



**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>

**DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE**  
**Pubblico Ministero**

<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. 205**

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

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

**UDIENZA DEL 22/09/2016**

**LU0010 POLO FIERISTICO**

**Esito: RINVIO AL 23 SETTEMBRE 2016 ORE 09.30**

---

Caratteri: 296984

## INDICE ANALITICO PROGRESSIVO

Parte Civile – Avvocato Dalle Luche .....	3
Parte Civile – Avvocato Antonini .....	56
Parte Civile – Avvocato Menzione .....	95
Parte Civile – Avvocato Mara .....	126
Parte Civile – Avvocato Maccioni .....	147
Parte Civile – Avvocato Nicoletti .....	160
Parte Civile – Avvocato Galtieri .....	199

**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 22/09/2016**

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

DOTT. AMODEO GIUSEPPE DOTT. GIANNINO SALVATORE Pubblico  
Ministero

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

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

PRESIDENTE - Allora, siamo pronti per cominciare. Il programma dovrebbe essere il seguente, vediamo dove arriviamo. Avvocato Dalle Luche, Avvocato Antonini, Avvocato Menzione. Questi sono i primi tre interventi. Comincia l'Avvocato Dalle Luche, prego.

**Parte Civile - Avvocato Dalle Luche**

AVV. DALLE LUCHE - Sì, Presidente, buongiorno.

Una battuta iniziale: mica guardate La Sette, Otto e Mezzo, regolarmente voi? Spero di no. Comunque, con... inizio la mia discussione.

PRESIDENTE - Ha fatto la domanda e si è dato anche la risposta.

AVV. DALLE LUCHE - Eh sì, meno male. Era una speranza, soprattutto, ma non ho dubbi che comunque non terrete

conto di quello che è stato detto in quella trasmissione.

Senta, la mia discussione verterà su il detettore di svio, passerò poi a trattare velocemente la responsabilità dell'ingegner Mauro Moretti come amministratore di fatto, unico, dell'intero gruppo F.S. e poi spenderò alcune parole, ovviamente, da me rappresentate.

Deposito subito le conclusioni che do per lette da nota spese, un'unica puntualizzazione, questa difesa chiede l'assoluzione di Uwe Kriebel, per le considerazioni che aveva espresso la Procura, Uwe Kriebel è sicuramente l'ultima ruota del carro che, semplicemente, si è trovato nelle condizioni di dover... compiere quello che ha fatto, in quanto spinto, a mio parere dai vertici.

Quindi, deposito, anche per evitare poi di scordarmi di depositarle.

Ecco...

PRESIDENTE - Quindi non conclude nei confronti di Kriebel?

AVV. DALLE LUCHE - Non conclude... nelle conclusioni c'è... c'è specificatamente indicata questa cosa.

PRESIDENTE - (Inc. voci sovrapposte) non richiede... va bene. Risarcimento.

AVV. DALLE LUCHE - Preliminarmente una considerazione, Presidente.

Io credo che questa istruttoria dibattimentale, questa

lunga e faticosa istruttoria dibattimentale, una cosa l'abbia accertata ovvero che l'incidente ferroviario di Viareggio era una strage annunciata, non solo era prevedibile, non solo era evitabile, ma era ineluttabile, date le condizioni in cui versavano le ferrovie italiane e dico questo in ordine a due considerazioni.

La prima, come già ampiamente ha argomentato la Procura, era l'assenza di qualsiasi controllo sul materiale rotabile che circolava sulla nostra rete quando questi provenisse dall'estero.

Non entro nell'argomento, vi sottopongo soltanto una testimonianza, la testimonianza di Riccardo Antonini, verbale 15 aprile 2015, pagina 243. Riccardo Antonini, ferroviere, all'epoca dipendente di R.F.I., che si trovò sul luogo dell'incidente la mattina successiva. Riconobbe l'ingegner Mauro Moretti, si avvicinò e sentì pronunciare da parte dell'ingegner Mauro Moretti queste testuali parole: "guardate qua cosa c'è - riferito alla sala criccata - d'ora in avanti dobbiamo controllare tutto quello che viaggia sui nostri binari e che proviene dall'estero".

Che cos'è questa se non la confessione dell'ingegner Mauro Moretti, addì della holding, che nessun controllo veniva fatto all'epoca sul materiale rotabile, come peraltro ha ben argomentato e illustrato il dottor Giannino e il dottor Amodeo.

E dico però che era una strage annunciata per un altro motivo, perché come anche ha già illustrato il collega Carloni, e anche ovviamente la Procura, era altresì assente una qualsivoglia valutazione dei rischi specifica connessa con il trasporto di merci pericolose.

Quella valutazione dei rischi che competeva all'impresa ferroviaria, che competeva al gestore dell'infrastruttura come ci dice il Decreto Legislativo 162 del 2007, se non vado errato, articolo 13 comma 2 e 3, che ci dice però anche un'altra cosa ben precisa, che l'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura deve tenere conto dell'attività che le imprese ferroviarie vanno a svolgere sulla rete ferroviaria stessa.

Che cos'è questo, se non l'obbligo di quella valutazione dei rischi interferenziali anche in questo caso totalmente assente. Che spettava quindi all'impresa ferroviaria, che spettava quindi al gestore, che spetta, come ha illustrato il dottor Giannino, bene, anche alla holding, come punto di raccordo e di coordinamento, perché... per le Ferrovie, ci troviamo di fronte a un sistema unico. E questo ce lo dice anche il professor Diana, verbale 11 novembre 2015, pagina 142, che ci dice testualmente "l'interferenza e l'interfacciamento tra treno e struttura è fortissima, è un sistema unico". Ecco che allora, anche la holding, come punto e momento di raccordo, avrebbe dovuto compiere quella valutazione dei

rischi... anche dei rischi interferenti.

Ma c'è anche una considerazione da fare, che le difese in questi due e più anni di dibattimento non hanno prodotto, dico, un documento, un documento che contenesse una valutazione dei rischi specifica per il trasporto di merci pericolose.

O meglio, hanno cercato di spacciare come documenti o comunque, come valutazione dei rischi quello studio Spadoni - Genovesi di cui tanto abbiamo sentito parlare e non voglio ripetere... e ricordare le risposte che ci ha dato il teste Genovesi. Cito soltanto... perché l'ha già ampiamente anche qui evidenziati la Procura.

Cito soltanto un altro verbale, il 10 febbraio 2016, pagina 169, dove il teste Genovesi ad una domanda del dottor Giannino, "che cos'è un'area di impatto?", dirà "l'area di impatto è... fu studiata... allora, l'area d'impatto fu studiata solo dove si terminalizzavano le merci". Cioè, ci viene detto che anche quello studio, perché si sta parlando di quello, semplicemente andava a valutare...

(Intervento fuori microfono, incomprensibile).

AVV. DALLE LUCHE - Andava a valutare, a compiere una valutazione dei rischi soltanto rispetto agli scali merci. Questo ci ha detto il teste Genovesi.

Perché vede, in quest'aula ci sono state raccontate molte falsità e tante assurdità.

Ci è stato detto che quello che interessava era che il treno sviasse, ci è stato detto che, appunto, una valutazione dei rischi si faceva soltanto rispetto alle zone... agli scali merci, ci è stato detto che addirittura era indifferente cosa io trasportavo, ci è stato detto, appunto, che "avevamo dati incidentali per cui io dovessi andare a compiere una valutazione dei rischi specifica".

E vi sottopongo alla vostra attenzione... eh... l'esame del consulente De Rosa, è il consulente di R.F.I., che il collega Stile ci ha presentato come "l'autore principale del sistema integrato di sicurezza di R.F.I."

Vediamo cosa ci dice il consulente De Rosa.

A precisa domanda del collega Nicoletti, verbale 6 aprile 2016, pagina 64, che gli chiede conto del perché il manovratore non fosse a conoscenza del... di cosa il treno stesse trasportando, testualmente, a pagina 65, risponde: "quando passa un treno è meglio scansarsi, a prescindere da quello che succede, a prescindere da cosa trasporta".

Non contento, risponderà in maniera così a un'altra domanda del collega Nicoletti che giustamente gli chiede "ma se io trasporto patate o trasporto GPL, se mi deraglia il treno, abbiamo le stesse conseguenze?", risponderà quello ci è stato, ripeto, presentato come il principale autore del sistema integrato del... di



sicurezza del... di R.F.I.: "è una domanda pleonastica". Poi a sua insistenza, da parte sua che dice "no, sentiamo, sentiamo", perché c'è un intervento di un collega che cerca di stoppare la risposta, "non è significativo perché... - forse qui, colto da un momento di... di ripensamento - io non faccio il ferroviere". E ancora, a precisa domanda di questo difensore che, a un certo punto, chiedo se, appunto, venissero... venisse compiuta una valutazione dei rischi da parte di R.F.I. specifica per il trasporto di merci pericolose, ci viene a dire, a pagina 74, come ho già riferito prima che, "per l'infrastruttura la merce pericolosa è identica a un passeggero. L'unico momento in cui si prende in considerazione - nuovamente, ci viene detto, la merce pericolosa - è nelle attività di carico e scarico". Al che, sempre a domanda di questo difensore, pagina 75 del verbale del 6 aprile 2016, che gli chiede "ma misure mitigative ci sono? Le avete individuate, le avete valutate?", "mi scusi, mi scusi! È ampiamente dimostrato che non ci sono misure mitigative. Ci sono misure di evacuazione, assistenza e soccorso".

Cioè, quello che ci è stato presentato come il principale autore del sistema integrato di sicurezza di R.F.I. cosa ci sta dicendo? Quando passa il treno, intanto, scansati; se deraglia, scappa. Questo ci sta dicendo.

E allora, trovo... io forse, per miei limiti, ho

difficoltà ad attribuire, a quanto ci è stato raccontato dal teste De Rosa, la paternità di una filosofia diversa nell'approccio della sicurezza di cui parlava il collega Carloni perché appunto, questo ci è stato detto scansati quando il treno passa, scappa quando deraglia.

E, devo dire, che in questo processo, i tedeschi e gli italiani hanno fatto a gara a chi la raccontava più grossa, con il tratto poi tipico del popolo di appartenenza. Si ricorderà Poschmann seduto là, imperturbabile, granitico, mai un momento di cedimento. Che a me mi ha impressionato, devo dire. Mentendo sapendo di mentire, come ha illustrato bene il Pubblico Ministero E gli italiani, invece, appunto "scansati che il treno passa. Scappa che deraglia".

