazione del controllo non distruttivo nel settore specifico della manutenzione

ferroviaria, ed è direi uno dei perni fondamentali attorno al quale ruota la contestazione nei confronti di Lehmann, contestazione che secondo me logicamente assorbe quella della EN 583, che è la norma che prevede in generale la necessità di una procedura di prova per qualsiasi tipo di controllo non distruttivo; infatti la DIN EN 27201 richiama la EN 583, ma è chiaramente specifica per quanto riguarda i controlli non distruttivi dei componenti ferroviari.

La norma in questione è entrata in vigore il 1° giugno del 2006 e gli articoli fondamentali da prendere in considerazione, che interessano la figura dell'imputato Lehmann, sono l'articolo 4, l'articolo 6.1 e l'appendice B). L'ambito di applicazione - articolo 1 - è quello che vi avevo accennato: "Questa normativa descrive i requisiti del collaudo non distruttivo del personale di controllo e delle officine che provvedono alla manutenzione dei veicoli ferroviari". Articolo 4 - sia l'articolo 4 che l'articolo 6 sono stati ampiamente citati dal Pubblico Ministero nel corso della sua requisitoria -: "Ufficio tecnicamente competente" - introduce la famosa figura dell'ufficio tecnico competente - "Nel caso di collaudi non distruttivi nell'ambito della manutenzione dei veicoli occorre interessare un ufficio tecnicamente competente. E' un ente indipendente, deve essere svincolato e autonomo

rispetto al detentore del componente. Il riconoscimento di un ufficio tecnicamente competente avviene attraverso la DGZFP" - e avete qui un ulteriore riscontro del ruolo appunto dell'organismo di certificazione, in questo caso DGZFP, specializzato nel campo del rilascio dei certificati validi nel campo della manutenzione ferroviaria. Poi parla, sempre nell'articolo 4, punto 3, della idoneità del personale addetto alle prove non distruttive: "L'applicazione del collaudo non distruttivo durante la manutenzione dei veicoli ferroviari e dei componenti dei veicoli ferroviari può avvenire soltanto attraverso personale di collaudo appositamente addestrato e perfezionato nel settore industriale manutenzione ferrovie. I principi per la formazione e il perfezionamento del personale addetto al collaudo non distruttivo nel settore industriale manutenzione ferroviaria" - se ce ne fosse bisogno, la manutenzione ferroviari è uno dei campi del settore industriale - "sono contenuti nella DIN M473 e nelle definizioni speciali della UIC, che è la norma che ho appena citato, per la formazione del settore industriale manutenzione ferrovie. Per quanto riguarda il personale addetto al collaudo proveniente da altri settori industriali, i requisiti di ammissibilità per il conseguimento dell'idoneità nel settore industriale manutenzione ferroviaria sono riassunti nell'appendice B" - qui sta

parlando dei requisiti di ammissibilità del personale di primo e secondo livello che proviene da un altro settore per poi entrare nel campo della manutenzione ferroviaria. L'articolo che invece farà riferimento al livello 3 per quanto riguarda questo passaggio è l'articolo 4.3.4. Prima arrivarci, perché poi è quello che riguarda direttamente la figura di Lehmann, mi sembra opportuno ancora ribadire che l'articolo 4.3.4.2 precisa che "la qualificazione del personale di collaudo per il collaudo non distruttivo può avvenire soltanto da parte di un ufficio autorizzato per il settore industriale manutenzione ferrovie conformemente a UIC 960". Ricordatevi che nell'appendice che vi ho citato, la UIC 960 indica solo (parole inc.) dall'ente TGA di accreditamento nazionale come abilitato a rilasciare certificazione nel campo della manutenzione ferroviaria. Ora, l'articolo 4.3.4, che introduce la figura del supervisore al collaudo, stabilisce che "Ovunque vengano eseguiti collaudi non distruttivi è necessario inserire un supervisore del collaudo" - e questo è Lehmann. "Il supervisore del collaudo è responsabile per la realizzazione appropriata e a regola d'arte del collaudo non distruttivo. Nel caso di nuovi compiti di collaudo, i collaudatori ZFT devono essere addestrati in modo dimostrabile dal supervisore del collaudo". C'è poi un inciso che non riguarda Lehmann,

perché dice: "Il supervisore del collaudo deve aver superato almeno un corso di formazione base, livello 3, settore industriale manutenzione ferrovia in conformità EN 473, oppure una formazione equivalente per quanto riguarda i contenuti. E' necessario inoltre aver completato il livello 2 in conformità al DIN 473 in almeno una procedura di collaudo MT o UT nel settore industriale manutenzione ferrovie". E questo non è Lehmann.

Chi è Lehmann. Lehmann è quello che proviene da un altro settore ed è il soggetto che percorre l'iter indicato nell'appendice B nella norma, e cioè: "Per il personale di livello 3 proveniente da altri settori o prodotti industriali" - e questo è Lehmann - "l'accesso al settore industriale manutenzione ferroviaria viene descritto nell'appendice B", che è quell'appendice alla quale ho fatto riferimento e in virtù della quale, con la combinazione del suo certificato di livello 3, di UT3 multisettore e UT1 nel settore della manutenzione ferroviaria, Lehmann può accedere al ruolo di supervisore.

E' molto interessante questa appendice anche per quello che risulta dalle altre parti che non riguardano diversamente la figura di Lehmann, cioè il livello 1 e il livello 2 che si vuole qualificare in un altro settore, perché voi vedrete che, scorrendo appunto in verticalità

la freccia, i soggetti provenienti da un altro settore di livello 1 o di livello 2 che si vogliono qualificare nel settore della manutenzione ferroviaria possono compiere un percorso, ma alla fine di questo percorso non diventano un livello diverso da quello che sono: il livello 1 proveniente da un altro settore fa un esame di livello 1 nel settore della manutenzione ferroviaria e diventa livello 1 nel settore della manutenzione ferroviaria, diventa livello 2 nel settore della manutenzione ferroviaria. Lehmann diventa è una cosa diversa: è livello 3 multisettoriale, fa il tirocinio di UT1 nel settore della manutenzione ferroviaria e diventa supervisore al collaudo, che non è il livello 3 della manutenzione ferroviaria.

E che non sia il livello 3 della manutenzione ferroviaria noi lo ritroviamo anche, in maniera estremamente piana e logica, - e perciò dico mi ricordano le parole di Musil "bisogna stare attenti agli stipiti quando si cerca di varcare le porte", - nell'articolo 6: Istruzioni per il collaudo non distruttivo. 6.1: "Per ogni componente da collaudare mediante procedura di collaudo non distruttivo ogni proprietario deve applicare le istruzioni scritte per il collaudo non distruttivo. Queste devono contenere le definizioni riguardanti la porzione dei collaudi, nonché le soglie rilevanti per l'evidenza di difetti: soglie di registrazione, rilevamento per UT, ed i limiti



di ammissibilità". E' estremamente importante anche questa parte della norma perché questa è la norma che indica i requisiti che deve avere una procedura di prova, i requisiti minimi che deve avere una procedura di prova. Quindi quando poi il Pubblico Ministero si chiede se effettivamente la VPI conteneva queste informazioni dobbiamo fare un raffronto tra questa norma e appunto l'allegato 27 della VPI, e vedremo che l'allegato 27 della VPI è conforme alla DIN e agli articoli 6.1 e 6.2. Poi c'è la parte che interessa specificamente Lehmann: "Le istruzioni ZFT per i componenti rilevanti ai fini della sicurezza possono essere redatte soltanto da collaudatori di livello 3 con comprovata esperienza nel settore industriale manutenzione ferroviaria. Nelle istruzioni di collaudo le soglie rilevanti per l'evidenza o la valutazione di un difetto devono essere determinate in relazione ai parametri costruttivi e di carico. Nella realizzazione delle istruzioni di collaudo occorre tener conto inoltre delle informazioni delle appendici A, B e C; le soglie elencate nelle appendici hanno quindi carattere informativo".

Allora, alcune osservazioni su questa norma fondamentale sulla quale poi il Pubblico Ministero... quella che è stata citata dal dottor Giannino per indicare i compiti che aveva Lehmann; nel citarla, infatti, ha intercalato la sua citazione dicendo "vedi Lehmann". Questo qui è

Lehmann, per la pubblica Accusa. Allora, innanzitutto questa è una norma che è chiaramente rivolta al detentore del componente ferroviario: "ogni proprietario deve applicare le istruzioni scritte per il collaudo non distruttivo". E questo cosa significa, - questo è un dato fondamentale quando andremo a parlare del piano di prova, - che le istruzioni che dà il detentore, il piano di prova, ammesso che dovesse farlo il detentore, che fosse necessario, è una norma di carattere generale che deve valere per tutte le officine dove il detentore fa mantenere i suoi carri ferroviari. Ipotizzare che un supervisore di officina come Lehmann potesse autonomamente fare una procedura di prova, che tra l'altro doveva valere solo per quel tipo di officina, è grottesco, nel mondo della manutenzione ferroviaria è una cosa grottesca. Per carità, il pericolo anche di procedimenti di questo genere è avere a che fare... in qualche modo vissuto nel campo aeronautico, vissuto nel campo del trasporto ferroviario, nel campo ambientale, sono mondi che peccano anche un po' a volte di autoreferenzialità, ed è importante confrontarsi con questi mondi - almeno questo è l'unico approccio che posso avere io - con i nostri ferri del mestiere, con i nostri strumenti del mestiere, che sono l'interpretazione normativa secondo l'articolo 12 delle preleggi, l'interpretazione sistematica, la gerarchia delle norme

eccetera. Quindi la norma è rivolta al detentore e indica la necessità di istruzioni che devono avere una validità generale. La norma, l'ho detto prima, indica i requisiti che deve avere una procedura di prova, - e qui ritorneremo quando andremo a verificare se l'appendice 27 delle VPI conteneva tutte queste informazioni, - e stabilisce soprattutto chi può stendere le istruzioni di prova. E chi può farlo: può farlo il collaudatore di livello 3 con comprovata esperienza nel campo della manutenzione ferroviaria.

Ora, per quanto riguarda l'assenza di certificazione di Lehmann nel settore della manutenzione ferroviaria direi che è un tema che abbiamo sviscerato a fondo. Che cosa significa comprovata esperienza nel campo della manutenzione ferroviaria. Questa indicazione è contenuta nel regolamento IFB1, che sono le linee guida che indicano i requisiti del personale dell'ente tecnico competente. "Per l'adempimento dei compiti" - cito l'articolo 4 - "di cui al punto 2, l'autorità tecnica competente deve disporre di personale specializzato nel settore dell'ingegneria con una qualifica di terzo livello, in accordo ai criteri della norma EN 473, nel settore dell'industria ferroviaria manutenzione" - è ripetuta alla nausea questa limitazione - "Il personale deve disporre di validi certificati di competenza per le prove non distruttive. Il personale, inoltre, deve avere

almeno cinque anni di esperienza pratica nel settore della manutenzione ferroviaria". Quindi l'arco temporale che qualifica la comprovata esperienza nel settore della manutenzione ferroviaria è di cinque anni. E lo sa così bene Lucchini che nel report di prova - cito quello del 29 settembre 2011, ROD 10/11-A, pagina 5 di 34 - si premura, correttamente, di precisare che "i controlli sono stati" - si riferisce alle prove tecniche evidentemente - "supervisionati da esperti certificati a livello 3 secondo normative EN ISO 9712 con anzianità nel settore ferroviario superiore a cinque anni". Chiantini poi in dibattimento non ricordava bene questo termine di cinque anni, ma diciamo l'indicazione che ha fatto Lucchini nel report di prova vale più del concetto, e comunque (inc.) è estremamente chiara nella parte che vi ho citato.