Si ricorderà l'ingegnere Bonora, le quattro chiacchiere con gli amici rispetto alla ripetizione delle analisi sulle vernici... con quell'improvvisazione, quindi, che tante volte ci contraddistingue ma che qui mi ricorda l'Armata Brancaleone, che parte per le Crociate.

E che peraltro poi non vi fosse una valutazione dei rischi specifica ce l'hanno detto anche gli RLS, sentiti in quest'aula. Non li cito tutti, ovviamente. Vi cito soltanto il teste Nicoletta, RLS costituito Parte Civile, verbale del 29 aprile 2015, pagina 131. Perché vi cito questo... unicamente questo RLS? Perché Nicoletta è l'RLS della divisione cargo cioè, della divisione che

specificatamente si occupava del trasporto di merce e di merci pericolose. È l'RLS di quei macchinisti che guidavano quello sciagurato treno quella sera e cosa dice alla precisa domanda? "Quali sono - gli chiedo - i rischi che affrontate nella valutazione... nella valutazione rischi?", scusate la ripetizione. "I rischi che sono quelli tipici - pagina 131 - del lavoro, ad esempio gli attraversamenti dei binari, la scelta dei dispositivi di protezione individuale, l'igiene dei locali, eccetera". Ma, quando io poi gli chiederò, "ma rispetto al trasporto di merci pericolose, quindi? Rischi legati a deragliamenti, esplosioni, incendi, sono previsti? Sono contemplati nel documento di valutazione di rischi?", "no"... "a cui è chiamato a partecipare?", "no, non sono contemplati". E ancora "ma lei sa se esiste un documento di valutazione dei rischi a livello societario, che contempli appunto questo rischi che ho appena elencato?", "no, no, non sono mai stato consultato su questa materia".

E allora, colpito da tutte queste risposte, soprattutto colpito da quello che ci ha detto Genovesi, che ci ha detto De Rosa, che quindi "non avevamo dati incidentali che ci portassero... che ci dovessero portare a compiere una valutazione dei rischi specifica", che quindi... che quello che interessava era che il treno sviasse, poi se svia o deraglia... va be', giriamoci dall'altra parte,

evidentemente, anzi scappiamo. Che quindi, si fa la valutazione dei rischi soltanto presso gli scali merci. Alla luce di tutte queste... che è indifferente se io trasporto patate o GPL.

Alla luce di tutte queste domande mi sono chiesto: ma... da Avvocato, avrei detto di provincia, ma sono state abolite, almeno nell'immaginario collettivo. Diciamo, da Avvocato di paese quale sono, mi sono chiesto: ma di cosa si discuteva in quegli anni in Europa? Di cosa si discuteva presso l'E.R.A., presso l'Otif, presso la Commissione di Esperti RID? Qual E.R.A. lo stato dell'arte rispetto al trasporto di merci pericolose?

E... per darmi una risposta a questa... a queste domande, ho deciso di non utilizzare una categoria giuridica, non utilizzare una categoria scientifica, ma utilizzare la categoria del buon senso, di quel buon senso che credo fosse stato Darwin, quindi si risale un po' nel tempo ma, evidentemente di metodo scientifico se ne intendeva, di quel buon senso che se utilizzato, ci consente di non intraprendere la strada, di non percorrere la strada dall'errore.

E allora andiamo a vedere, appunto, qual era lo stato dell'arte dell'epoca. E per fare questo, utilizzerò quel documento dell'E.R.A., che voi già ampiamente conoscete, che è stato già anche illustrato dalla Procura, che però vi invito a leggere attentamente, perché fra quelle

pagine, in quelle righe, troverete le risposte a queste domande.

Noi sappiamo che l'E.R.A. arriva a quel documento nel maggio del 2009, sappiamo che ci arriva perché c'è una commissione di RID esperti, di esperti RID che nel novembre, credo, del 2007, va a emettere in via provvisoria una raccomandazione circa l'adozione obbligatoria del detettore di svio sui carri merci trasportanti merci pericolose, che avrebbe dovuto poi essere inserita nel RID del 2011, e sappiamo anche poi l'E.R.A. fa... costruisce quella... complessissima e poco condivisibile, diciamo così, valutazione costi/benefici, per arrivare poi alla decisione finale.

Ma sapete perché si arriva, o meglio la Commissione RID arriva ad emettere quella provvisoria raccomandazione? Perché ci sono dei paesi che stanno spingendo in quella direzione. Ci sono dei paesi che dicono "attenzione, dobbiamo inserire il detettore di svio come misura di sicurezza obbligatoria per i carri che trasportano merci pericolose".

Un paese, lo sapete, penso ormai si sia ampiamente sottolineato, è la Svizzera. Ma c'è un altro paese che sta spingendo in quella direzione. Pagina 16 del documento dell'E.R.A. È un paese che negli anni '90 si è posto il problema di trasferire il trasporto di merci pericolose da strada a rotaia. Ha creato un gruppo di

studi... di studiosi per affrontare il problema perché, naturalmente, trasferendo da strada a rotaia il traffico di merci pericolose si è chiesto e si è posto il problema di fare una corretta valutazione dei rischi, di fare una corretta valutazione dei rischi, soprattutto si dice, lo dice l'E.R.A. a pagina 10... 16: "per tranquillizzare le popolazioni". Perché naturalmente si sa che se trasporto merci pericolose e mi deraglia un treno in un centro abitato poi abbiamo effetti catastrofici. Diceva, appunto, si era posto questo problema e andava alla ricerca di quelle misure di sicurezza che riteneva più efficaci. E poiché il problema principale del trasporto di merci pericolose è il deragliamento, ci dice l'E.R.A. riportando quando riferiva questo paese, viene individuato il detettore di svio come misura che... più efficace e migliore.

Sapete qual è quel paese? È la Germania. È la Germania che credo tutti, qui dentro, possano... sicuramente ritenere che abbia quelle capacità... una capacità tecnica sperimentale e di esperienza simile all'Italia.

La Germania, insieme alla Svizzera stanno spingendo in questa direzione, stanno spingendo nella direzione dell'adozione dei detettori di svio come misura di sicurezza efficace ed efficiente.

E cosa fa allora l'E.R.A.? L'ha già detto il dottor Amodio, chiama i paesi e gli dice "guardate, mi mandate i

dati incidentali?" e sappiamo che ci sono tre paesi che svolgono in maniera precisa e puntuale il loro compito, il compito che gli ha affidato l'E.R.A. Pagina 10 del documento dell'E.R.A. Una è la Francia, che riporta un elenco completo di 160 deragliamenti in dieci anni; una è la Danimarca, che riporta 235 deragliamenti; e guarda caso, guarda... strano, una è l'Italia che riporta 45 deragliamenti in sette anni.

Ma come? Non ci era stato detto che non avevamo dati incidentali per cui io dovessi compiere una valutazione dei rischi proprio per il trasporto di merci e merci pericolose in maniera particolare?

È chiaro che quando si parla d'Italia qui si parla di R.F.I., perché lo sappiamo bene che la banca dati che contiene gli eventi incidentali la gestisce R.F.I. E nonostante quelle criticità che quella banca dati aveva, e che sono segnalate in quel documento da me prodotto della direzione investigativa del 2011 del Ministero dei Trasporti, che segnala che la banca dati non è conforme alla direttiva sulla sicurezza, soprattutto per quanto riguarda proprio l'individuazione delle causa prime, delle cause secondarie, eccetera, che porterà a una riclassificazione, nel 2011, del 86% dei dati incidentali di quella banca dati, che contiene quelle falsità di cui ci ha parlato il dottor Giannino, nonostante tutto l'Italia riesce a portare... a inviare 45 deragliamenti

in sette anni, come dato incidentale.

Peraltro poi l'E.R.A. fa propri altri dati, proprio specifici sul deragliamento dei treni trasportanti merci pericolose, sono quelli svizzeri, da 40 a 45, sono quelli olandesi, 52, e quelli francesi, 51.

Ma non contenta l'E.R.A. cosa fa? Dice, mah, andiamo a vedere cosa ci dice l'Eurostat, utilizziamo i dati grezzi dell'Eurostat e... pagina 30 del documento dell'E.R.A., ci viene detto che avevamo 500... l'Eurostat riferisce di 500 deragliamenti significativi l'anno, di cui il 60% si dice riguardano il trasporto di merci pericolose, perché si dice il trasporto (inc.), il trasporto di merci pericolose è meno sicuro di quello... tra... del trasporto, diciamo, dei passeggeri. E anche qui, a buon senso, ho difficoltà a capire perché sia meno sicuro, ma comunque.

Quindi, si parla di 300 deragliamenti significativi l'anno su linea aperta, su linea aperta. Leggetevi la nota 17 a pagina 30, che ci spiega e ci dice "possiamo inoltre considerare che tutti i deragliamenti significativi riferiti nell'Eurostat si verificano su linea, in quanto risulta improbabile che un deragliamento che si verifichi in una stazione di manovra o di smistamento provochi danni significativi in base alla definizione di Eurostat di significativo".

Ma come? Ma ci era stato detto che si doveva soltanto



guardare agli scali merci? La valutazione dei rischi la dovevo fare soltanto lì? Falso, falso. Perché i dati Eurostat ci dicono: guardate, attenzione, il deragliament ce l'abbiamo... significativo, ce l'abbiamo su linea aperta.

E allora poi l'E.R.A. che cosa fa ancora? Decide di consultare anche le principali associazioni, ovviamente che si occupano di trasporto ferroviario. E sapete qual è una delle... prime e principali associazioni che viene consultata? Il CER, presieduto dall'ingegner Mauro Moretti, che evidentemente, forse, avrà avuto sul suo tavolo il dossier dell'antisvio in quei mesi, in quegli anni.

Il CER del... presieduto dall'ingegner Mauro Moretti.

Poi sappiamo, l'abbiamo visto, si parla... si prendono in considerazione le varie sostanze in quel documento dell'E.R.A. GPL, cloro, eccetera. Si parla di area d'impatto, il GPL è 2400 metri quadrati. Si parla di letalità delle varie sostanze, si va a vedere quante... quale letalità hanno le varie sostanze, il GPL riporta 100% di letalità. Non ci avevano detto, qui in quest'aula, quello che ha creato principalmente il sistema integrativo di sicurezza di R.F.I. che è indifferente se io trasporto persone, patate o GPL? Falso anche questo, falso.

E naturalmente poi l'E.R.A. prende in considerazione

l'esperienza svizzera. Ora non mi dilungherò troppo sull'esperienza svizzera, perché ne ha già parlato abbondantemente la Procura.

La Svizzera aveva avuto tre grossi incidenti alla fine degli anni '90, legati al trasporto di merci... di merci pericolose, in particolar modo petrolio, sversamento, grandi incendi e naturalmente... fortunatamente senza coinvolgimento di vite umane e naturalmente si era posto il problema di dire ma se mi deraglia un treno a Viareggio o a Berna, non lo so, mi dovrò porre il problema che se mi... abbiamo una fuoriuscita di cloro o di petrolio piuttosto, poi abbiamo degli eventi catastrofici?

E infatti va a implementare, in quegli anni, se... su 632 rotabili... treni, il detettore di svio EDT-101 omologato UIC. Poi ci torneremo su questa omologazione.

Per chiarire una contestazione che fu fatta all'udienza preliminare. L'esperienza svizzera è un'esperienza positiva. Il dottor Giannino ci ha fatto vedere i report dell'autorità svizzera.

Durante l'udienza preliminare fu detto "mah, poi la Svizzera non ha implementato sugli altri carri... su tutti i suoi carri il detettore di svio". Leggetevi la nota... ora se la trovo... non so se riesco a trovarla al volo... va be'. Dove si chiarisce perché non c'è stata un'implementazione successiva, ci viene detto "guardate,

la Svizzera..." il trasporto di merci pericolose, in Svizzera, era legato soprattutto al cloro. Erano state chiuse delle fabbriche di cloro, il rischio non era più un rischio inaccettabile, perché si erano adottate misure di sicurezza, soprattutto il detettore di svio. Quindi, l'esperienza svizzera è un'esperienza positiva. Tant'è vero che era stato eliminato anche il problema dei falsi allarmi, l'abbiamo sentito. Falsi allarmi non ce n'erano più, tant'è vero che l'E.R.A. non li prende neanche in considerazione come punto di criticità quando va a fare quella valutazione dei rischi. Ce l'ha detto il teste Presciani.

E proprio in relazione al teste Presciani... scusate un attimo solo che devo trovare il... il verbale... proprio il teste Presciani è una miniera di informazioni importantissime, per quanto riguarda il detettore... il detettore di svio.

Verbale del 9 marzo 2016. Chi è Presciani? È il dirigente, il funzionario non lo so quale qualifica avesse, ma che era stato inviato in quegli anni presso l'UIC, se non vado errato, da Trenitalia, per seguire proprio gli sviluppi tecnologici legati al detettore di svio.

E cosa ci dice il teste Presciani? Ci dice che, a domanda precisa del dottor Giannino, pagina 109, "quindi... l'UIC può emettere una fiche per un dispositivo ritenuto non

efficace?", "se è ritenuto non efficace, no", quindi ci dice il teste Presciani che innanzitutto il detettore di svio è efficace, l'EDT-101.

Ma il dottor Giannino, a un certo punto, gli chiede un'altra cosa, pagina 111. "Le faccio una domanda banale, ma per togliere ogni dubbio. Quindi, se la UIC non può omologare un dispositivo ritenuto inefficace, allo stesso modo o a maggior ragione non potrebbe omologare un dispositivo ritenuto pericoloso", "convengo" dice il teste Presciani, che ci dice allora che l'EDT-101 non solo era efficace ma non era nemmeno pericoloso. Tant'è vero, sempre a pagina 110, a un certo punto, il dottor Giannino gli chiede conto anche delle prove di Berlino. "Nelle prove di Berlino - che erano poi quelle prove che vengono effettuate dal politecnico di Berlino, proprio in relazione al EDT-101 - nelle prove di Berlino, il carro lanciato a 50 all'ora, con l'intervento... e fatto sviare, si è ribaltato?", "no, il carro non si è ribaltato". Questo è un dato su cui poi torneremo.

Il teste Presciani che a un certo punto ci viene a dire... che Trenitalia tutto sapeva del detettore di svio fin dall'inizio, sia i pregi, sia i difetti, sia i pregi sia le criticità.

E allora io mi sono chiesto, sempre richiamandomi a quel buon senso di cui parlavo inizialmente: ma non ci ha appena detto il teste Presciani che era efficace, che non

era pericoloso, che non c'erano più falsi allarmi? Lui dirà il teste Presciani "uno o due falsi allarmi all'anno su mille carri". All'epoca l'E.R.A. non la riprenderà più in considerazione la problematica dei falsi allarmi.

E allora mi sono chiesto: ma allora, quali sono queste criticità? Perché il teste Presciani ci parla di criticità legate al detettore di svio? E mi sono chiesto se... mi sono fatto questa domanda. Vuoi vedere che la criticità è legata a quella frenatura pneumatica automatica che sottrae il controllo ai ferrovieri? Di cui, fra l'altro, il collega D'Apote tante volte ci ha ricordato in quest'aula: "eh, frena automaticamente, i ferrovieri non possono controllare... i macchinisti non posso controllarla".

Ma anche qui il teste Presciani ci dà una risposta chiara. Pagina 109. Parlando del detettore di svio dice "lui introduce delle frenature aggiuntive che di per sé non sono un pericolo da sole, però fanno aumentare il numero di frenature che ha globalmente un'influenza sul sistema". Eccola la criticità, è di natura economica, è di natura economica. Perché, aumentando la possibilità di frenature, interrompo la corsa del treno.

Tant'è vero che... tant'è vero che... vediamo se riesco a trovarlo... pagina 14 del documento dell'E.R.A. A un certo punto l'E.R.A. va ad esaminare i vari tipi di detettore: rilevatore elettronico senza cavo, rilevatori

attivi pneumatico-meccanici - che è il nostro EDT-101 - sistema di trasmissione e pressione a impulsi, rilevatori elettronici dotati di cavo. E cosa dice l'E.R.A.? "I vantaggi e gli svantaggi di queste tecnologie sono stati discussi dal RID, che ha considerato che il sistema meccanico pneumatico indipendente fosse quella che riuniva in sé più vantaggi che svantaggi".

La stessa E.R.A. ci dice: guardate, quello più sicuro e più efficace, allo stato attuale, nel 2009, è l'EDT-101, che prevedeva la frenatura automatica.

E poi, si ha l'onestà quantomeno intellettuale, in quest'aula, di riconoscere che sul SCMT è prevista la frenatura pneumatica automatica di emergenza? Perché sul SCMT prevista la frenatura automatica pneumatica di emergenza. Si ha questa onestà intellettuale di riconoscerlo?

Si è mica detto che l'SCMT, ah, è pericoloso, manda in frenatura in treno, non lo montiamo? No, sicuramente no, perché l'SCMT è una misura di sicurezza sicuramente rilevante, sicuramente rilevante.

E del resto, e del resto, se anche, se anche e non lo... non lo costituisce, ovviamente, se anche la frenatura pneumatica fosse un problema, ammettiamo pure che costituisca un problema, ma noi abbiamo avuto qui un testimone, forse uno dei pochi testimoni che ci è venuto a raccontare la verità, Guidi, che ci ha detto che

Trenitalia, "nel 2005, aveva sviluppato quella tecnologia che avrebbe consentito, comunque, di eliminare questa problematica", comunque di eliminare questa problematica. La famosa... ora la dico in maniera anche semplicistica, scatoletta che manda il segnale al macchinista. Nel 2005. Si era addirittura arrivati, come ha già illustrato la Procura, a costruire il business plan e si sa che, quando si costruisce il business plan, vuol dire che io ho la tecnologia, che io sto valutando tempi e costi per implementare quella misura di sicurezza. E perché Guidi, o meglio Trenitalia, si pone il problema di individuare... lì era una cosa ancora più raffinata, eccola la capacità tecnico-sperimentale che tutti noi riconosciamo alle ferrovie, perché era veramente un antisvio, prevedeva lo svio, non interveniva a svio avvenuto. Perché Trenitalia si pone quel problema lì? Ce lo dice Guidi: "perché ci stavano ponendo il problema... o meglio, volevamo trasferire il traffico di merci pericolose, con quote significative, da strada a rotaia". E allora io lo devo rendere sicuro il trasporto di merci pericolose, perché aumenteranno i treni che attraversano i centri densamente popolati.

Non le ricorda il discorso fatto in Germania da quel gruppo di studiosi che si ponevano il problema del deragliamento, che valutavano i rischi, che avevano individuato il detettore di svio come misura efficace ed

efficiente?

E guardate che le date non sono casuali, eh? Se le mettiamo in fila, ci prendono per mano e ci conducono verso colui che è il reale e principale responsabile della strage di Viareggio. Perché nel 2006, nel giugno 2006, abbiamo il business plan, ovvero quel piano di investimenti rilevanti di gruppo. Rilevanti di gruppo perché prevedeva l'acquisto di carri merci e comunque, sarebbe stato rilevante di gruppo anche nel caso del noleggio, perché c'era la tecnologia da implementare, il personale da formare, eccetera e chi è che diventa amministratore delegato della holding nel settembre 2006? Credo, nel settembre. L'ingegner Mauro Moretti. Quell'ingegner Mauro Moretti che di lì a pochi mesi firmerà la disposizione 100 del 2007, che - e poi ci tornerò velocemente - tutto mette nelle sue mani. Tutti gli investimenti passano dal tavolo dell'ingegner Mauro Moretti.

E sempre nel 2006, guarda caso, sempre nel 2006, i costi dell'Alta Velocità, da 15 miliardi passano a 35 miliardi, ce lo dice il dottor Rivella e guarda caso, se si può proiettare, la Corte dei Conti, proprio nel... a partire dal 2006, 2007, 2008 e 2009 segnala quel decremento di investimenti in materia di sicurezza.

E non si venga qui a sostenere che siccome si era tanto investito prima, eh, basta, ora si è troppo investito,



perché devo continuare ad investire? Perché era il piano quinquennale, era un piano industriale che partiva dal 2006 al 2010.

Mi dite voi chi è quell'industriale, quell'imprenditore serio che fa... che redige un piano industriale e dice "ho già investito tanto prima, ora è inutile che investa, vediamo cosa succede fare cinque anni". E il dottor Rivella, a pagina 33 del verbale... del verbale... glielo dico subito, se lo trovo, comunque... è il verbale... del 17 giugno 2015. A pagina 33 ci dice una cosa bene precisa: "guardate che gli investimenti in sicurezza si fanno in R.F.I., è lì che c'è l'investimento. E quello che dice la Corte dei Conti vale per tutto il gruppo", vale per tutto il gruppo.

Però, c'era la necessità, evidentemente, di risanare le Ferrovie, per questo viene chiamato l'ingegner Mauro Moretti perché, nel 2006, il bilancio si chiude con oltre due miliardi di perdita, con oltre due miliardi di perdita. Si chiama allora l'ingegner Mauro Moretti che, ci dice Braccialarghe, "tutto sa di Ferrovie, tutto sa di Ferrovie", si ricorda? Tante volte l'abbiamo sentito dire questo, che... l'ingegner Mauro Moretti... quant'è bravo l'ingegner Mauro Moretti, che tutto sa di Ferrovie e anche di sicurezza.