E voglio aggiungere che anche nella parte dell'articolo 6, che è stata appena esaminata e che ha indicato anche il Pubblico Ministero, dove precisa che bisogna far riferimento nelle procedure di prova anche alla portata e ai parametri costruttivi del componente, eh, a chi se non al detentore può essere rivolta questa indicazione, chi se non il detentore conosce la storia del suo componente. Ecco, quindi io dico che anche la DIN 27201 esclude, ma direi radicalmente, che Lehmann avesse la competenza a redigere o validare istruzioni di prova per l'esecuzione

del test a ultrasuoni su un assile ferroviario.

Ma questa, signori Giudici, non è la conclusione dell'avvocato Siniscalchi, - mi perdonerà il dottor Giannino se faccio il suo verso, anche magari con meno ritmo di quello incalzante che ha avuto lui nella sua requisitoria, - cioè non è a conclusione dell'avvocato pazzo e prezzolato, è la conclusione alla quale è pervenuto il consulente tecnico del Pubblico Ministero. La pubblica Accusa si è fermata alla consulenza scritta depositata in incidente probatorio e all'esame, ma c'è stato anche un controesame, e anche per dare senso alla nostra presenta in aula, io credo che il controesame ha dato dei frutti per quanto riguarda la revisione critica del consulente tecnico sulle sue precedenti conclusioni. Il professor Toni, con grande onestà intellettuale, e questo va sicuramente riconosciuto, ha cambiato profondamente linea, tanto che gli stipiti della porta sono diventati il controesame del professor Toni attraverso il quale doveva varcare il Pubblico Ministero con le sue conclusioni per confermare la responsabilità penale del signor Lehmann. Nell'esame, il professor Toni, e mi riferisco all'udienza del 12 novembre 2014, pagina 107, a domanda del dottor Giannino: "Quindi, scusi, per l'approvazione delle istruzioni scritte per procedere ai controlli non distruttivi sul singolo assile era necessaria l'approvazione di queste procedure di un

livello 3? All'interno di Jungenthal esisteva un livello 3?". "No", dice Toni, "a livello di Jungenthal non esisteva - e questo è un argomento piuttosto complicato, non complicato, delicato, - all'interno di Jungenthal c'erano dei livelli 1, un livello 2, e poi c'era la figura di un'altra persona, che non abbiamo introdotto, che è addetto alla sorveglianza o supervisore - addetto alla sorveglianza o supervisore, come tradotto - che deve essere necessariamente un livello 3, ma che è una persona che ha un compito diverso, deve verificare che all'interno dell'officina tutte queste posizioni virtuose siano messe in atto, e cioè deve verificare che esistano istruzioni scritte, che siano aggiornate, che il personale sia formato adeguatamente, non solo alla partenza ma che la formazione continua, le modifiche delle normative, dei metodi e così via. Mentre il livello 3 potrebbe anche essere un esterno, che però le convalida. Però a livello 3, se io fo una procedura di istruzione ad ultrasuoni, mi ci vuole, quando è stata scritta, formalizzata da un livello 2, che all'interno dell'officina esisteva, devo andare all'esterno; posso, non devo, potrei averlo all'interno, posso andare all'esterno da un livello 3 e farmici mettere il timbro e la firma". Questa è esattamente la stigmatizzazione delle competenze dei livelli 1, 2 e 3 che voi trovate nel capo d'imputazione e che voi trovate nella requisitoria del

Pubblico Ministero - ricordate quelle parole del dottor Amodeo: le procedure le deve eseguire un operatore di primo livello, deve agire su indicazione scritta del livello 2, che a sua volta agisce su disposizione del livello 3 che deve convalidare e validare le procedure di prova.

E poi c'è il controesame, completamente pretermesso, con il quale proprio la Procura... Io aspetto una replica su questo punto, spero di non pentirmi di questa richiesta al Pubblico Ministero ma attendo replica. "Esatto", dice l'avvocato Siniscalchi, "perché è previsto effettivamente dalla VPI che all'addetto a sorveglianza è richiesta una certificazione di livello settore industriale 9, del secondo livello conforme DIN, e quindi era questa...". "No no, concordo", dice Toni, "avevo la sua certezza, però diciamo che istruzioni scritte non sono ipso facto operative, necessitano della verifica e dell'approvazione di un terzo livello prima, cioè lui può scriverle" - e si riferisce al livello 2, Schroter, presente in officina. "Ma un terzo livello", dice l'avvocato Siniscalchi, "con comprovata esperienza". "Con comprovata esperienza" conferma Toni. "Che non aveva Lehmann". "No", dice Toni, "però potrebbe essere reperito anche all'esterno questo terzo". "Ma che non era Lehmann"; "Lehmann non aveva, non avrebbe potuto". E ancora, sempre sul mio controesame, a pagina 29 della trascrizione dell'udienza del 10 dicembre

2014, vi riporto una frase: "Lei nel corso del suo esame ha identificato Lehmann come addetto alla sorveglianza, con il compito" - mi sono marcato - "di stabilire e convalidare le istruzioni per i controlli non distruttivi. E' corretto?". "Se dice tra virgolette ciò che ho scritto, certamente ho scritto così", dice il professor Toni, "però l'addetto alla sorveglianza - l'ho chiarito anche durante la mia esposizione in fase di esame -..." - quasi se fossero state equivocate le sue parole nel corso dell'esame e quindi anche nel contenuto della consulenza tecnica scritta - "aveva un compito diverso, era una posizione di garanzia in qualche modo verso l'effettiva corrispondenza delle operazioni fatte in ambito di controlli non distruttivi sulle norme di riferimento, sulle procedure di riferimento. Tra l'altro nella nomina" - e si riferisce alla nomina di Lehmann - "si parla anche che l'ambito di responsabilità è quello della DIN 27" - 201, aggiungo io - "o qualcosa del genere, quindi doveva essere lui. La sua posizione era quella di dover garantire la formazione del personale rispetto a delle procedure formalizzate in qualche modo per i controlli non distruttivi, delle procedure formalizzate, quindi era una funzione di garanzia. Non a caso non è nemmeno necessario avere la qualifica di livello 3 nel settore ferroviario ai sensi della norma, e lui aveva i requisiti, perché aveva, se mi ricordo,



potrei leggere, le qualifiche di livello 3 per i settori generici, e poi aveva fatto un tirocinio o abilitazione - di livello 1 nel settore ferroviario. Con questo curriculum, insomma, poteva rivestire il compito di addetto alla sorveglianza" - che è quella figura indicata, adesso lo vediamo, nell'allegato 17 della VPI - "ora, la traduzione... e non avrebbe potuto validare le istruzioni" - che è quello che c'è scritto nel capo d'imputazione, Toni dice non avrebbe potuto validare le istruzioni, per esempio ultrasuoni - "le istruzioni formalizzate, perché non era un livello 3 in quel campo" - ma lo dice Toni, non lo dice l'avvocato Siniscalchi: non era un livello 3 in quel campo - "però aveva, ripeto, responsabilità sulla formazione del personale sul rispetto delle procedure normate".

A me è venuta la tentazione di lasciare la mia difesa del signor Lehmann al professor Toni, perché la figura delineata da queste parole... purtroppo c'è sempre il problema della trascrizione e della difficoltà a volte a servire il linguaggio parlato, ma la schematizzazione della figura di Lehmann che viene fuori da queste parole è quello che penso io del ruolo di Lehmann. Cioè Lehmann era sostanzialmente un controllore di processo, era un soggetto che faceva una supervisione di officina, che svolgeva un controllo di tipo documentale: doveva verificare quindi se i soggetti avevano determinate

formazioni, se venivano seguite le procedure normate (e vedremo che venivano seguite), se venivano stilati dei protocolli di prova conformi all'appendice VPI, se in quei protocolli c'erano tutti i requisiti indicati dalla norma per l'esecuzione del controllo. Questa è a figura di Lehmann che io voglio tratteggiare, questa è la figura di Lehmann che ha tratteggiato il consulente tecnico della pubblica Accusa, e mi chiedo come questa non sia una porta contro la quale la pubblica Accusa è andata fatalmente ad urtare.

Toni aveva fatto anche un altro errore in fase di indagini preliminari, che ha emendato in dibattimento. Cioè Toni aveva equivocato in una prima fase il valore della certificazione di Lehmann perché aveva ritenuto che, provenendo da un'abilitazione di livello 3 multisetto, il livello 1 conseguito nella manutenzione ferroviaria fosse un degradamento nei suoi confronti; poi si è ravveduto, correttamente, e ha citato anche lui l'appendice B della VPI che indicava quel percorso formativo. Onore ancora al merito e alla lealtà e all'onestà del professor Toni, però anche questo è un piccolo episodio che dimostra quanto sia scivoloso il tema delle abilitazioni e delle certificazioni, così scivoloso che anche un esperto del calibro del professor Toni ci è potuto cadere dentro.

Ora resta da esaminare la VPI, e in particolare

l'appendice 17 dedicata appunto alle qualificazioni del personale e ai compiti dell'addetto alla sorveglianza. Comincio dalla qualificazione del personale.

Articolo 3.1: "La base per ogni qualificazione e certificazione è la normativa DIN EN 473", quello che vi dicevo su appunto la funzione basilare della EN 473.

3.2: "Con eccezione delle prove non distruttive degli assili sala e ruote per (inc.) operativi, in tutti gli altri casi di applicazione è sufficiente una certificazione nel multi settore 6, 7 normale". Non è questo il caso del personale addetto ai controlli non distruttivi degli assili, perché c'è "con eccezione", appunto, "delle prove non distruttivi degli assili sala e ruote". "Conforme DIN settori 6 7, conforme DIN EN 473, comprendono le prove non distruttive dei pezzi fusi, pezzi battuti, prodotti saldati, tubi, prodotti laminati, attrezzature, impianti e fabbricati". Qui piccolissima parentesi, perché io sui numeri dei settori, lo ripeto, sono un po' impazzito, perché ogni organismo di certificazione ha una numerazione propria nell'indicazione dei settori - lo fanno apposta per far impazzire gli avvocati, e i giudici anche, però, Signori del Tribunale. Perché il settore 9, che per la DGZFP è settore della manutenzione ferroviaria, abbiamo visto che per SECTOR Cert è il settore multisetoriale. E' così. Se voi andate a vedere - noi l'abbiamo fatto - la legenda

che risulta da fonti aperte dal sito internet della DGZFP, voi avete esattamente questa legenda: il settore 9 che per DGZFP è manutenzione ferroviaria, per SECTOR Cert è multisetto.