Ma guardate che non è mica un'attenuante, è un'aggravante questa. Perché io... qui sono d'accordo con l'Avvocato

D'Apote, è una delle poche volte che sono d'accordo con l'Avvocato D'Apote. È vero: l'ingegner Mauro Moretti è competentissimo. Anche in materia di sicurezza, ma non è un'attenuante, è un'aggravante. È un'aggravante.

E allora forse e forse sì, che è pleonastico, qualcuno chiamato a risanare le Ferrovie, che presentavano nel 2006 quel bilancio di oltre due miliardi di perdita, qualcuno doveva risanarle, ha scelto di risanarle, concentrando gli investimenti dove sapeva che c'era un ritorno economico cioè, nell'Alta Velocità, tagliando però in sicurezza.

Cioè, lì sta la... la causa primaria e principale dell'incidente di Viareggio. Lì sta la causa primaria dell'incidente di Viareggio.

E vede Presidente, questo difensore all'udienza preliminare aveva chiesto una modifica del capo d'imputazione per l'ingegner Mauro Moretti e per i vertici di R.F.I. e Trenitalia, sotto il profilo dell'elemento soggettivo, perché riteneva che l'ingegner Mauro Moretti, Elia e Soprano dovessero rispondere di dolo eventuale, perché c'è una scelta industriale strategica a monte dell'incidente di Viareggio. Quello che vi ho appena illustrato, perché l'ingegner Mauro Moretti questo ha scelto di fare, ben sapendo e conoscendo quello a cui andava incontro. Sarà bene che, d'ora in avanti, cominciamo a guardare quello che entra

dal... dall'estero.

Però, va be', ci accontenteremo di una condanna per un reato colposo e bene ha fatto, e bene ha fatto la Pubblica Accusa a chiedere sedici anni. Anche a dispetto di qualche Ministro che va in televisione a dire che è troppo elevata, a processo in corso, che è troppo elevata la condanna di sedici anni per l'ingegner Mauro Moretti. Che va al di là del... delle responsabilità personali. Bene ha fatto la Procura, bene ha fatto la Procura.

Peraltro, Ministro di uno Stato che non ha avuto neanche la dignità di costituirsi Parte Civile in questo processo, a fianco dei familiari, che ha preferito transare, monetizzare quello che era successo a Viareggio.

E allora, tornando, e mi scuso per la digressione... ah, un'altra considerazione volevo fare prima che... se non mi scappa. Neanche si venga a sostenere che non si poteva investire perché lo Stato e il Ministero non ci dava... non ci dava i soldi. Anche questo si è sostenuto in questa... in quest'aula.

Io... questo difensore ha prodotto tutta una serie... anche banale, eh, di documentazione, per altro.. individuate sul sito della holding, dove vediamo chiaramente che quando l'ingegner Mauro Moretti ha voluto trovare i soldi, li ha trovati.

300 milioni per treni regionali, BOND da un miliardo e

mezzo, addirittura in quei (inc.) che io ho prodotto c'è... ce n'è uno che dice "Moretti? Stato non paga? - credo si riferisse al pagamento, proprio, dei dipendenti - BOND da 1,5 miliardi!"

E vi è di più. C'è la testimonianza della dottoressa Fiorani, della dottoressa Fiorani che io non credo di riuscire a individuare... forse... della dottoressa Fiorani, verbale del 6 aprile 2016, pagina 121 e seguenti, anzi in particolar modo a pagina 124, ci dice innanzitutto che la holding è come una banca, che quindi poteva tranquillamente ricorrere al mercato e quando io gli sottopongo quei documenti che ho poc'anzi ricordato, andando ben oltre a quello che io gli stavo chiedendo ci dice: "sono a conoscenza, diciamo, del fatto che per quello che riguarda Rete Ferroviaria... - prima ci aveva detto che Rete Ferroviaria non poteva andare sul mercato, non è appetibile, non avrebbe mai trovato fondi, banche, non poteva emettere prestiti obbligazionari - ... la holding, perché noi lo abbiamo richiesto, ha emesso titoli obbligazionari per noi, per finanziare una parte del progetto AV, Alta Velocità". Pagina 125: "Lo Stato (inc.) detta rete - la rete ferroviaria - che il grande progetto dell'investimento dell'Alta Velocità Torino - Milano - Napoli doveva essere in parte finanziato con i ricavi del pedaggio. Quindi noi abbiamo acceso dei prestiti obbligazionari e li abbiamo... e li dovremmo..."

li stiamo pagando e li stiamo restituendo attraverso il pedaggio ferroviario”.

E allora, anche quello che ci è stato detto che non si poteva... eravamo vincolati al contratto di programma, il Ministero non ci dava i soldi, è una falsità, è una bugia, perché ce l'hanno detto loro, ce l'ha detto il teste Fiorani che poteva la holding, è una banca, che poteva ricorrere al mercato. La stessa R.F.I. poteva farlo e l'ha fatto per l'Alta Velocità.

E allora perché non si è fatto per la sicurezza? Perché non si è fatto per la sicurezza? Forse perché qualcuno si doveva fregiare del merito di avere risanato le Ferrovie e se andava sul mercato indebitava ulteriormente... indebitava ulteriormente la holding e forse allora ha preferito nascondersi dietro un contratto di noleggio perché se i treni sono i miei, è chiaro che io devo adottarle quelle misure di sicurezza, non posso mica dire che è colpa di chi mi ha noleggiato il treno. Non lo potrò dire, non lo potrò dire, sbagliando, peraltro, come ha illustrato giustamente... come ha illustrato giustamente la Procura.

E allora, ora sì, veramente, tornando al detettore di svio, noi sappiamo che poi l'E.R.A. non... emette (inc.) raccomandazione circa la non obbligatorietà del detettore di svio. Ma non è che lo vieta, non lo rende obbligatorio.

Io penso che questo sia chiaro a tutti ormai. Non è che lo vieta, non lo rende obbligatorio.

Se andare sempre a leggere il documento dell'E.R.A., lo dice chiaramente a pagina, se non vado errato, 59. Ci dice l'E.R.A. chiaramente che sia il RID, sia la direttiva comunitaria, sia il RID, sia la direttiva comunitaria sulla sicurezza "consentivano agli Stati - e quindi alle imprese Ferroviarie R.F.I. e ai gestori - di adottare misure... e anche i detettori di svio, che ritenessero più idonee", perché ci dice l'E.R.A. che il RID non contiene una univoca... un univoco concetto di rischio accettabile, l'unico limite, lo sappiamo, sono le specifiche tecniche di interoperatività.

Un'E.R.A. che infatti riduce (inc.) posa tutta una questione economica, ce l'ha detto Presciani. Ha cercato di svicolare, ma pressato dal dottor Giannino, poi l'ha dovuto ammettere che quella valutazione dei costi è una valutazione prettamente economica.

Ma andatevi a leggere il punto 6)... il paragrafo 6.3 del documento dell'E.R.A., ci dice che con il detettore di svio in termini assoluti si sarebbe potuto salvare tre vite l'anno per il trasporto di merci pericolose. Ma dice anche addirittura che si sarebbero potute salvare... si sarebbe potuta salvare una vita l'anno per il trasporto di merci. Quindi, il detettore di svio sarebbe stato sicuramente efficace anche per il trasporto di merci.

E allora io vi chiedo se la possibilità di salvare tre vite umane costituisca o meno un rischio accettabile per la nostra giurisprudenza. La risposta è no.

Quindi, non solo, non solo il detettore di svio era una misura di sicurezza esigibile, ma era doverosamente e necessariamente esigibile. Doveva essere implementato, doveva essere implementato.

Sappiamo poi che... appunto, l'E.R.A. arriva a non fare il suo... a non imporre, in maniera obbligatoria, il detettore di svio. L'unico limite, lo sappiamo, è quello legato alle specifiche tecniche di interoperatività che però, come ci dice anche Guidi, non riguardano il nostro carro. Il nostro carro è un carro nazionale, nord-sud carro pieno, sud-nord carro vuoto. E del resto, che potessero... che potessero essere adottati i detettori di svio ce lo dice anche l'ingegner Chiovelli che, a precisa domanda, ci dice "sì, sì, certo, certo che potevano...", verbale del 24 giugno 2015, pagina 145: "consentiva però - ovviamente l'E.R.A. - la possibilità di adottare il detettore?", "sì, sì, sì, assolutamente sì, assolutamente sì. Ma aggiungo, in Svizzera, già da tempo, c'erano carri che avevano questi dispositivi".

Ma sa chi dà un'identica, analoga risposta? Il professor Diana, che credo nessuno qui in questa aula possa dire che abbia del risentimento o comunque, motivi di rancore nei confronti delle Ferrovie e dell'ingegner Mauro

Moretti.

Ebbene, l'ingegner Diana... se trovo la pagina, solo un momento... a precisa domanda di questo difensore "ma l'E.R.A. ammetteva la possibilità - pagina 146, verbale 11 novembre 2015 - ma l'E.R.A. ammetteva la possibilità per il singolo Stato e quindi, per le singole imprese ferroviarie...", non mi fa neanche finire la domanda "sì! - dice il professor Diana - Sì, anche per le imprese ferroviarie", "se lo sa, eh, di adottare i detettori di svio", "sì, tant'è vero che gli svizzeri lo avevano utilizzato... voglio dire".

Questo il professor Diana ce lo viene a dire, che sicuramente di Ferrovie, come ho già detto, se ne intende.

Ma il professor Diana poi ci dice un'altra cosa. Pagina 148: "rispetto al SCMT sì che avevamo dei problemi di interoperatività, sì che lì c'era un problema di interoperatività, perché - dice - ogni paese - pagina 149 - ogni paese c'ha il suo SCMT, tant'è vero che se un treno - dice - mi entra dalla Francia, sono costretto a cambiare il locomotore".

Allora vede che forse anche quelle specifiche tecniche di interoperatività ci sono state presentate come un muro invalicabile, così invalicabili non sono. Che quando c'è la necessità doverosa di aggirarle, diciamo così, il modo si trova.



E allora chiediamoci ora, e vado a chiudere sul detettore di svio, se il detettore di svio avrebbe avuto un qualche efficacia nella nostra... nel nostro incidente ferroviario. E qui mi rimetto ai calcoli del professor Toni, confermati anche dall'ingegner Orsini.

Sono due le velocità rilevate dal locomotore, una è il DIS e una è l'SCMT. C'è uno scarto di pochi chilometri orari, ma cosa ci dice il professor Toni? Confermati dall'ingegner Orsini? Guardate che quale che fosse la velocità, nell'ipotesi della velocità minore, il detettore... il treno si sarebbe fermato al passaggio a raso, nell'ipotesi della velocità maggiore avrebbe sì raggiunto la zampa di lepre, ma a una velocità di 18 chilometri orari e non avrebbe avuto quella forza cinetica per ribaltarsi.

Si ricorda, forse dico una castroneria dal punto di vista ingegneristico, ma il buon senso mi porta a farla questa considerazione. Si ricorda quelle prove di Berlino per cui a 50 chilometri orari frenati... sviati, frenati il treno non si ribalta? Qui ci arrivava sulla zampa di lepre a 18 chilometri orari. E devo dire che a me non è che mi ha mai tanto appassionato il tema zampa di lepre, picchetto, questa... diatriba che ci siamo portati dietro per molti anni. Anche qui sono d'accordo con l'Avvocato D'Apote.

È vero, è vero, io ritengo naturalmente che sia stato il

picchetto, sempre richiamandosi a quel buon senso, perché è l'unico elemento che sporge dal piano del freno.

Ma è vero che è indifferente che sia stata la zampa di lepre o il picchetto, perché come ha detto... è stato già ricordato dal collega Carloni, come ha detto l'Avvocato D'Apote, la ferrovia non è un tavolo da biliardo, sono diversi gli ostacoli, sono diversi gli ostacoli, la zampa di lepre, il picchetto. Ma proprio per questo io dovevo compiere quella valutazione dei rischi e individuare quelle misure, e il detettore in primis, che avrebbe sicuramente evitato quello che è successo a Viareggio. Perché il professor Toni ci sta dicendo questo: se fosse stato montato il detettore di svio, noi non saremmo qui a celebrare un processo per trentadue morti, per decine di feriti, per una parte di Viareggio ridotta a uno scenario di guerra. È questa la drammatica verità, è questa la drammatica verità. Perché si sa, e lo dirà qualche collega in quest'aula, che se deraglia il treno, andiamo... che trasporta materiale pericoloso, merce pericolosa, andiamo incontro a una catastrofe. Stesso ragionamento che fanno in Germania e stesso ragionamento che ha fatto il dottor Guidi, l'ingegner Guidi, credo.

E se ancora avessi dei dubbi che... il detettore di svio non avrebbe avuto conseguenze, se montato, io vi sottopongo, l'ha già fatto con altro documento la Procura, quella direzione... quella relazione annuale

2011, direzione generale per le investigazioni ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture, che io avevo prodotto rispetto alla banca dati, ma che dice anche un'altra cosa.

Pagina 24, leggetela. "Si può affermare con notevole certezza che l'incidente di Viareggio avrebbe avuto conseguenze diverse in termini di gravità delle conseguenze se una pronta riduzione dell'energia cinetica in gioco fosse stata indotta dall'azione dei dispositivi rilevatori di svio se adottati". C'è solo un errore in questa affermazione, c'è solo un errore. Non "con notevole certezza", con l'assoluta certezza che niente sarebbe avvenuto. Che niente sarebbe avvenuto. E chiudo richiamandomi sempre a quel buonsenso di cui parlavo prima, perché il buonsenso poi torna anche alle Ferrovie, eh, torna anche alle imprese ferroviarie, l'ha già detto anche la Procura.

Io ho prodotto, non mi ricordo a quale udienza, credo fosse l'udienza del... del 24 giugno, mi sembra, non ricordo, due report. Due report che ci testimoniano come l'impresa ferroviaria Trenitalia, vede che aveva ragione Diana, che quando poi l'impresa ferroviaria può andare, indipendentemente da quello che ha detto (inc.), a implementare il detettore di svio, sta sperimentando ora il detettore di svio. Abbiamo un primo report nel 2015, siamo nella seconda fase ora, il 18 maggio 2016, e sa

qual è? Sono due i detettori di svio, ma uno è l'EDT-101. Uno è l'EDT-101 e allora, quella sperimentazione ben poteva essere iniziata forse qualche anno fa, forse quando è stata omologata la UIC nel 2006, se non vado errato, il detettore di svio.

Fortunatamente un po' di buonsenso, alle nostre Ferrovie, è tornato.

Ora, solo un minuto, passo a parlare velocemente della... qui sul detettore ho finito. A parlare velocemente del... velocemente (inc. fuori microfono) velocemente. Della responsabilità dell'ingegner Mauro Moretti come amministratore di fatto.

Parte che ha già trattato il collega Carloni... e... e che è stata anche abbondantemente trattata dalla Procura, sotto il profilo però del... di poteri statutari riconosciuti all'ingegner Mauro Moretti.

Noi sappiamo che il 2947 del Codice Civile attribuisce all'amministratore delegato della holding poteri di direzione e coordinamento. Per giurisprudenza... e sappiamo anche che però, appunto, l'amministratore delegato di una holding si deve limitare, appunto, a dare istruzioni, non può mai compiere atti gestori. Perché se va a compiere atti gestori, chiaramente, assume la carica... la qualifica di amministratore, di ogni amministratore di fatto.

C'è giurisprudenza che sia sufficiente un solo... come ha

illustrato il collega Carloni, ora se si può proiettare... c'è giurisprudenza per cui basta un solo atto rilevante affinché l'amministratore delegato della holding assuma la qualifica di amministratore unico di fatto e il collega Carloni, giustamente, ha evidenziato il contratto della Liguria, rilevantissimo finanziariamente e strategicamente, visto che la Liguria confina con la Francia e quindi, naturalmente, si poneva il problema di un ingresso del concorrente francese.

Ma c'è anche, e la conoscete meglio di me, giurisprudenza copiosa per cui la qualifica di amministratore di fatto si va ad assumere se... se il soggetto compie una pluralità di atti gestori sistematici e non occasionali, quali che siano poi la fase organizzativa dell'azienda in cui si va a intervenire. Si parla di rapporti con i dipendenti, fornitori, clienti, eccetera.

E mi permettete una battuta, che non è mia, è del collega Carloni e quindi non me ne assumo la paternità. Ma se invece di essere qui per discutere, purtroppo, della morte di trentadue morti, fossimo stati in un processo per bancarotta fraudolenta, pensa che qualcuno qui dentro, di tutti i colleghi, potrebbe sostenere che l'amministratore delegato della holding, Mauro Moretti, non è l'amministratore di fatto? Tanti e tali sono gli interventi gestori compiuti... di interferenza compiuti dall'ingegner Moretti che non si fa mancare niente. Del

resto Braccialarghe ce lo dice: "Mauro Moretti cura anche i dettagli".

E allora volevo ripartire dalla... da un documento della Corte dei Conti, che ha già citato il collega Carloni. Si tratta della determina della Corte dei Conti, la 40 del 2008, che ci dà innanzitutto una definizione specifica del tipo di holding che è F.S., perché anche in quest'aula ci è stato detto, anche questo durante l'udienza preliminare, che la holding era una holding finanziaria, si occupava soltanto della gestione di pacchetti azionari, non si occupava assolutamente di treni. Poi finalmente anche lì Braccialarghe è venuto e ci ha consentito di superare questo... questo scoglio.

Ebbene, la Corte dei Conti, sulla cui competenza e imparzialità nessuno possa, credo... alimentare dubbi, giustamente ci dice che oltre alle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di governance per le società operative, F.S. S.p.A. cura istituzionalmente la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse, finanza, relazioni istituzionali, management, cura istituzionalmente la gestione.

Se l'italiano ha un senso, e un senso lo ha, lì c'è scolpita la responsabilità dell'ingegner Mauro Moretti come amministratore unico di fatto dell'intero gruppo. Ce lo dice la Corte dei Conti, cura la gestione. Siamo al di là dei poteri riconosciuti dall'articolo 2947 del Codice

Civile.

E potrei interrompere qui la discussione e farei forse anche la vostra felicità, ma dovrete avere ancora un attimo di pazienza.

Perché il dottor Rivella ci dice "cosa si intende per management? Si intende forse gestione? O si intende scelta dei manager?" e vediamo cosa ci dice, se lo trovo... solo un attimo di pazienza... ah, eccolo qua. Cosa ci dice Braccialarghe? Che già ci ha chiarito che siamo di fronte a una holding operativa. A domanda del dottor Giannino, pagina 210, verbale 4 maggio 2016, "le ripeto - questo è il dottor Braccialarghe, eh - i dirigenti che sono considerati strategici appartengono a un cluster gestito dalla capogruppo", gestito dalla capogruppo. E giustamente il dottor Rivella, nella sua relazione a cui ovviamente mi richiamo, ci dice che "siamo di fronte a dove ci fosse - e c'abbiamo la prova - una gestione dei dirigenti da parte della holding a un atto di ingerenza fortemente rilevante".

E vediamo però se vi sono anche altri... altri atti o momenti in cui riscontriamo questa ingerenza dell'ingegner Moretti nella gestione di Trenitalia R.F.I.

Vediamo in contratti. Li scorro velocemente perché sono stati già... ben illustrati dalla Procura. Vi sottopongo il caso del Piemonte, del luglio 2009. Qui in realtà,

pagina 99 della relazione Rivella, siamo di fronte non a una firma ma a un'ingerenza forte, fortissima dell'ingegner Mauro Moretti nelle trattative.

Perché, cos'era successo? La presidente Bresso aveva minacciato di indire una gara internazionale per la gestione del trasporto ferroviario regionale. C'erano state fra l'altro delle manifestazioni d'intenti, non solo di operatori italiani, ma anche internazionali, soprattutto francesi e tedeschi, e chiaramente si poneva un grave problema per Trenitalia.

A quel punto interviene l'ingegner Moretti. Fra l'altro ci sono stati anche dei toni accesi.

Vi sottopongo soltanto il fatto che a un certo punto, l'ingegner Mauro Moretti scrive alla stampa...

PRESIDENTE - Non si sente bene. (Inc.)

AVV. DALLE LUCHE - Scrive alla stampa. Scrive alla stampa in relazione a questa problematica.

Guardate come si firma o comunque, viene firmato quel... mi viene da sorridere perché appunto, se fossimo stati in una bancarotta fraudolenta non avremmo dubbi sul ruolo dell'ingegner Mauro Moretti.

Mauro Moretti amministratore delegato di Trenitalia. Sarà stato un errore, un refuso? Secondo me è la manifestazione di una realtà fattuale.