E infatti cosa dice l'articolo 3.3 della VPI, dice che "Per le prove non distruttive degli assili sala e ruote per danneggiamenti operativi", ed è quello che interessa noi, "è richiesta una certificazione nel settore industriale 9, manutenzione ferroviaria conforme DIN". E la certezza che si sta trattando della certificazione del 9 che diciamo noi è che la qualificazione del personale di controllo in questo settore si effettua in Germania nel centro di formazione Wittenberg della DGZFP. E' l'unico ente di certificazione indicato per la Germania dalla Fiche UIC 960 come abilitato a rilasciare certificazioni in questo campo.

Passiamo poi all'articolo 3.5, norma importante perché delinea la qualificazione di Schroter: "Per l'addetto alla sorveglianza è richiesta una certificazione, nel settore industriale 9, del secondo livello, conforme DIN EN 473 nella procedura specifica. Se un addetto alla sorveglianza è certificato in più procedure può scegliere" etc. etc.

Allora, questa norma, secondo anche quello che ci ha detto il professor Toni, e in questo caso correttamente, è la norma che ha qualificato Schroter e gli ha

consentito di diventare addetto alla sorveglianza con i compiti di cui all'articolo 2.3 dell'allegato 17 della VPI. Quindi abbiamo due soggetti - incominciamo a introdurre un altro elemento fondamentale per la delimitazione corretta dell'ambito di responsabilità di Lehmann - non in rapporto di sovraordinazione gerarchica, ma abbiamo due soggetti che per due vie diverse, cioè Lehmann attraverso la combinazione del livello 3 multisettore e dell'UT1 della manutenzione ferroviaria, Schroter attraverso il conseguimento dell'abilitazione di UT2 nel settore specifico della manutenzione ferroviaria, hanno conseguito la possibilità di svolgere lo stesso ruolo, cioè di supervisore o addetto alla sorveglianza, al quale appunto l'articolo 2.3 della VPI attribuisce determinati compiti. E sono due figure identiche quelle dell'addetto alla sorveglianza e del supervisore, sia perché in qualche barlume di... adesso mi viene in mente lucidità, ma non era, ma in qualche barlume di esatta comprensione di come stanno le cose la stessa pubblica Accusa l'ha riconosciuto, che ha detto la sorveglianza e il supervisore sono la stessa figura, ma questo risulta anche dall'attestato di nomina di Lehmann, sul quale ci soffermeremo più analiticamente, perché quell'attestato di nomina richiama infatti proprio la DIN 27201 e l'allegato 17 della VPI - questa è la cornice giuridica dell'introduzione di Lehmann all'interno dell'Officina

Jungenthal. Quindi secondo l'allegato 17 della VPI, paragrafo 2.3, i compiti dell'addetto alla sorveglianza, alias supervisore, laddove appunto addetto alla sorveglianza di cui al punto 3.5 è Schroter, possono essere svolti sia dall'addetto alla sorveglianza qualificato in quel modo, sia dal supervisore qualificato come Lehmann. E anche, signori del Tribunale, l'allegato... anzi, non c'è più l'allegato, ma la VPI, nella formulazione entrata in vigore successivamente al disastro di Viareggio, che è stata largamente utilizzata dal Pubblico Ministero, conferma che le attribuzioni del livello 3 che la pubblica Accusa ha ricondotto a Lehmann sono riservate in realtà solo al personale qualificato di livello 3 nel settore specifico della manutenzione ferroviaria. E io faccio riferimento alle pagine 7 e 8 di 187 appunto della VPI nella versione in vigore dal 2011: "Il personale prove non distruttive dei tre livelli che effettua prove su veicoli ferroviari e relativi ai componenti deve essere certificato in conformità alla norma EN 473 per il settore ferroviario" - essere qualificato per il settore ferroviario. "Per i paesi nei quali non esiste un settore industriale ferroviario di riferimento...", questo non ci interessa perché non è il caso della Germania. Quindi anche secondo l'attuale formulazione della VPI rielaborata alla luce del disastro di Viareggio, Lehmann era comunque fuori dallo schema

procedurale che è indicato erroneamente dalla pubblica Accusa nel capo d'imputazione.

Ora, signori Giudici, io spero che questa fatica che ho fatto non si sia riverberata anche in involuzione espositiva, ma io ho fatto una grande fatica, confesso, a mettere in ordine e a dare un ordine razionale a tutta la normativa che vi ho citato. E siccome però io voglio sempre stare attento, appunto, come mi sono ripromesso, agli stipiti, e non voglio svolgere il mio ruolo con le bende sugli occhi, soprattutto in una vicenda come questa dove c'è un onere anche morale che avverte il difensore nel suo ministero difensivo, io devo riconoscere che possono esserci delle irrazionalità del sistema, delle sbavature, una mancanza di standardizzazione; solo quello che vi ho detto delle numerazioni dei settori, della tipologia di settori, sono cose che bisogna andare a esaminare molto a fondo e che secondo me avrebbero meritato una maggiore rimeditazione e una maggiore risistemazione più razionale, fermo restando che quello che vi ho detto sui settori è una interpretazione che ritengo assolutamente granitica, cioè non saprei veramente come altro definirla, perchè deriva solo da una lettura paziente della normativa che vi ho citato. Però su questa irrazionalità del sistema due considerazioni bisogna farle. E cioè da un lato Lehmann la subisce questa eventuale irrazionalità del sistema, e dalla parte

delle vittime di questa irrazionalità del sistema, e non ha nessun tipo di strumento per porvi rimedio.

Ora, signori del Tribunale, nell'indifferenza generale, anzi, non nell'indifferenza generale, forse la parola più corretta è nell'impotenza generale, qui si sono sottratti al loro dovere civico di testimoniare dei soggetti estremamente importanti, dei grandi conoscitori delle regole manutentive nell'ambito ferroviario in Germania. Ricorderà il Tribunale che per esempio (inc.), che era indicato nella lista testimoniale di questa Difesa, è stato rinunciato per le difficoltà di averlo qui, ed era un signore, secondo me, che con la sua riottosità a venire a testimoniare in una vicenda di questo genere - è una cosa che abbiamo riscontrato anche in altri testimoni, a dire il vero - ha sottratto un grande patrimonio di conoscenza, secondo me, a questo processo, perché le norme in generale, ma le norme regolamentari in particolare, per essere capite in fondo devono essere spiegate nella loro evoluzione, nel loro divenire e nella loro concreta vita e applicazione, perché questi erano i soggetti che queste norme le avevano scritte e questi sono i soggetti che dovevano e potevano spiegare come erano applicate. E però, eh, noi dobbiamo giocare con i cavalli che abbiamo e, come dicevo, i nostri ferri del mestiere, i nostri strumenti, sono i canoni interpretativi, che ci sono familiari, e la gerarchia



delle fonti. Però quello che emerge a livello sistematico dalla normativa che vi ho citato, e sulla quale anche ritornerò, è che ci sono dei livelli - e non mi riferisco a quelli indicati forse superficialmente dal Pubblico Ministero contenuti nell'articolo 5 dell'EN 473 - ci sono dei livelli che sono: un livello dell'officina, dove c'è il personale addetto alle prove non distruttive col supervisore di officina; un livello nel quale stanno i detentori dei componenti ferroviari; un livello dove ci sta l'ente tecnico competente; un livello dove sta l'ente di certificazione; e un livello dove sta l'ente nazionale di accreditamento. Secondo me si è volati molto basso in questo processo sulla indicazione e la delimitazione delle responsabilità, però non voglio poi fare quello che cerca di difendersi allargando il campo delle possibili responsabilità, non mi interessa, la mia porta è solo quella che apre la possibilità che il signor Lehmann sia assolto, come merita, da questa accusa. Dicevo, ci sono tutti questi livelli, e il livello dove si colloca Lehmann, supervisore di officina, non è sicuramente quello della produzione regolamentare, perché, torno a dire, per fare una prova qui bisognava coinvolgere... per fare una procedura di prova bisognava coinvolgere altri soggetti di questo ambito che vi ho descritto; ma è per tabulas questo, non lo dice l'avvocato Siniscalchi, perché qui c'era il detentore, c'era l'ufficio tecnico

competente che è indicato all'allegato 27 della VPI, c'è l'ente di certificazione. E comunque il livello della produzione regolamentare è un livello al quale Lehmann è estraneo, completamente estraneo.

Un altro elemento, un'altra riflessione che bisogna fare, è quella sull'importanza della certificazione. A me ha colpito in particolare un passaggio della EM 17024, che, ricorderà il Tribunale, è la norma EM che indica i requisiti che deve avere l'organismo di certificazione per qualificarsi in questo modo. L'articolo 4.2.2 precisa che l'organismo di certificazione deve essere strutturato in modo tale da dare fiducia alle parti interessate per quanto attiene alla sua competenza, imparzialità e integrità morale. E' un passaggio secondo me interessante a livello di filosofia di disciplina, perché mi sembra molto significativa dei principi di base sui quali si fonda un processo industriale, e in questo principio di base il ruolo del leone lo svolge la certificazione. Cioè attenzione alla iper-regolamentazione (la nostra è una società che soffre di iper-regolamentazione, tant'è vero che è la società più sregolata che si possa immaginare), attenzione alla sovrapposizione dei compiti, e attenzione alla deresponsabilizzazione del soggetto certificato, perché le cose a quattro mani si fanno sempre molto male.

Io non voglio enfatizzare le competenze di Kriebel e non

voglio sminuire quelle di Lehmann, però quando il dottor Amodeo (mi ha colpito questo passaggio della sua requisitoria) nelle sue conclusioni - che mi ricordano la coda di un pesce, molto verticali, molto in un precitato irrazionale - dice che Kriebel è l'ultima ruota del carro, fa un'affermazione, mi spiace dirlo, che sconta una certa arretratezza culturale in tema di sicurezza. E perché dico questo. Kriebel non è né la prima né l'ultima ruota del carro, Kriebel è un soggetto certificato, è un soggetto che nell'ambito della sua certificazione poteva e doveva fare i compiti che gli attribuisce la sua certificazione; e nel processo industriale che lo riguarda, lui, con la sua certificazione, è uno dei massimi, forse il massimo garante della sicurezza nell'ambito - che va delimitato correttamente, e questo è il compito dei giuristi - nel campo della sua certificazione. Ecco, questa è l'interpretazione giuridica in base alla quale, secondo me, noi dobbiamo escludere in maniera radicale che il signor Lehmann sia quel signore che è stato indicato nell'imputazione. Se mi permettete cinque minuti, non più, di pausa, poi riprendiamo con un altro argomento. Grazie.

<b>DOPO LA SOSPENSIONE</b>
----------------------------

PRESIDENTE - Prego.