Andiamo ancora ad altri contratti, abbiamo il contratto della Puglia, qui abbiamo la doppia firma, Moretti e



Soprano, evidentemente Moretti non si fida del suo collaboratore, tanto che deve apporre la sua firma. Velocemente le scorro, il caso Lombardia, se si può proiettare, abbiamo sentito qui la testimonianza di Laguzzi, qui vado velocissimo, cosa succede? Siamo a una conferenza sulla mobilità, propedeutica alla firma del contratto di servizio e Laguzzi, d'accordo con l'amministratore delegato di Trenitalia Soprano esprime e manifesta la volontà di non firmare quel contratto.

Ebbene, si alza dal... tra l'altro c'erano presenti anche... presenti anche tutta una serie di giornalisti, si alza l'Assessore, di cui non ricordo il nome, non riesco a leggerlo, del Trasporto Regionale della Lombardia e dice a Laguzzi "guarda, c'ho Moretti al telefono, ti dirà di... di firmare" e il contratto verrà fermato.

Nessuno si sogna di chiamare, quantomeno, per conoscenza, diciamo, il Soprano e dire "guarda... che ne pensi? Moretti ci ha detto di firmare il contratto, si firma". Nessuno.

Ma la (inc.) più significativo è il fatto che anche dall'esterno si percepisca che è Moretti l'amministratore di fatto di Trenitalia, perché l'Assessore Regionale della Lombardia non chiama Soprano, chiama Moretti, perché lo sa che a decidere sarà Moretti.

Poi abbiamo il caso Veneto, anche qui vado velocissimo.

Qui si tratta di un protocollo d'intesa, almeno formalmente, che riporta anche in questo caso la firma dell'ingegner Mauro Moretti.

Ma come sottolinea... come sottolinea il dottor Rivella è solo in apparenza un protocollo d'intesa, perché già tutto è deciso per Trenitalia, addirittura il prezzo del biglietto.

Ma c'è di più, e questa è la cosa più interessante. Non solo l'ingegner Mauro Moretti, quindi, ha già deciso tutto per Trenitalia, ma si impegna anche per il tramite della controllata R.F.I. a valorizzare gli investimenti infrastrutturali effettuati che riguardavano il sistema ferroviario, metropolitano e regionale. Cioè, si impegna anche per R.F.I.

Trenitalia non dovrà più trattare niente quando andrà a firmare il contratto definitivo, perché già quello è un contratto definitivo. R.F.I. non avrà neanche bisogno di firmare il contratto.

Poi abbiamo il caso della Toscana, qui non mi dilungo è già stato trattato.

Evidenzio alcuni interventi poi per conto di R.F.I. Due li abbiamo già visto, uno è la Liguria e uno è il contratto del Veneto.

Sono meno numerosi rispetto a quelli che riscontriamo per Trenitalia, ma il dottor Rivella ce lo spiega. Sarebbe stato imbarazzante un amministratore della holding che va

in maniera sistematica e continua a intervenire per conto di R.F.I., visto che è anche il possessore dell'impresa ferroviaria.

E quindi, però abbiamo anche qui delle interessanti evidenze delle ingerenze nella gestione da parte di Moretti. Anche qui le scorro veramente velocemente.

Abbiamo, che ci riguarda in prima persona, nel senso che riguarda la Regione Toscana, il protocollo 17 novembre 2008, dove si impegna per conto di R.F.I. a potenziare la linea ferroviaria Pistoia - Lucca e Livorno - Pisa.

Il protocollo d'intesa... la data dovrebbe essere anteriore al gennaio 2009, per la riqualificazione urbanistica di una serie di aree ferroviarie di Firenze. Qui sembrerebbe che l'ingegner Moretti, pagina 107 della relazione del dottor Rivella, (inc.) negli allegati, sia fornito di procura. Ebbene, il dottor Rivella ha guardato, ha esaminato le visure camerali della holding, di R.F.I., di Trenitalia e di questa procura non c'è traccia.

Protocollo d'intesa del 22 marzo 2010, riguarda qui Viareggio e riguarda anche... s'impegna per conto di R.F.I. a realizzare quel muro di contenimento che forse doveva essere realizzato prima.

Protocollo d'intesa del 4 giugno 2013... quindi, vediamo tutta una serie, nel... per quanto riguarda i contratti del trasporto regionale, degli investimenti

infrastrutturali, dove interviene in prima persona il...  
l'ingegnere, l'ingegner Moretti.

Vado velocissimo. Passiamo un attimo ai licenziamenti dei dipendenti, ai licenziamenti dei dipendenti.

Anche qui, mi... vi voglio sottoporre cosa ci dice Braccialarghe in merito ai licenziamenti dei dipendenti. È il solito verbale, il 4 maggio del 2016, pagina 255. A mia domanda e quindi... dice "quindi, sostanzialmente, diciamo che l'ingegner Mauro Moretti aveva facoltà di licenziare i dipendenti della holding e basta? Possiamo dire così?", "sì", "intervenire nei licenziamenti dei dipendenti della holding?", "sì", "e allora tutti?", "tutti noi, in base ai poteri delegati, avevamo la possibilità di azioni disciplinari, io avevo anche il potere...", io gli dico "ma per i suoi dipendenti?", che Braccialarghe, se non vado errato, all'epoca era un dirigente della holding, "certo". E vediamo se così è.

Ci sono tre rilevanti episodi. Uno è il licenziamento di Dante De Angelis. Dante De Angelis ci dice di avere interloquito... via email o via lettera, ha detto che addirittura con trasmissioni radiofoniche con Braccialarghe, di avere saputo che si era interessato in prima battuta del suo licenziamento l'ingegner Mauro Moretti, ci parla di un incontro al Ministero, presente Braccialarghe e il sindacato per trovare una soluzione perché, caso unico in Italia, credo, non lo so, comunque

sicuramente rilevante, si licenzia un RLS nell'espletamento delle sue funzioni Nell'espletamento delle funzioni che la legge gli riconosce. E... ma non solo, rispetto a questo licenziamento, abbiamo una testimonianza che ci chiarisce come intervenga direttamente l'ingegner Moretti.

La testimonianza di Targetti, verbale 15 aprile 2015, pagina 119. Se lo ricorderà Targetti, storico sindacalista delle Ferrovie, che con Moretti, sindacalista area CGIL, aveva anche compiuto delle rivendicazioni sindacali e che quindi ben conosceva, Targetti si trova a manifestare in occasione di un convegno sul trasporto ferroviario a Firenze, nell'aprile 2009 a sostegno della riassunzione di Dante De Angelis.

È col megafono, passa l'ingegner Moretti, che lo riconosce, pagina 118, "Targetti, sei sempre il solito, ti vedo in forma con il megafono in mano a contestare" e Targetti, forse sperando che qualche... traccia del sindacalista ancora alberghi nella persona dell'amministratore delegato, ingegner Mauro Moretti, gli chiede conto "sì, io sono sempre il solito, ma non sono come te, che lasci licenziare gli operai". E cosa risponde l'ingegner Mauro Moretti? "No, io non faccio licenziare, io licenzio. Io licenzio in prima persona". Perché vede, poi la peculiarità dell'ingegner Mauro Moretti è che lui rivendica sempre... rivendica sempre il

suo ruolo di amministratore unico di fatto del gruppo. A differenza di quello che ci dice il dottor Rivella, che evidentemente sappiamo tutti qual è il suo curriculum di amministratore di fatto ben sa, ci dice "guardate, di solito l'amministratore di fatto si nasconde un po', no? Si nasconde tra i documenti... non firma... magari telefona," ecco, diciamo così.

Invece abbiamo l'ingegner Mauro Moretti che rivendica questo ruolo.

E ancora, il licenziamento di Riccardo Antonini, non sto qui a ripercorrere la vicenda, la conosciamo e sono stati prodotti anche tutti gli incartamenti.

Antonini è un dipendente di R.F.I., verrà licenziato per il suo impegno a fianco dei familiari e forse per aver raccolto quella confessione dell'ingegner Mauro Moretti e ci ha raccontato quello che successe.

Impugna il licenziamento, davanti al Giudice del Lavoro, in quella stanza, si tenta la conciliazione.

Ah, per inciso, in quella stanza c'è Braccialarghe, c'è Braccialarghe in rappresentanza delle Ferrovie.

Si tenta la conciliazione e che fa Braccialarghe? Per quanto può valere, c'ero presente anch'io, perché avrei dovuto testimoniare rispetto ad alcune vicende dell'incidente probatorio. E me lo ricordo Braccialarghe, quel... povero Braccialarghe, che entrava e usciva al telefono. Dall'altra parte Moretti, a un certo punto, si

scoccia e... il Giudice dà quarantotto ore per trovare la conciliazione.

Ma si trattava e stavano trattando dell'intera conciliazione e nessuno si sogna di chiamare Elia. Non viene chiamato Elia al telefono, viene chiamato l'ingegner Mauro Moretti.

Poi abbiamo velocemente questa, l'altro episodio, anche quello, se vogliamo, curioso, del... del Pidazzini, verbale del 15 aprile 2015. Qui, se non vado errato, non vorrei sbagliarmi, scende dal treno o doveva salire sul treno, non ha divisa, incontra l'ingegner Mauro Moretti, il giorno dopo lo... sanzione disciplinare.

Neanche il tempo per il suo datore di lavoro di dire "mah, vediamo un po' che è successo". Il giorno dopo, la tempistica qui è incredibile, il giorno dopo. Perché, evidentemente, il datore di lavoro anche del Pidazzini, Trenitalia, è l'ingegner Mauro Moretti.

Ora, velocemente spero, volevo passare in rassegna... la procedura 100. (Inc.) è stata già trattata, dovete avere un attimo di pazienza perché riveste un'importanza fondamentale.

Sappiamo che la disposizione 100 del 2007 è quella che riguarda proprio gli investimenti. E anche qui ritroviamo quel ruolo dell'ingegner Mauro Moretti che rivendica a sé, appunto, di essere amministratore delegato unico di fatto di tutto il gruppo.

Perché, mentre la precedente disposizione del 2004, che era analoga, non... non è stata... prodotta dalla Procura, non ha una firma, quella 100 del 2007 porta la firma dell'ingegner Mauro Moretti, che ripeto, rivendica questo suo ruolo.

È complessa la procedura e vediamo come... come... si articola in alcuni passaggi, cercando di valorizzare alcuni punto che la Procura non ha, ovviamente... ha fatto un lavoro egregio, ma alcuni punto che per me sembrano rilevanti.

La nostra società, sia R.F.I. che Trenitalia, deve predisporre un piano di investimenti e disinvestimenti, prima novità introdotta dall'ingegner Mauro Moretti, relevantissima dal punto di vista finanziario e concorrenziale, ce lo spiegherà... lo spiga, lo accenna il dottor Rivella, io ovviamente non ci perdo tempo.