AVV. SINISCALCHI - Grazie Presidente, riprendo la mia

discussione. Ora devo entrare nel fatto per vedere se effettivamente il ruolo giuridico che abbiamo definito è coerente con i compiti che Lehmann effettivamente ha svolto come supervisore esterno dell'Officina Jungenthal. Entro subito nel concreto. 27 agosto 2008 è la data dell'attestato di nomina di Lehmann e Schroter, ed è il documento che secondo me è giuridicamente più rilevante per circoscrivere l'ambito di responsabilità di Lehmann. Qual è la struttura di questo documento. E' il direttore dell'officina, il signor Carlsson, che trasferisce a Lehmann e a Schroter la stessa funzione di supervisore della prova non distruttiva. Entrambi abbiamo visto hanno la stessa abilitazione, entrambi hanno la stessa competenza per svolgerla, ed è lo stesso atto di nomina a stabilire che quando Lehmann sarà assente, ciò che costituisce assolutamente la regola, è Schroter che dovrà svolgere il compito di supervisore in sua vece. Cioè noi abbiamo due soggetti, torno a dire, con le stesse abilitazioni, o meglio, con le abilitazioni che gli consentono di svolgere lo stesso ruolo, che sono nominati per svolgere gli stessi compiti. E quando Lehmann è assente, come era effettivamente assente al momento del controllo dell'assile 98331, la funzione è integralmente ricoperta da Schroter, che ripeto, è addetto alla sorveglianza in virtù della qualificazione UT2 nel settore della manutenzione ferroviaria. La necessità di

prevedere un sostituto del supervisore trova un fondamento normativo anche nella RIL, nell'articolo 2.6, che come sappiamo è l'antenato della VPI, che dice che come sostituti del supervisore possono essere nominati: supervisore con le relative qualifiche, esaminatori del livello 2 dell'esame in questione. Cioè prevede le due possibilità: poteva essere nominato un supervisore come Lehmann, con la combinazione di certificazioni che abbiamo visto, oppure un livello 2, come è il caso di Schroter, abilitato nel settore specifico della manutenzione ferroviaria. Quindi quello che va evidenziato con forza è che non esiste un meccanismo di delega da Lehmann a Schroter, e non può esistere perché non c'è una sovra ordinazione gerarchica tra Lehmann e Schroter, ma è il datore di lavoro Jungenthal, attraverso il direttore dell'officina, che trasferisce con quell'atto di nomina la stessa funzione a Lehmann e Schroter, che la esercita integralmente in assenza di Lehmann. Allora l'assenza di Lehmann - l'assenza, sottolineo io, legittima di Lehmann - al momento del controllo dell'assile 98331 deve costituire la ragione fondante di fatto, la ragione più importante che conduce all'assenza di responsabilità di Lehmann per questa accusa. E io qui, signori del Tribunale, devo dire che sono stato stupefatto nel sentire che quello che io ritengo essere il motivo principale per cui Lehmann

dovrebbe essere assolto, per la pubblica Accusa costituisce un'aggravante, perché in qualche modo la pubblica Accusa ha ritenuto che l'assenza di Lehmann fosse una aggravante della sua responsabilità. Di qui, anche grazie a quell'errato calcolo numerico 1 2 e 3, insieme al suo livello 3 sovraordinato, costituiscono anche evidentemente le ragioni per le quali si è ritenuto di chiedere una pena più grave per l'imputato che difendo.

Ora, Presidente, noi siamo stati a volte maleducati in questo dibattimento, ci siamo parlati un po' sopra, abbiamo cercato di espropriarla dei suoi poteri di direzione dell'udienza, poteri che, devo dire, lei ha esercitato sempre non solo con imparzialità, che quella è del ruolo, ma, le devo riconoscere, - chi mi conosce sa che utilizzo questo momento della discussione come momento di estrema libertà del difensore, - anche con un certo stile, Presidente, le devo riconoscere, lei ha risolto queste diatribe, e io devo dire che di fronte a questa contrapposizione di visioni io invoco l'intervento di un giudice. Cioè se effettivamente l'assenza legittima di Lehmann alla manutenzione dell'assile che si assume errata è una causa aggravante della sua responsabilità, beh, allora vorrà dire che io veramente non ho capito niente del ruolo del mio assistito nell'Officina Jungenthal. Io invece penso, ma non lo penso io, lo

dimostrano i documenti sui quali fondo la mia argomentazione, che la presenza sporadica di Lehmann in officina era connaturata, direi coesistente al ruolo che gli è stato affidato, per il quale è stato assoldato dall'Officina Jungenthal. E questo risulta da almeno due elementi fondamentali. Anche perché, - su questo punto bisogna essere molto chiari, - perché un'accusa deve essere circostanziata, questo è quello che ci insegna l'ordinamento processuale nel quale ancora oggi regoliamo i nostri rapporti, e per circostanziare bisognerebbe capire, nell'ottica del Pubblico Ministero, perché in qualche modo l'assenza di Lehmann in quel momento costituisce un'aggravante. Cioè quando, dove è scritto quando Lehmann deve essere presente in officina? Lehmann poteva non essere presente, questo è chiaro, è legittimo. Lehmann quel giorno non era alle Maldive, non è il supervisore lazzarone, non è quello che timbra il cartellino e poi va al bar, è un soggetto che era stato nominato con queste modalità, modalità che prevedevano un meccanismo di sostituzione, nel quale meccanismo già si prevedeva che Lehmann praticamente c'era pochissimo in azienda. Stabiliremo poi se Lehmann doveva fare dei compiti a casa, questo noi dovremo capire per verificare se il Pubblico Ministero potrà avere ragione, ma Lehmann non doveva fare compiti a casa, Lehmann è stato introdotto con queste modalità come supervisore esterno

in officina. E come facciamo quindi a selezionare quando poteva e quando doveva essere presente. E' un fatto circostanziale: Lehmann non c'era il giorno in cui è stato eseguito il controllo ad ultrasuoni dell'assile 98331, non c'era, la supervisione in quel momento era garantita da un suo pari grado e da un soggetto certificato che aveva la possibilità di svolgere la stessa funzione di Lehmann.

Dicevo, i documenti che dimostrano quanto vi ho detto sono il contratto tra Jungenthal e la società per la quale lavora Lehmann, e le fatture che specificano che tipo di prestazione è stata svolta. Il contratto è stato prodotto dalla difesa di Jungenthal. Ora, in questo contratto sono specificati gli obblighi delle parti. Quali obblighi aveva l'azienda, cioè l'officina: "Le strutture e i componenti da esaminare con prove non distruttive devono essere conformi alle relative norme DIN, EN, linee guida e disposizioni". Io ho fatto un salto sulla sedia quando ho sentito dire dal dottor Amodeo che le intrusioni non metalliche che determinavano il problema del rumore di fondo, che erano presenti e sono state verificate sull'assile 98331, erano un fattore che incideva pesantemente sulla responsabilità di Lehmann. Io ancora oggi penso che abbia sbagliato persona. Innanzitutto perchè la conformità dei componenti da esaminare alle norme EN, tra cui appunto quella che



citava sulle intrusioni metalliche, era un onere dell'officina; in secondo luogo perché il tema del rumore di fondo, che è collegato a questa supposta irregolarità, non è neanche contestato a Lehmann nel capo d'imputazione, correttamente non è neppure contestato; e in terzo luogo perché io non credo che Lehmann potesse fare un'analisi metallografica a distanza, non credo che potesse avere questo potere di veggenza per cui poteva controllare, non essendo presente, le caratteristiche metallografiche dell'assile 98331.

"Per la PND di strutture e componenti vengono utilizzati unicamente strumenti di prova conformi alle normative e alle disposizioni vigenti, che dispongono di certificare controllo e taratura valida". L'apparecchiatura USM3 sicuramente era un'apparecchiatura conforme alle normative, dovremo poi occuparsi del tema della taratura.

"Per la PND di strutture e componenti deve essere impiegato esclusivamente personale qualificato, in conformità con la norma DIN EN 473". E nessuno ha messo in dubbio le certificazioni di Kriebel e di Schroter.

"Sulle prove non distruttive devono essere redatti verbali di prova" - come d'altra parte prevede la VPI e come è stato fatto - "da conservare e presentare a personale addetto alla vigilanza sulle prove". I verbali erano firmati da Schroter.

"L'azienda si impegna a comunicare per tempo

all'organismo riconosciuto le date di produzione e consegna e in particolare le date delle prove su strutture e componenti, per consentire eventuale ispezione". L'ispezione che la controparte poteva fare era eventuale.

Vediamo diritti e obblighi dell'organismo riconosciuto - così viene denominata la società che sottoscrive il contratto e per la quale lavora Lehmann. E qui non bisogna fare nessuna confusione perché certamente questa società non ha una certificazione ai sensi della normativa ferroviaria, non è certo una certificazione della DGZFP e non certamente un ente riconosciuto ai sensi della EN 473.

Punto 3: "I periti dell'organismo riconosciuto sono autorizzati ad accedere in qualsiasi momento agli stabilimenti di produzione dell'azienda in cui vengono collaudati strutture e componenti. L'organismo riconosciuto è autorizzato a verificare i componenti collaudati dall'azienda, generalmente sotto forma di controlli a campione, e stilare verbali che l'azienda deve firmare". E' l'obbligo più qualificante del ruolo di Lehmann, che dimostra incontrovertibilmente, per quanti problemi di traduzione ci possano essere, che il tipo di controllo che fa Lehmann, che era chiamato a fare Lehmann, che è stato richiesto di fare Lehmann, era un controllo di tipo evidentemente documentale, a posteriori

e a campione: avveniva su componenti collaudati, già collaudati dall'azienda, e sotto forma di controllo a campione. L'assile 98331, per disgrazia, non ha fatto parte del campione. E quindi non vedo come un'assenza legittima di Lehmann possa costituire un'aggravante della sua responsabilità.

"L'organismo riconosciuto è autorizzato a inviare i verbali di verifica all'ufficio federale delle ferrovie per conoscenza; la riproduzione solo parziale e incompleta dei verbali di verifica non è consentita. In assenza dei certificati di prova o taratura indicati al punto 2.2." - ed è quello al quale facevo riferimento sull'apparecchiatura per l'esecuzione del controllo - "o se in caso di dubbio non è stato possibile fornire una documentazione sufficiente della PND effettuata sulle strutture o sui componenti, l'organismo riconosciuto è autorizzato a eseguire e valutare controlli a spese dell'azienda". Questo sì era un onore di Lehmann. E infatti Lehmann, che ha partecipato alle prove tecniche presso Lucchini, era molto attento a verificare la funzionalità dell'apparecchiatura USM3 perché questo può rientrare nel suo ambito di responsabilità. Cioè l'officina garantisce l'utilizzo di attrezzature appropriate, ma io devo verificare che siano appropriate e che abbiano i certificati validi di taratura.

"Se durante la PND sui componenti si riscontra che la

qualità non appare sufficientemente garantita l'organismo riconosciuto è tenuto a richiedere all'azienda l'immediata eliminazione dell'irregolarità, entro una data definita la verifica verrà ripetuta".

Importanti sono anche le modalità di retribuzione dell'attività di Lehmann perché la modalità retributiva prevede una tariffa orario. E questo è molto importante, signori de Tribunale, anche da un punto di vista commerciale, perché Lehmann aveva tutto l'interesse, con la sua società, ad andarsi a stendere nell'Officina Jungenthal e passare dodici ore al giorno - gli avrebbero messo una camicia di forza probabilmente, però magari avrebbe soddisfatto, forse, le esigenze del Pubblico Ministero. E allora la sporadicità della presenza di Lehmann in azienda è connaturata, invece, all'esatto contenuto del rapporto contrattuale. Il tipo di controllo di verifica che si richiedeva a Lehmann, torno a dire, era un controllo di tipo eminentemente documentale e a posteriori, e questo per la combinazione tra norme contrattuali - perché anche la norma contrattuale può essere una fonte di garanzia, no? - e norme giuridiche e regolamentari.