E che fa poi la nostra società? Trasmette il piano alla capogruppo ed in particolare a quella direzione centrale strategie pianificazioni e sistemi che è proprio un organo della capogruppo.

La direzione va a classificare e ad individuare quegli investimenti che sono rilevanti di gruppo, cioè quegli investimenti che appunto hanno rilevanza sia finanziaria ma non solo, importantissima per l'intero gruppo.

E poi, sempre la direzione, prepara e allestisce il piano complessivo di tutti gli investimenti e lo passa a quel



comitato di investimenti di gruppo, organo consortile dell'ingegner Mauro Moretti, istituito dall'ingegner Mauro Moretti proprio con la disposizione 100, che ha un ruolo fondamentale. Perché, leggo testualmente, "formula un parere di conformità strategica, economica e finanziaria relativamente al piano della nostra società - R.F.I. o Trenitalia che sia - valida l'elenco dei programmi di investimento e disinvestimento, individua i parametri necessari per le valutazioni economico-finanziarie delle singole iniziative". Cioè, praticamente, il (inc.) dirà alla nostra società come poi andare avanti.

Soltanto a questo punto il piano degli investimenti torna all'amministratore o di R.F.I. o di Trenitalia, acquisito il parere della capogruppo e recepite le eventuali indicazioni.

Solo in questo momento l'amministratore delegato di Trenitalia o R.F.I. porterà e può portare alla approvazione del proprio consiglio di amministrazione il piano degli investimenti.

È chiaro che sia R.F.I. o Trenitalia non ha nessuna autonomia rispetto a quello che è stato già deciso, potrà o autorizzare o al più, e vediamo che non è così, respingere il piano degli investimenti, perché parallelamente l'ingegner Mauro Moretti poi va a validare il piano degli investimenti e disinvestimenti di tutto il

gruppo.

E qui c'è una curiosità che sottopongo alla vostra attenzione. La disposizione 100 non dice nulla dell'ipotesi in cui la nostra società, R.F.I. o Trenitalia, si alzasse, avesse un impeto di autonomia e dicesse "cambio qualcosa". Non è prevista nella disposizione 100.

E allora io mi chiedo, e penso, che forse non è prevista perché è proprio un'ipotesi che non viene presa in considerazione, non c'è autonomia da parte delle nostre società.

Peraltro siamo ancora in una fase embrionale del progetto d'investimento, perché la singola società poi dovrà... definire in maniera precisa, o meglio raggiungere quel grado di precisione tale per cui io possa tenere sotto controllo tempi e costi. E di fatto, quando R.F.I. o Trenitalia avrà raggiunto questo grado di precisione, andrà a redigere una proposta di investimento o disinvestimento secondo un modello allegato alla disposizione 100, che è vincolante in maniera assoluta per tutti gli investimenti rilevanti di gruppo, ma che è lo stesso modello che viene utilizzato anche per investimenti rilevanti per la società ordinari, si ammette soltanto qualche piccola modifica.

E ancora, anche... se durante il piano degli investimenti sorgessero delle nuove esigenze finanziarie, la nostra

società non potrà autonomamente deliberare queste ulteriori necessità, dovrà inserire il tutto in quel... programma, piano trimestrale di controllo che deve essere inviato alla holding.

Ma non contento... è solo a questo punto poi che abbiamo quella differenziazione fra rilevanti di gruppo ordinari e (inc.) società. Il piano di investimenti rilevanti di gruppo deve ottenere nuovamente un parere di conformità della direzione strategica.

Ma non contento... quando arriviamo alla implementazione del piano, noi vediamo che c'è sempre un costante controllo da parte della holding. Cioè, viene monitorato in maniera precisa anche l'implementazione dell'investimento, attraverso il sistema di reporting di gruppo e attraverso il sistema informativo di gruppo, con una flussione di dati mensili, con una flussione di dati mensili. E inoltre la disposizione 100 riconosce sempre alla nostra direzione strategica il potere di assicurare il costante controllo dell'implementazione del piano approvato, il monitoraggio dei costi a vita intera e dell'avanzamento dei programmi e progetti d'investimento, con particolare riferimento a quelli rilevanti di gruppo.

Anche qui l'italiano ha un senso. Se mi si dice che... il controllo è in maniera particolare per gli investimenti rilevanti di gruppo, vuol dire che si controllano

comunque anche gli investimenti ordinari o rilevanti per la società.

Ora vado velocemente perché sicuramente ho preso troppo tempo.

Volevo segnalare soltanto altri due esempi di... di evidente ingerenza dell'ingegner Mauro Moretti.

Abbiamo una tesoreria centralizzata di gruppo, cioè un conto intersocietario, il cash (inc.), come tante holding (inc.), come tanti gruppi (inc.).

Ma anche qui, si rimette alla vostra attenzione la... sempre la determinazione 40/2008 della Corte dei Conti. Cosa ci dice la Corte dei Conti? Che la holding "ha la gestione delle risorse finanziarie del gruppo e provvede alla valutazione e al soddisfacimento dei fabbisogni evidenziati dalle società operative".

Cioè, non solo la holding tiene la casa, non solo detiene la chiave ma decide anche quando utilizzare la chiave, decide anche quando... proprio perché si attribuisce il ruolo di valutare e sindacare l'investimento, decide anche se e in quanto quei fabbisogni finanziari sono dovuti oppure no.

Non sto a ripercorrere tutto quello che ci è venuto a raccontare Della Valle, Montezemolo, eccetera. Faccio solo una battuta. Della Valle e Montezemolo capiscono il potere, lo masticano il potere, sanno dov'è chi decide. E Della Valle, quando ha dei problemi con NTV, non telefona

a Soprano, non telefona a Elia. Cerca l'incontro con Moretti.

Quindi, e qui vado a chiudere, credo di aver... evidenziato... ci sarebbe poi il discorso del sistema informativo di gruppo che... dove si legge... leggete le slide, si parla di mille cedolini... nel sistema informativo di gruppo. Mille cedolini... un milione di cedolini, scusate. Quindi, vuol dire che gestisce tutti i dipendenti del gruppo, il sistema informativo del gruppo. Perché la holding ha seicento, mi pare seicento dipendenti.

Non mi dilungo oltre e credo di aver dimostrato, e ripeto se fossimo stati in un processo di bancarotta fraudolenta sarebbero bastati forse il 10% degli esempi che vi ho fatto, di avere dimostrato, appunto, che Mauro Moretti era amministratore di fatto unico dell'intero gruppo.

Ora spendo veramente velocissime considerazioni in merito alle Parti Civili da me rappresentate.

Mi richiamo, ovviamente, alla costituzione di Parte Civile circa la legittimazione a essere Parte Civile in questo processo. Tutti gli RS oggi costituiti sono tutti rappresentanti di lavoratori che transitano normalmente sulla nostra linea, transitano normalmente su Viareggio.

Abbiamo l'RS Cufari e Giuntini, che sono proprio RS della Divisione Toscana; abbiamo Dante De Angelis che è il... l'RLS dei macchinisti di quel treno che, proveniente da

Roma, fu fermato prima dell'ingresso in galleria... in galleria, presso la stazione di Viareggio, fortunatamente. Galleria mi veniva in mente il discorso della Svizzera, troppe gallerie, come noi, per adottare il detettore di svio. Abbiamo Agostino Nicoletta, RLS della Divisione Cargo, RLS dei macchinisti che conducevano il treno, comunque ripeto, sono tutti RLS che... rappresentano e sono eletti dai lavoratori che si trovano a transitare per Viareggio, in maniera continua. Lo dico con pudore, perché poi la sofferenza sta... è dei familiari, ovviamente. Ma anche gli RLS hanno sofferto questo incidente, perché l'hanno sofferto e l'hanno vissuto come una sconfitta. Una sconfitta, ovviamente, del loro ruolo.

E guardate, il fatto che... e qui sta il danno che si può dire, che hanno subito, il fatto che si interrompa il rapporto di fiducia, perché questo ci hanno detto gli RS e anche quei testimoni che abbiamo sentito, non è tanto un problema di Dante De Angelis come persona fisica, ma è della funzione, della capacità del RLS di assolvere... ai suoi compiti, ai suoi doveri.

Dicevo, proprio l'interruzione del rapporto di fiducia guardate che è drammatica, perché ha incidenze fortissime sulla sicurezza del posto di lavoro, perché se manca quella fiducia nella capacità del RLS di svolgere il proprio ruolo, è evidente che avremo meno segnalazioni,

meno confidenze, meno comunicazione da parte dei lavoratori, perché la funzione del RLS è proprio quella, di essere un lavoratore fra i lavoratori, un lavoratore sullo stesso posto di lavoro, un confidente a cui si può segnalare eventuali problemi legati alla sicurezza. È lì che sta il danno per gli RLS. Perché questo incidente è stato vissuto proprio come una sconfitta. Ce l'hanno detto, ci meno sono segnalazioni, meno comunicazioni. È un danno rilevantissimo, proprio perché incide sulla sicurezza e la tutela dei lavoratori stessi.

Non mi dilungo oltre, perché ho preso troppo tempo. E chiudo. Chiudo con un aneddoto, se mi consentite, che mi ha raccontato l'Avvocato che mi ha insegnato a fare questo mestiere, l'Avvocato Focacci. Non riguarda lui, eh, riguarda l'Avvocato Filastò, che si trovò a difendere un mio concittadino, un pietrasantino, non ricordo gli anni precisi, ma insomma, anni '60-'70, accusato di banda armata.

L'Avvocato Filastò chiuse la sua requisitoria, la sua discussione, la sua arringa dicendo queste parole: "se oggi condannerete il mio assistito, la toga che porto sarà diventata troppo pesante".

Rovescio la citazione. Io non ho dubbi che non sarà così, ma se alla conclusione di questo lungo processo, di questa lunga discussione, dovessimo giungere a un'assoluzione per i vertici di F.S., credo veramente che

quella toga, e parlo ovviamente per me, che magari portiamo non troppo degnamente, sarà diventata veramente troppo pesante.

Grazie.

PRESIDENTE - Chi parla? Avvocato Antonini. Cinque minuti di sospensione. Si prepari intanto il tavolo.

- Si dà atto che il processo viene sospeso alle ore 11:20;
- Si dà atto che il processo riprende alle ore 11:36.

PRESIDENTE - Diamo atto dell'arrivo anche dell'Avvocato Mazzola, eh, oltre che... allora, Avvocato Antonini, prego.