E il quadro si completa attraverso l'esame delle fatture pagate per l'attività svolta da Lehmann: il monte orario complessivo, in cinque anni di rapporto contrattuale, è stato di 90 ore, di cui 20 consumate dopo i fatti di

Viareggio. Nel 2008, dal momento in cui si è recato, il 27 agosto del 2008, in officina per essere nominato, praticamente Lehmann non è più tornato presso la Jungenthal, a quanto risulta. Nel 2008 sono state fatturate 15 ore, comprese le trasferte, per un importo di 1.240 euro comprensive appunto delle spese di viaggio. Anche su questo una riflessione va fatta, perché, per carità, non c'è nessuna proporzione tra il denaro e la sicurezza, però è una sicurezza a buon mercato quella che si compra con 1.240 euro di attività professionale di un supervisore esterno, no? Questo lo dobbiamo tenere in una qualche considerazione.

Ma c'era anche una circostanza di fatto che aveva determinato la rarefazione degli accessi di Lehmann presso l'Officina Jungenthal, e cioè Schroter, nel giugno del 2007, aveva acquisito la certificazione che gli consentiva di svolgere l'attività di addetto alla sorveglianza. E qui c'è un percorso cronologico che bisogna seguire, molto importante anche per capire le motivazioni che avevano determinato la richiesta a Lehmann di fare il supervisore esterno, questo è fondamentale.

La ragione scatenante era stata innanzitutto che l'Officina Jungenthal si doveva qualificare per lo svolgimento dei controlli non distruttivi. Un requisito formale necessario per ottenere l'autorizzazione per

l'esecuzione dei controlli non distruttivi è chiaramente la presenza di personale idoneo, personale idoneo di livello 1, personale idoneo di livello 2, personale idoneo di livello 3. Quindi Lehmann - e attenzione, qui non aveva neppure lui l'abilitazione per fare il supervisore essendo solo originariamente UT3 nel settore multisettore, - è stato addestrato dalla sua società per conseguire, nel marzo del 2005, proprio in concomitanza della nascita del rapporto contrattuale con Jungenthal, per fare il supervisore di controlli non distruttivi e partecipare in questo modo alla strutturazione dei controlli non distruttivi nelle modalità necessarie per conseguire l'abilitazione. In quel momento Jungenthal non faceva prove ad ultrasuoni eh, non aveva ancora ottenuto la certificazione, l'autorizzazione, che sarà rilasciata solo nel marzo del 2007 all'esito del report di DB Systemtechnik, che era l'ente tecnicamente competente, incaricato da Deutsche Bahn, di svolgere l'audit per la qualificazione e il rilascio dell'autorizzazione. Quindi questa è innanzitutto la causa a monte della ragione per la quale viene richiesto alla società di Lehmann di fornire una risorsa per la strutturazione dei controlli non distruttivi: la partecipazione (inc.).

Nel contratto poi voi trovate il motivo che aveva determinato Jungenthal a cercare fuori dalla propria azienda un supervisore, ed era perché semplicemente non

aveva una risorsa di uguale abilitazione al proprio interno. E' detto nelle premesse contrattuali in maniera estremamente chiara: "Viene stipulato il seguente contratto di supervisione poiché attualmente non è disponibile personale addetto alla vigilanza sulle prove provvisto di qualifica sufficiente per assicurare la corretta esecuzione di prove non distruttive". Questo era il motivo, descritto in maniera estremamente chiara, che aveva determinato l'assoldamento di Lehmann. E questo poi è un motivo che viene superato dalla certificazione invece che assume in un secondo momento Schroter. E di questo si dà atto nel report, - perché anche il report di DB Systemtechnik è un elemento estremamente importante da tenere in considerazione per l'esame della responsabilità di Lehmann, - perché nel primo report... Sappiamo che i report sono sostanzialmente due, perché c'è un primo report delle prescrizioni e poi un adeguamento alle prescrizioni. A proposito delle qualificazioni del personale si dice che Lehmann è certificato UT1 dal 206/2005 nel settore 9 (manutenzione ferroviaria), UT3 6 e 7, 28/3/2000. Come vi dicevo prima, questo 6 e 7 28/3/2000 bisogna considerarlo settore multisetoriale 9 di Sector Cert del marzo del 2005, cioè si fa riferimento a quella abilitazione che poi è stata rinnovata nel marzo del 2005. E il sostituto di Lehmann in quella occasione è un altro soggetto della società nella quale lavorava

Lehmann, signor Tosten(?), che è qualificato UT2 nel settore multi settore il 31/7 del 2005. E tanto è vero e riscontrato per l'ennesima volta quello che ho sostenuto sull'inquadramento giuridico e la certificazione di Lehmann che questa certificazione di Tosten è insufficiente, perché Tosten era qualificato UT2 settore multisettoriale; è tanto insufficiente che nel report, nel secondo report, DB Systemtechnik, tra le condizioni per il rilascio della autorizzazione allo svolgimento di controlli non distruttivi, indica (pagina 4 di 38) la qualifica del sostituto del supervisore ai sensi della direttiva 9070001.2 nel livello 2 del settore manutenzione ferroviaria, e questo signore UT2 settore della manutenzione ferroviaria poi era diventato Schroter. Ma si dice anche all'interno di questo report... perché era stata pianificata la sostituzione di Tosten da parte di Schroter, era stata pianificata per tempo, tant'è vero che si dice qui che questa condizione, cioè l'assunzione di un UT2 qualificato secondo livello nel settore della manutenzione ferroviaria, va realizzata entro l'agosto del 2007, e nel giugno il signor Schroter si è qualificato UT2 nel settore della manutenzione ferroviaria. La strutturazione dei controlli non distruttivi, conformemente a quanto preteso da DB Systemtechnik, che era l'ente tecnico competente che stava valutando la conformità dell'organizzazione di



Jungenthal per il rilascio dell'autorizzazione controlli non distruttivi, era perfetta.

E già che ci siamo finisco con i report di DB Systemtechnic. E' estremamente importante l'esito di questo audit per valutare la responsabilità di Lehmann, perché certo Lehmann con la sua certificazione si fa garante nei confronti di DB Systemtechnic e della corretta strutturazione dei controlli non distruttivi all'interno dell'Officina Jungenthal, ma DB Systemtechnic si fa garante agli occhi di Lehmann di quella conformità, della concretezza di quella conformità dell'organizzazione di Jungenthal per ottenere la dichiarazione di possibilità di svolgere i controlli non distruttivi. Cioè DB Systemtechnic è il soggetto che concretamente riscontra i requisiti dell'officina per ottenere il rilascio dell'autorizzazione a controlli non distruttivi, quindi si fa garante, nei confronti del supervisore di officina Lehmann che con la sua certificazione copre questa funzione, si fa garante della conformità, dell'osservanza delle norme e delle regole procedurali all'interno dell'Officina Jungenthal. Mi sembra una circostanza assolutamente ovvia e banale. E che ci fosse questa conformità è stato riscontrato da quel timbro sul certificato rilasciato nel marzo del 2007 che non avrebbe mai potuto essere rilasciato se ci fosse stata una carenza normativa nell'esecuzione delle prove e

se ci fosse stata una mancanza di procedure di prova concrete e specifiche per i componenti ferroviari mantenuti presso l'officina stessa. Quindi Schroter acquisisce la certificazione nel giugno del 2007 e a quel punto può svolgere pienamente il ruolo di sostituto di Lehmann in sua assenza. La certificazione di Schroter è quel documento che, meglio di ogni altro, sgombra ogni dubbio sulla possibilità di svolgere integralmente, di assorbire completamente questa funzione in assenza di Lehmann, e non risulta che a Lehmann nessuno gli abbia mai chiesto di aumentare il suo impegno o che la sua presenza in officina fosse insufficiente; perché tra l'altro Lehmann serviva proprio a questo, a dirimere dei dubbi, se qualcuno glieli avesse posti.

Qui, secondo me, nel rapporto con DB Systemtechnik e con l'audit, il tema dell'affidamento richiamato dal pubblico ministero non è centrato; perché qui non si tratta di esonerare un componente di un'equipe medica per il fatto di essersi fidato di quello che stava facendo il chirurgo, noi qui dobbiamo valutare la percezione soggettiva, perché noi dobbiamo qualificare, nella colpa, anche la percezione soggettiva, la percezione di fatto che ha avuto l'imputato. L'imputato Lehmann è entrato per la prima volta in Officina Jungenthal preso per mano, a braccetto con DB Systemtechnik che stava valutando la conformità di quella officina alle norme procedurali e

regolamentari in tema di manutenzione ferroviaria, e come abbiamo visto nessuna eccezione di carenza normativa o procedurale è stata avanzata da DB Systemtechnik; e stiamo parlando dell'unico livello di regolamentazione che poteva interessare Lehmann come soggetto esterno all'officina. Perché anche qui poi dovremo fare un po' di ordine tra piani di prova e istruzioni dell'officina, istruzioni organizzative interne dell'officina, perché Lehmann era un soggetto completamente estraneo. Se voi guardate la matrice e il libro firma dell'Officina Jungenthal, voi vedrete che Lehmann era un soggetto non riconosciuto, cioè la firma di Lehmann voi la non troverete nel libro firma dei soggetti abilitati a sottoscrivere all'interno dell'Officina Jungenthal, ma coerentemente, questo, col suo ruolo di esterno a quell'officina alla quale ho fatto riferimento; Lehmann non c'entrava niente con l'organizzazione interna dell'Officina Jungenthal.

E quello che sostengo sia a proposito della legittima assenza di Lehmann, dell'idoneità di Lehmann di svolgere la funzione che gli era stata affidata con quelle poche ore riscontrate nelle fatture, e livello paritario con Schroter, è sostenuto ancora una volta dal professor Toni. Cito anche qui il controesame udienza del 10 dicembre del 2014: Avvocato Siniscalchi: "Lei poi, rispondendo a una domanda del Pubblico Ministero, sempre

nel corso del suo esame, che le chiedeva appunto se Lehmann potesse adempiere compiti che gli sono stati affidati con la sua lettera d'incarico con la presenza di quindici ore all'anno in officina, lei ha detto: "Direi proprio di no, salvo che bisogna capire come funzionava questa supplenza di Schroter e l'affidabilità nei confronti di Lehmann". Notate che è tutt'altro che netto Toni in questa sua risposta negativa. "Quindi, anche sulla base delle norme che noi abbiamo esaminato" - e sono sempre io a parlare - "mi può chiarire questo punto? Cioè Schroter aveva un'abilitazione tale da poter sostituire Lehmann quando quest'ultimo non era presente in azienda?". E Toni cosa risponde: "Ai sensi di quello che abbiamo letto sì." "E poteva anche svolgere compiti di addetto alla sorveglianza tanto quanto Lehmann, in concreto?". "Avrebbe potuto, sì, poteva svolgere ai sensi... come qualifica poteva svolgerli tranquillamente, però non era lui l'addetto, era stato nominato come una sorta di vicario". "E poi su questo punto - dico ancora - bisogna capire come funzionava questa supplenza di Schroter - cito a Toni le sue parole - l'affidabilità nei confronti di Lehmann. Cioè l'affidabilità del soggetto no deriva anche in questo caso, per il soggetto Schroter, dal fatto che si tratta di un soggetto comunque certificato?". "Eh, direi di sì". Sa, qui l'italiano si presta a varie interpretazioni, affidabilità è un termine

abbastanza vago, però nel senso in cui lei lo interpreta concordo". Eh, Toni concorda sul fatto che Schroter non fosse sott'ordinato gerarchicamente a Lehmann e poteva svolgere in sua assenza tutte le funzioni che erano attribuite a Lehmann. Ma questa opinione dell'avvocato Siniscalchi, sulla quale concorda il consulente tecnico del Pubblico Ministero, in qualche modo è implicitamente acquisita anche dalla pubblica Accusa, perché se noi andiamo ad esaminare il capo d'imputazione nella parte relativa alla formulazione dell'Accusa nei confronti di Schroter noi vediamo che la responsabilità di Schroter è una responsabilità attribuita come soggetto che doveva essere presente in officina alternativamente a Lehmann, e hanno come presupposto il ruolo di supervisore presente in officina. Cioè è il capo d'imputazione che struttura, coerentemente con l'attestato di nomina nei confronti di Lehmann e Schroter, l'ambito di responsabilità di entrambi, con l'indicazione di un supervisore presente, Schroter, e un supervisore assente, Lehmann. E non a caso ci sono delle contestazioni che riguardano Schroter che presuppongono proprio la presenza in officina di questo soggetto e che sono profili di responsabilità diversi da quelli che sono attribuiti a Lehmann supervisore assente. E mi riferisco per esempio alla contestazione della rilevazione del rumore di fondo che avrebbe imposto la prova magnetoscopica, mi riferisco all'esame visivo della

superficie del colletto; sono ambiti di responsabilità, appunto, che sono attribuiti al supervisore presente in officina e che presuppongono, di fatto, quella presenza. Quindi, anche per questa via, se io ho dimostrato, come vi ho dimostrato, che i compiti di Lehmann e Schroter non erano complementari ma erano esattamente identici, di due soggetti che avevano due abilitazioni diverse ma per svolgere lo stesso ruolo, e beh, l'assenza di Lehmann giocoforza diventa un elemento decisivo - l'assenza, sottolineo, legittima di Lehmann - e non contrastata da nessuna norma; perché il Pubblico Ministero, ripeto, solo a caso mi dice ma perché non era... Lehmann quel giorno non c'era. Il Pubblico Ministero mi deve dimostrare che era assente quel giorno, tra l'altro, non dire ha controllato poco genericamente, non era assente quel giorno per una causa a lui imputabile e fuori dal significato della sua funzione. Eh, al di fuori di questo, mi dispiace, ma la conclusione è diversa da quella che è stata formulata in requisitoria.

E quindi, sulla base di questo, cercare di insinuare un vincolo di sovraordinazione gerarchica tra Kriebel, Schroter e Lehmann in base ai rispettivi livelli di abilitazione e competenze secondo la EN 473, non ha alcun significato e fondamento giuridico. Erano tre soggetti certificati, tutti abilitati a svolgere i compiti assegnatigli, Kriebel come verificatore ultrasuoni,

Schroter come addetto alla sorveglianza, Lehmann come addetto alla sorveglianza - Schroter come addetto alla sorveglianza presente e Lehmann come addetto alla sorveglianza esterno. Questa è la corretta strutturazione in base alle norme giuridiche e in base ai fatti circostanziali del rapporto tra questi tre soggetti.

Ora è alla luce di questo ruolo che concretamente è stato assegnato all'impiegato Lehmann che dobbiamo andare a verificare se egli abbia svolto correttamente i compiti di addetto alla sorveglianza indicati nell'articolo 2.3 della VPI, allegato 17: "L'addetto alla sorveglianza è responsabile per: sorveglianza nell'esecuzione professionale delle prove non distruttive". Al momento del teste in officina abbiamo detto in tutte le salse che Lehmann non era presente; l'ispezione di questo assile non ha fatto neanche parte del controllo a posteriori sul componente collaudato che incombeva a Lehmann secondo contratto, e quindi la presenza di Schroter in officina garantiva in maniera conforme alla normativa regolamentare la corretta esecuzione della prova. Poi è tutto un altro paio di maniche se effettivamente Schroter dovesse essere presente quando Kriebel svolgeva quel controllo a ultrasuoni; non è un ambito che riguarda direttamente la responsabilità di Lehmann, ma io credo che il controllo... o almeno, non c'è nessuna norma che imponeva di eseguire un controllo a quattro mani,

l'esecuzione del teste la faceva e la doveva fare Kriebel, c'era un sorvegliante che aveva ruoli di supervisione, presente, che poteva essere richiesto nel caso di qualsiasi dubbio, ed era il soggetto anche che doveva controfirmare la prova, come è stato fatto.

Punto 2: "Garanzia nell'utilizzo delle norme valide e riconosciute e altre regole tecniche, nonché dei regolamenti interni aziendali. Disposizioni di procedura, di lavoro, di controllo". E' emerso in dibattimento che l'operatore aveva a disposizione sul banco di lavoro sia la VPI, che sapeva applicare, e sia aveva la capacità di farlo. E su questo punto ci sono almeno due riscontri oggettivi e convergenti. Uno è la testimonianza di Bender, che, ricorderete, era un altro verificatore della Jungenthal, che è stato sentito e che è stato formato anche da Lehmann, che è un soggetto che è apparso assolutamente credibile, mi pare che nessuno abbia avanzato dubbi sulla sua credibilità; ma l'ha fatto vedere anche con parole... non mi è sembrato, onestamente, che si fosse preparato la lezione, ha parlato con parole semplici di verificatore di primo livello, ma ha parlato con assoluta consapevolezza del proprio ruolo e con assoluta competenza rispetto a quel compito. Poi c'è l'esito dell'audit eseguito da DB Systemtechnik, che espressamente, a un certo punto, nella pagina 8 di 9, certifica: "Disposizioni" - c'è proprio il



format - "907001" - che era il regolamento DB precedente alle VPI - "circolare VPI presente". Quindi sul banco di lavoro del verificatore c'erano le norme procedurali per svolgere l'incarico.

"Scelta di tecniche di controllo all'interno della procedura in cui egli è certificato". Su questo punto mi sembra che non ci sia nessun dubbio perché nessuno ha contestato l'idoneità del controllo ultrasuoni per verificare quella parte dell'assile con le modalità che sono state accertate.

"Controllo e firma dei protocolli di controllo". Scusate, prima c'è un'altra cosa, l'ho saltata freudianamente perché è un po' spinosa.

"Messa a disposizione e cura di disposizioni di controllo per la procedura in cui egli è certificato". Io qui ho fatto fatica proprio a seguire con l'italiano sinceramente. "Messa a disposizione e cura di disposizioni di controllo per la procedura"; con l'italiano che conosco, qui ci sono dei problemi di traduzione, è inutile negarlo, in generale, perché quando si leggono le norme, anche a non voler essere dei puristi della lingua italiana, comunque percepiamo tutti che noi non parliamo così come è scritto in queste norme. "Messa a disposizione e cura di disposizioni di controllo per la procedura", io interpreto questa norma nel senso di nessuna correlazione con il famigerato piano di prova,

perché si parla di disposizioni di controllo per la procedura, non di disposizioni di prova, non di procedure ma di disposizioni di controllo per la procedura. E cosa significa secondo me lo spiega bene poi il passaggio successivo, al quale volevo andare repentinamente: stiamo parlando della necessità, all'interno di un controllo non distruttivo, di prevedere delle procedure che possano stabilire le modalità di verifica di quello che è stato fatto, come è previsto dalla VPI con i formati relativi ai verbali delle prove, tanto è vero che al punto successivo si citano i protocolli di controllo. Quindi ci devono essere disposizioni di controllo per la procedura, cioè disposizioni per la verifica del tipo di procedura, e poi ci devono essere i protocolli di controllo, perché il punto successivo nei compiti dell'addetto alla sorveglianza cita controllo e firma dei protocolli di controllo, interpretazione dei risultati del controllo, preparazione di analisi. Questo mi sembra almeno estremamente chiaro anche da un punto di vista della nostra lingua.

"Decisione tecnica di controllo in caso di dubbi". Effettivamente questo è un compito del supervisore; il supervisore, richiesto di dirimere dei dubbi dal verificatore, deve ovviamente essere a disposizione.

"Garanzia nell'utilizzo perfetto e regolare di sistemi di controllo curati". Torniamo alla efficienza

dell'apparecchiatura USM3, che sicuramente rientrava nei compiti anche Lehmann, oltre che del supervisore presente.

"Sorveglianza delle qualifiche dei verificatori". Questo è un compito che sicuramente è stato adempiuto perché i verificatori avevano le certificazioni necessarie.

"Collaborazione nella selezione e nella preparazione di operatori per la formazione PND". Questa è una cosa che non è stata richiesta a Lehmann e nessuno ha eccepito una sua carenza in questo senso perché nessun nuovo operatore nel corso del suo mandato è stato assunto presso la Jungenthal.

"Collaborazione nella selezione dei dispositivi di controllo e accessori PND". Non c'è stata una richiesta a Lehmann di andare a reperire delle nuove disposizioni di controllo o qualsiasi tipo di accessorio tecnico per le prove non distruttive.

"Avviamento, direzione, formazione e istruzione dei verificatori". E questo è un obbligo che aveva Lehmann e che secondo me ha sicuramente, sempre nell'ambito della sua funzione, correttamente adempiuto. Ma andremo più nel dettaglio.

Quindi questi sono i compiti che il supervisore/addetto alla sorveglianza dovevano fare e che secondo me sono stati fatti con quel meccanismo di sostituzione al quale ho fatto riferimento.

Tre punti noi dobbiamo approfondire rispetto a questa elencazione di compiti: innanzitutto la natura del controllo che doveva svolgere Lehmann; la valutazione circa l'efficienza dell'apparecchiatura per il controllo a ultrasuoni; l'adeguatezza dell'attività di formazione svolta da Lehmann.

Natura del controllo sulle prove non distruttive eseguite presso Jungenthal, queste riportate sul supervisore esterno. Io, facendo questo, mi sforzo di entrare in un ambito che secondo me non è esattamente nell'ambito di responsabilità di Lehmann, perché io adesso sto confondendo in qualche modo il piano normativo e il piano dell'inserimento concreto di Lehmann nella officina. Io sto parlando dei compiti che l'articolo 2.3 assegna all'addetto alla sorveglianza; è chiaro che tutti questi compiti noi li dobbiamo leggere alla luce del meccanismo di sostituzione indicato nell'attestato di nomina di Lehmann e anche degli obblighi contrattuali di Lehmann, quindi è chiaro che c'è una circoscrizione di questa attività rispetto a questi limiti. Ma comunque io voglio andare a fondo e capire io per primo se Lehmann ha svolto correttamente i suoi compiti di addetto alla sorveglianza esterna.

Il Pubblico Ministero - con un ritmo che io ho apprezzato perché sicuramente nella sua esposizione orale è stato molto rapido nell'eloquio, incisivo - si è chiesto,

scandalizzato: ma che tipo di controllo ha fatto Lehmann? Anche qui, prima ho detto arretratezza culturale e se ho usato un termine improprio me ne scuso, ma c'è una incapacità o forse non volontà di capire che effettivamente un tipo di controllo documentale è un controllo all'interno di un processo industriale. Cioè si cerca... ripeto, di fronte a tragedie di questo genere viene a tutti la tentazione di dire: ma cosa ha fatto? Cioè si cerca di materializzare i ruoli di controllo degli imputati e in particolare di dare a tutti i costi un contenuto materiale concreto al ruolo di supervisore esterno di Lehmann. Però se noi guardiamo le norme che vi ho citato e soprattutto la concreta modalità di inserimento, nell'organizzazione Jungenthal, di Lehmann, voi capite che il tipo di controllo che eseguiva Lehmann era un controllo formale, a campione, e successivo all'esecuzione delle prove.

Qui c'è un problema poi di mancata... - un problema che possiamo capire da un punto di vista diciamo logico - di mancata traccia della prova, perché io credo che avrebbe evitato a tutti una spendita enorme di tempo e le curiosità che comunque rimarranno, perché questo è un processo difficilissimo, secondo me, per i giudici, ma la difficoltà più grande è determinata dal fatto che il vostro giudizio sarà comunque assunto senza sapere cosa è successo sull'assile 98331; se noi avessimo un

tagliandino con l'indicazione di quello che ha visto il verificatore quando ha eseguito quel controllo, noi oggi saremmo tutti più avanti e potremmo fare giustizia di tante elucubrazioni, argomentazioni e discorsi che si possono fare. Però il problema della tracciabilità della prova non è un problema di Lehmann, perché la possibilità di utilizzare un'attrezzatura manuale non solo è prevista e consentita dalla VPI, ma addirittura anche dalla EN 583, perché la EN 583.5.1: "L'esame può essere seguito manualmente o per mezzo di apparecchiatura parzialmente o interamente automatiche e può provvedere il ricorso alla scansione con sonde a contatto" eccetera. Quindi può essere eseguito manualmente. La VPI, ugualmente, consente e facoltizza... dice che può essere opportuno l'utilizzo di banchi automatizzati, ma consente pienamente l'utilizzo di un'attrezzatura manuale. E quindi questo non è sicuramente un problema che può essere imputato a Lehmann.

Ma poi vediamo che tipo di controllo, perché non va svilito il contenuto, anche se sotto certi profili materiali, del ruolo di Lehmann. Lehmann doveva verificare che nelle procedure di verifica fossero stati adottati dei modelli approvati dal regolamento VPI, e questo è stato fatto, perché se voi prendete il verbale di prova utilizzato presso Jungenthal e lo confrontate col format che era contenuto nella VPI, voi vedrete che è

l'esatta riproduzione di quello che prevedeva il regolamento VPI: doveva verificare, e ha verificato, che il soggetto che aveva eseguito la prova era certificato e abilitato a farlo, che fosse stata utilizzata un'apparecchiatura idonea, che fossero state utilizzate delle sonde idonee a ispezionare quel componente ferroviario. Voi vedrete che la sonda 45, che poi era quella deputata (e riprenderemo questo argomento) direttamente a ispezionare la parte fratturata, era stata utilizzata, e risulta dal verbale di prova dell'assile 98331. Questo nell'ambito sempre di una filosofia procedurale che è quella che abbiamo visto richiamata dalla EN 17024, e cioè la buona fede e la responsabilizzazione del soggetto certificato, infatti tutto era avvenuto sotto la sorveglianza dell'addetto alla sorveglianza che aveva controfirmato i verbali di prova. Il contenuto del controllo che incombe su Lehmann non presuppone che il verificatore e l'addetto alla sorveglianza, cioè dei soggetti certificati, siano dei bari, siano dei soggetti che possano aver alterato l'esito della prova, presuppone che abbiano svolto correttamente, come hanno svolto correttamente, il loro compito nell'ambito della certificazione di cui sono in possesso. E ripeto, è lo stesso contratto che qualifica come documentale e a posteriori e a campione il controllo che doveva eseguire Lehmann.

Secondo punto: valutazione circa l'efficienza dell'apparecchiatura per il test a ultrasuoni. E' un punto che è stato molto arato nell'istruttoria dibattimentale e anche nelle conclusioni dei colleghi che mi hanno preceduto, in particolare dall'avvocato Raffaelli. Il problema - anche qui, purtroppo, un folletto ci ha messo le mani - è che quando la Procura di Lucca è andata ad Hannover a eseguire il sequestro dell'apparecchiatura utilizzata per l'esecuzione del test a ultrasuoni sull'assile 98331 con i relativi certificati di calibrazione, si è accorta che il certificato di calibrazione era stato fatto in base a strumentazione che era scaduta di validità. E ci riferiamo appunto all'apparecchiatura USM3 che era stata utilizzata e, come sappiamo, viene mandata in General Electric periodicamente per l'esecuzione della taratura.

Ora, il Pubblico Ministero diciamo approfitta di questo errore evidente per insinuare dei dubbi sul fatto che nel novembre 2008, quando il controllo è stato eseguito, l'apparecchiatura non fosse effettivamente funzionante. Cioè il Pubblico Ministero si trova due poli: si trova uno strumento sequestrato con un certificato di calibrazione sospetto, fatto con strumenti scaduti; si trova all'esito dell'incidente probatorio, importante, quello che ha accertato Lucchini, cioè che quello stesso apparecchio, nonostante fosse stato fermo due anni, era



perfettamente funzionante. E però insinua allora a questo punto un dubbio, un dubbio di tipo formale a questo punto, e cioè: chi mi dice che nel novembre del 2008, quando è stato eseguito il controllo da parte di Kriebel, lo strumento fosse effettivamente funzionante? Beh, questo lo dicono tante cose. Lo dice innanzitutto il numero di matricola dell'apparecchiatura USM3 che identifica lo strumento: l'apparecchio è sempre lo stesso, - questo neanche il Pubblico Ministero è arrivato a sostenerlo, pur se ha fatto riferimento a quello che succede nelle rapine, nelle bancarotte eccetera, - è sempre stato lo stesso, non è stata abrasa la matricola, quindi non ha subito da questo punto di vista nessuna modificazione.

Noi abbiamo fatto, e la proiettiamo, una comparazione tra il certificato di calibrazione rilasciato il 26 giugno del 2008, quello asseritamente invalido, e quello rilasciato invece il 30 luglio del 2009; voi vedrete che anche nel giugno 2008, - c'è assolutamente una standardizzazione dei documenti, il formato è identico - l'apparecchiatura è stata trovata entro le specifiche in entrata e entro le specifiche in uscita. Quindi anche nel 2008, quando la G.E. ha ricevuto l'apparecchiatura per tararla, l'ha valutata entro le specifiche in entrata e in uscita. E ripeto, si tratta di una apparecchiatura che è rimasta sempre identica a se stessa.

C'è evidentemente anche un discorso giuridico da fare rispetto a quella eccezione di tipo formale del Pubblico Ministero perché qui c'è chiaramente una visione strabica sulla finalità cautelare della norma che prevede appunto la corretta taratura dell'apparecchio, perché la finalità cautelare è quella relativa all'efficienza dell'apparecchiatura, non alla correttezza della documentazione. Cioè l'efficienza causale va misurata esclusivamente... E' vero, dice, può essere verissimo da un punto di vista fattuale, ma se uno si fosse accorto che l'apparecchiatura risultava tarata con strumenti scaduti avrebbe dovuto rifare la taratura, avrebbe quindi necessariamente dovuto rifare la prova. Questo può essere vero da un punto di vista fattuale, non è vero da un punto di vista giuridico, perché l'efficienza causale della sospetta inefficienza dell'apparecchiatura rispetto alla frattura dell'assile va misurata sulla funzionalità dell'apparecchiatura, e non c'è un elemento uno nel dibattimento che abbia attestato una non funzionalità della strumentazione utilizzata per la prova a ultrasuoni dell'assile 98331.

Io fino a questo momento mi sono tenuto a distanza dalle dichiarazioni di due testimoni molto criticati, per usare un eufemismo, dalla pubblica Accusa, che sono i dirigenti e funzionari di General Electric, che sono venuti a spiegare le modalità con le quali è stato rilasciato quel

certificato. Eh, me ne sono tenuto distante, ma poi alla fine la ragione vera che fonda il convincimento più grande circa la corretta taratura dello strumento nel momento in cui è stata eseguita la prova deriva proprio da queste informazioni; e non tanto e non solo dalle parole del signor Pawel e della signora Baer, ma dalle procedure che hanno descritto e in base alle quali sono riusciti a stabilire, e sarebbero in grado ancora oggi di provare, l'iter in concreto che hanno utilizzato per accertare l'errore che era stato commesso. Perché il rilascio dei certificati, nel loro sistema aziendale, è allineato con il database informatico, cioè loro intanto hanno potuto riconoscere l'errore quando Jungenthal gliel'ha fatto presente, in quanto schiacciando un tasto sul loro computer hanno ricostruito, a posteriori ma con valenza ex ante, che il certificato di calibrazione dell'apparecchiatura nel 2008 era stato rilasciato in base a degli strumenti in corso e pienamente in corso di validità. Quindi sono queste procedure interne e anche le modalità con le quali sono state descritte... E anche l'accento che è stato fatto al differente modo con il quale oggi vengono rilasciati i certificati: ricorderete che oggi non vengono più composti di due pagine i certificati, ma solo di una pagina, fronteretro, dove risulta il numero della certificazione, che quindi esclude l'errore, che è stato ricostruito come un errore

manuale; e poteva essere solo un errore manuale, perché il computer non sbaglia, emette i certificati correttamente, quindi se errore c'è stato, e errore c'era effettivamente stato, è un errore nella collazione manuale della prima pagina del certificato e della seconda pagina che indica appunto gli strumenti utilizzati per il controllo della taratura, con il loro termine di scadenza.

Il dubbio ulteriore che insinua il Pubblico Ministero, perché la ragione che aveva motivato Jungenthal a richiedere la certificazione era che andata dispersa nell'incendio, documentato, del capannone, il Pubblico Ministero dice: mah, molto strano, noi abbiamo acquisito un fascicolo di documenti dove c'è una fattura e a fianco il certificato, possibile che il certificato era bruciato nell'incendio e la fattura no? Questa non è un'obiezione fondata in fatto, perché quel fascicoletto, che è stato sequestrato poi dalla Procura nella rogatoria presso Jungenthal, è stato collazionato da Schroter, che l'ha consegnato all'autorità giudiziaria, quindi non c'è nessuna prova che ab origine questi documenti erano insieme e quindi sono stati insieme interessati dall'incendio. E d'altra parte, ripeto, il Pubblico Ministero ha mancato di fare, l'attentissimo Pubblico Ministero, l'unico riscontro che avrebbe risolto qualsiasi tipo di problema, cioè un accesso presso il

sistema informatico della General Electric per verificare effettivamente, attraverso una consulenza informatica, se le cose stavano e stanno come hanno detto i dipendenti della società. E quindi di fronte alla, anche qui, un po' preconcepita ostilità nei confronti dei testi, devo dire sinceramente, secondo me avrebbe dovuto sfociare in una richiesta di trasmissione di atti per procedere per falsa testimonianza, perché non vedo alternative sinceramente nella deposizione di questi due testimoni; perché se quel certificato che è stato rilasciato successivamente al 2008 secondo il Pubblico Ministero è stato falsificato ed è stato falsificato per allontanare da General Electric qualsiasi tipo di responsabilità, di possibilità di essere coinvolto in questa vicenda così grave, beh, non ci sono alternative: o è vero quello che dicono o è falso; e se è falso, il Pubblico Ministero avrebbe dovuto chiedere la trasmissione degli atti al suo ufficio.

Terzo punto, sempre sui compiti di Lehmann secondo l'articolo 2.3 dell'allegato 17 delle VPI, è quello relativo alla formazione. Noi abbiamo prodotto, e io vi farò riferimento, una nutrita documentazione relativa all'attività di formazione svolta da Lehmann presso l'officina Jungenthal, che va anche al di là ed è più ampia di quella che ha citato il professor Toni nella sua consulenza tecnica. Se voi vedete dalle fatture e riscontrate l'attività svolta da Lehmann in proporzione

alle ore complessive, voi vedrete che l'attività di formazione è stata l'attività principale svolta dall'imputato che difendo. L'articolo 2.3, a proposito della formazione dice: "Avviamento, direzione, formazione e istruzione dei verificatori". Ora, per quanto riguarda l'avviamento evidentemente si riferisce a dei nuovi operatori assunti. Nel periodo di competenza di Lehmann sono stati assunti presso Jungenthal gli addetti alla divisione che interessava Lehmann Fleger (?) e Bromann(?), che è quanto si desume dall'elenco dei soggetti addetti alle prove non distruttive affogliato allo 070110 del fascicolo del Pubblico Ministero transitato in quello del dibattimento. Non trovate appunto Fleger e Bromann, che sono stati quindi gli unici due soggetti assunti mentre Lehmann era supervisore. Nelle fatture voi trovate una visita puntuale del 1/12 del 2009, - è assolutamente irrilevante che sia successivamente ai fatti di Viareggio perché il presupposto di fatto si è verificato successivamente appunto al disastro, - addestramento del signor Bromann alla prova magnetoscopica sul fusello; poi visita 2 dicembre 2009, addestramento del signor Bromann e del signor Fleger alla prova magnetoscopica sul fusello e dischi ruota. Poi, ancora, c'è una dimostrazione del 1° giugno del 2006, di sette ore, nel procedimento per la prova non distruttiva. C'è poi un corso di formazione a

favore di Kriebel, Bender e Krause (Bender l'ha anche descritto concretamente nella sua deposizione) relativo all'esame ad ultrasuoni del 24 aprile del 2008, che è un documento che è stato prodotto da questa Difesa. Poi c'è un aggiornamento presso la sede della società per la quale lavora Lehmann, ad Hannover, del 18 marzo 2008, a Koennecke, Bender, Brodel e Schroter, di quattro ore, e una visita del 10 marzo 2009, per prova non distruttiva generale, di Schroter, di un'ora e mezza - questa è sempre formazione che è stata fatta al persona delle prove non distruttive.

Ora, oltre a quello che risulta analiticamente dalle fatture e da quello che ha detto il professor Toni, l'attività di formazione di Lehmann è stata documentata - e si tratta di documenti molto significativi - ulteriormente. Si tratta di documenti anonimi perché non sono sottoscritti e noi non riusciamo a dimostrare chi ha partecipato alle esercitazioni svolte da Lehmann, anche se l'ambito dei soggetti certificati nel campo delle prove non distruttive in JU.WA era molto circoscritto, comunque noi non riusciamo a dare questo tipo di prova, però riusciamo a ricondurre questa attività di formazione, molto rilevante, alla figura di Lehmann, perché voi vedrete nella documentazione che abbiamo prodotto che questi documenti sono estratti dal file del computer di Lehmann - Lehmann, Jungenthal Waggon (inc.)

etc. etc. - e c'è l'indicazione in basso a destra che consente quindi - ecco, lì si vede sul monitor - consente quindi di ricondurre pacificamente a Lehmann questo tipo di attività. E' particolarmente importante questa formazione per così dire anonima, cioè che non si sa nei confronti di chi è stata fatta, perché c'è un'esercitazione dove viene specificamente richiesto di dimostrare il corretto utilizzo della sonda angolata 45, che è la sonda esattamente deputata a ispezionare la parte dove è avvenuta la frattura, e si tratta anche di esercitazioni che costituiscono dei veri e propri piani di prova, come era stato indicato anche dal professor Toni, con i disegni del componente, con i disegni quotati del componente. E quindi sotto questo profilo io ritengo di aver assolto molto correttamente all'onere di dimostrare che Lehmann ha svolto effettivamente un'attività di formazione - nei limiti, sempre, ricordiamo, del suo ruolo di supervisore esterno - nell'ambito appunto della sua attività presso Jungenthal. Ma devo dire anche il professor Toni non ha manifestato una posizione così netta nella valutazione sulla sufficienza o insufficienza dell'attività di formazione svolta da Lehmann, anzi, io direi che trattandosi di formazione nei confronti di soggetti che erano certificati e sottoposti a una verifica periodica delle loro competenze - perché, signor Giudice, noi sappiamo



che i certificati avevano un ambito di validità di cinque anni, quindi stiamo parlando di soggetti che ogni cinque anni dovevano confermare la loro certificazione, e ricordiamo che Kriebel aveva acquisito la sua certificazione nel 1996, - quindi anche il professor Toni, secondo me correttamente, ha individuato l'attività di formazione in un'attività fondamentalmente di verifica del mantenimento delle competenze da parte di questi soggetti che erano certificati, e, ambito secondo me molto importante, anche aveva verificato la continuità nell'esercizio dei loro compiti, perché questo è estremamente importante e questo si verifica correttamente con un controllo a posteriori sulle prove e i verbali di prova effettuati, perché attraverso questi verbali di prova il supervisore esterno Lehmann poteva verificare che continuativamente il verificatore certificato svolgeva appunto i compiti che consentivano di esprimere un giudizio positivo sul mantenimento di competenze e continuità nello svolgimento di queste competenze.

Quindi sia l'inquadramento normativo di Lehmann, sia l'inquadramento normativo combinato con le fonti del ruolo concreto assunto presso l'Officina Jungenthal, portano a una conclusione convergente sul fatto che Lehmann non ha mancato ai suoi compiti di addetto alla sorveglianza esterno dei controlli non distruttivi presso

l'Officina Jungenthal. E la difesa di Lehmann obiettivamente qui potrebbe anche esaurirsi, perché se noi andiamo a fare una valutazione del capo d'imputazione come abbiamo fatto e come abbiamo cercato di analizzarlo, se andiamo a vedere quale esito ha avuto, attraverso la consulenza e gli approdi della consulenza del professor Toni in dibattimento questo tipo di contestazione, Lehmann non aveva evidentemente le competenze e le certificazioni per svolgere i compiti che gli sono stati attribuiti nella contestazione. Il suo ambito era estremamente circoscritto nell'ambito delle norme relative alla sua abilitazione, nell'ambito del contratto attraverso il quale è stato inserito nell'officina, dell'atto di nomina del direttore dell'officina che faceva seguito al suo contratto. In questo contesto, quindi, la assenza, il giorno in cui è stata eseguita la prova a ultrasuoni sull'assile 98331 consente, già a questo stadio, di escluderne la responsabilità. Però c'è un'altra parte, ahimè, che bisogna affrontare. Presidente, lei fino a quando pensa...

PRESIDENTE - Lei quanto pensa di parlare, più o meno? Sia sincero.

AVV. SINISCALCHI - Io sono a due terzi della mia...

PRESIDENTE - Ah, due terzi, quindi (inc.).

AVV. SINISCALCHI - E' un argomento un po' spinoso perché, le dico, devo parlare dei piani di prova. Mi dica lei, io

sono ai vostri... come volete voi.

PRESIDENTE - Vogliamo seguirlo con attenzione.

AVV. SINISCALCHI - Va bene.

PRESIDENTE - Quindi allora ci vediamo domani. A che ora vogliamo riprendere?

INTERVENTO - Alle nove.

PRESIDENTE - Nove e un quarto.

AVV. SINISCALCHI - Va bene.

AVV. SCALISE - Presidente, una informazione di servizio: un programma poi lo facciamo domani?

PRESIDENTE - Il nuovo programma?

AVV. SCALISE - Eh, credo di sì, perché erano previste domani delle discussioni che certamente non si esauriranno e quindi forse inevitabilmente dovremo mettere mano al programma, però siccome so che anche il professor Stile voleva essere presente, se domani magari all'inizio udienza possiamo rivedere il programma... per avere un'idea di massima ovviamente, perché poi, come vede, non siamo...

PRESIDENTE - Il problema è che ormai (inc.) troppo spesso. Domani comincerei subito con l'avvocato Siniscalchi; poi, quando ha finito, ci rimettiamo...

AVV. SCALISE - Vabbè, allora quando ha finito l'avvocato Siniscalchi facciamo un'ipotesi, perché domani c'è l'avvocato Francini, ci sarebbe tutto il gruppo...

PRESIDENTE - (inc.)

AVV. SCALISE - Ed era previsto anche i responsabili civili, che sicuramente non riusciranno a parlare, per cui dovremo rimodulare un programma ripartendo dai responsabili civili, ho idea. Quindi, vabbè, ne parliamo domani quando finisce l'avvocato Siniscalchi.

PRESIDENTE - Siete più voi che avete il polso della situazione degli interventi. L'avvocato Siniscalchi ve l'avevano dato a tre ore e mezzo...

AVV. SCALISE - Eh, Presidente, purtroppo non si può mai modulare, e poi un avvocato che dice tre ore e mezzo parla di solito cinque, quindi...

PRESIDENTE - Avvocato Maserà, lei voleva dirci...

AVV. MASERA - No, volevo dire solo che i nostri saranno tre interventi e non sono certo che riusciremo ad esaurirli nel pomeriggio di domani - sempre dal punto di vista organizzativo. Però possiamo parlarne domani mattina a termine dell'intervento del collega...

PRESIDENTE - Tre interventi, vale a dire: lei...

AVV. MASERA - Io, l'avvocato Fabio Giarda e il professor Angelo Giarda.

PRESIDENTE - Ah, ecco, allora... pure qui l'avvocato Scaligera aveva detto un solo Giarda.

(voce fuori microfono, inc.)

PRESIDENTE - Poi c'è l'avvocato Francini, domani c'è l'avvocato Francini.

AVV. MASERA - Prima l'avvocato Francini.

PRESIDENTE - Che si era prenotato addirittura.

AVV. MASERA - Sì sì, prima ci sarà l'avvocato Francini, è per quello che dubito che si riesca a concludere il nostro intervento nella giornata di domani, e non è detto che riusciremo ad iniziare.

PRESIDENTE - Va bene, intanto ci vediamo domattina, avvocato Siniscalchi. Buonasera.

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: 291430

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

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

Il redattore: MILLA DOTT.SSA PATRIZIA - Trascrittrice

MILLA DOTT.SSA PATRIZIA - Trascrittrice

---

Ticket Udienza n° 70670

ID Procedimento n° 236602