**Parte Civile - Avvocato Antonini**

AVV. ANTONINI - Presidente, innanzitutto, di nuovo buongiorno. Avvocato Antonini, al fine del verbale, difensore dei sindacati, dell'O.R.S.A. Regionale Toscana, dell'O.R.S.A. Provinciale di Lucca e delle persone fisiche Giovanni Menichetti, Maria Grazia Antonelli e Ivana Bonetti, rispettivamente, Giovanni Menichetti e Maria Grazia Antonelli parenti di Emanuela Menichetti, e Ivana Bonetti invece parente di Andrea Falorni, tutti morti a seguito dell'incidente ferroviario di Viareggio.

Riguardo la legittimità e il quantum del danno,



naturalmente io mi riporto all'atto introduttivo di costituzione di Parte Civile, ai documenti che son ostati allegati ad esso e alle perizie depositate in particolare quelle per Antonelli e Bonetti e poi a tutte le dichiarazioni delle persone offese e dei testi che sono stati sentiti a riguardo.

Quindi, riguardo l'an e il quantum, deposito... ho preparato una memorietta, proprio, semplicissima, che è solo un richiamo a questi elementi, che depositerò dopo con le conclusioni che fin da ora, naturalmente, do per lette.

Però volevo depositare fin dall'inizio, al fine di agevolare anche un minimo la discussione allo stesso Collegio, una impropriamente possiamo chiamarla, memoria, ex articolo 121, ma sono tutti dei riferimenti ai quali mi richiamerò durante la discussione, il verbale e le norme, sperando anche di fare cosa che possa agevolare la discussione e anche l'attenzione, anche se non ce n'è bisogno di dirlo.

Naturalmente questa difesa si associa alle conclusioni che sono state fatte dalla Procura, dai Pubblici Ministeri e, naturalmente, mi associo anche a tutte le argomentazioni che sono state svolte in modo analitico e strettamente preciso durante questi giorni della requisitoria finale della Procura.

Pertanto sono stato costretto, in questi giorni, a

cambiare un paio di volte la scaletta stessa, cercando di non essere ripetitivo e cercando quindi di sviluppare alcuni temi che sono stati toccati in modo minore dalla stessa Procura o dagli stessi difensori che mi hanno preceduto e invece, sui temi che sono stati toccati, di accennarli e basta e di cercare di portare un punto di vista forse anche secondario, ma innovativo che possa cogliere l'attenzione del Collegio.

Gli Avvocati che mi hanno preceduto, in particolare l'Avvocato Carloni e l'Avvocato Dalle Luche hanno parlato di "elementi mitigatori del rischio" e in particolare hanno concentrato questi due elementi nella velocità e, come ha finito or ora il collega Dalle Luche, nel discorso del detettore di svio. Quindi io, di questi argomenti non... non tratterò più, ma cercherò di concentrarmi sugli altri, azioni, elementi che avrebbero mitigato il rischio, che avrebbero impedito addirittura... sicuramente mitigato il rischio.

E vado ad elencare brevemente, in modo subito da cercare di evidenziarli e da cercare di sottolinearli, che sono: le ferro-cisterne in grado di assorbire l'urto; le installazioni di sistemi RLC per il controllo del peso assiale, volgarmente il cosiddetto squilibrio del carico; i carri scudo e i carri cuscinetto; le barriere protettive, che questi sono già state anche toccate dalla Procura, quindi sarà solo un accenno; i percorsi

alternativi, anch'essi toccati dalla Procura, e le linee di gronda, oltre al fatto che cercherò di evidenziare anche ulteriori elementi, che sono il presenziamento notturno nelle stazioni, il progetto - in modo proprio velocissimo, perché è stato molte volte toccato - dell'equipe dell'ingegner Maestrini del 2005/2006 e infine, le criticità evidenziate dall'ingegner Bargagli-Stoffi e dall'ingegner Guazzini nella loro relazione.

Sicuramente... non voglio spaventare con questo lungo elenco, sicuramente sarò breve e, in alcuni casi, brevissimo. Però io penso che la complessità di questo incidente, quello avvenuto il 29 giugno, sia da mettere in evidenza anche alcune premesse che siano utili per inquadrare questo tipo di incidente e anche, modestamente, cercando di evidenziare alcuni aspetti che possano favorire questo Collegio a giudicare e portare degli elementi che poi sono quelli venuti fuori dall'esperienza di aver partecipato all'incidente probatorio, all'udienza preliminare e a un lunghissimo dibattimento.

I colleghi che mi hanno preceduto hanno parlato - e questo farò solo un accenno, cercherò di portare un ulteriore punto - hanno parlato brevemente delle... in modo.... in modo schematico però in modo fortemente esaustivo delle responsabilità dei ruoli apicali, dei

ruoli di garanzia del datore di lavoro.

Io ho qui un... ho qui un libretto verde, che ancora non è stato accennato ma secondo me è eloquente quello che dice questo libretto verde, che si intitola "Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato".

È il codice etico che sappiamo che ora, tra virgolette, vanno molto in voga, soprattutto vengono dal mondo anglosassone. È una specie di costituzione, di carta dei diritti e dei doveri delle ditte, delle società e... questo libretto, innanzitutto, è titolato, e secondo me già questo è eloquente, "Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato". Quindi, la holding, la capogruppo, R.F.I. e Trenitalia che comprende tutte e poi ci sono degli impegni ben precisi riguardo la sicurezza, riguardo - in molti passaggi - la migliore tecnologia e poi è anche rivolto non solo ai terzi, quindi ha una valenza verso gli utenti... verso gli utenti ha una valenza anche, diciamo, erga omnes, ma è anche rivolto alle società con le quali il gruppo ha dei rapporti economici e non solo.

Proprio in modo... schematico, cercando di richiamare e invitando lo stesso Collegio alla lettura, cercherò di evidenziare dei brevissimi passi che sono la premessa, in cui si dice "le società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiano agiscono sui mercati e nella società. È un codice etico che è una carta dei diritti e dei doveri. Il ruolo del gruppo all'interno della società e non solo

nell'aspetto dei trasporti".

Abbiamo, sempre nella premessa, e qui è importante, "le norme del codice etico si applicano senza eccezione alcuna agli organi sociali, ai manager, al personale dipendente, ai collaboratori esterni, ai partner commerciali, ai fornitori e a tutti coloro che intrattengono rapporti con il gruppo".

Leggendo questo passo mi viene subito alla mente, se non erro, vado a memoria, la disposizione 113 che è stata citata in più occasioni dalla Procura stessa e, in particolare, dal dottor Amodeo. "Tale impegno è richiesto non solo al personale, ma anche ai collaboratori esterni - e questo è molto importante - ai fornitori e a tutti coloro che intrattengono rapporti con il gruppo".

Si fa sempre riferimento ai terzi e scorro proprio velocemente, ci sono dei capitoli anche dedicati nello specifico a "valenza del codice nei confronti dei terzi", la responsabilità sociale in materia ambientale.. in materia della salute, il rispetto dell'ambiente e soprattutto un punto intero è dedicato alla sicurezza del lavoro. "Continuo miglioramento della sicurezza, innovazione tecnologica, incremento della sicurezza".

Poi altri specifici riguardo i rapporti con i clienti e i fornitori e, da ultimo, concludo su questo argomento, sempre un capitolo, il 4.8, "Salute, sicurezza e ambiente", in cui si fa riferimento alle politiche per la

sicurezza, tendere a incidenti zero, infortuni sul lavoro, investimenti tecnologici e investimenti di formazione. Si richiama la 626 e altre leggi in materia di lavoro e, soprattutto, conclude dicendo "tutto il personale del gruppo, nell'ambito delle proprie mansioni" partecipa al processo di prevenzione dei rischi, di salvaguardia dell'ambiente e di tutela della salute e della sicurezza, nei confronti di sé stessi, dei colleghi - e qui lo voglio sottolineare - e dei terzi".

Quindi, penso che sia doverosa una lettura attenta.

Sempre per concludere questo argomento e mi riferisco qui a un documento che non so se sia stato prodotto, comunque lo accenno, è un documento.. è un notiziario sempre del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, si chiama Linea Diretta, in cui il logo di questo... è proprio legato alla sicurezza, c'è il simbolo dei guanti, il simbolo del caschetto, il simbolo degli occhiali di protezione e a parlare qui, naturalmente, è l'amministratore delegato, Mauro Moretti, in cui si dice "in tema di sicurezza non ci si può fermare, investiremo ancora per consolidare e migliorare i risultati già ottenuti".

Quindi, questo primo aspetto, ad avviso di questa difesa, doveroso andava sottolineato in una prospettiva che non era stata, fino ad ora, affrontata.

Riguardo sempre ad alcune premesse, sarò schematico su questa cosa, riguardo alla linea difensiva che poi

sarà... imposterò soprattutto il discorso sul rapporto da prevedibilità ed evitabilità. Riguardo alla linea difensiva, senza entrare nel merito delle singole posizioni soggettive, del ruolo apicali e del ruolo di garanzia, però in cosa consiste questa...?

La linea dei tedeschi è semplice nella sua... ma sono semplici entrambe le linee difensive, in cui i tedeschi dicono "la manutenzione è stata fatta bene, anzi benissimo, sono state rispettate tutte le regole della VPI; d'altra parte... quindi non c'è nessun inadempimento da parte nostra, d'altra parte, la cricca non poteva essere vista ed è maturata tutta negli ultimi ventimila chilometri circa".

La linea difensiva invece del Gruppo F.S. dice "è tutta colpa dell'asse, andava fatta e concentrati... bisognava concentrarsi sulla manutenzione, l'unica forma è la prevenzione e legata alla manutenzione, poi in tutti i casi non è stata la zampa di lepre che è un elemento... è stata la zampa di lepre che è un elemento necessario, non è stato invece il picchetto".

Ecco, baluardi di queste linee difensive, naturalmente, sono le consulenze tecniche del professor Frediani e del professor Resta e Diana, in cui Frediani ci dice che questo tipo di controlli non servivano ad avvalorare la tesi della linea difensiva e, comunque, la cricca non poteva essere vista in questi ultimi ventimila

chilometri, che è il momento in cui si è formata a una velocità incontrollabile.

Resta invece ci parla tutto... facendoci quella ricostruzione, quella dello schermo a farfalla, in cui ci dice "tutto andava valutato nella manutenzione, la colpa di tutto è l'asse, se si rompe un asse dopo siamo in balia del fato".

E poi, secondo me, faceva anche della confusione nella ricostruzione tra misure di prevenzione e misure protettive.

Ora io penso che queste due udienze che sono state spese siano state, e qui lo dico con sincerità, forse anche con semplicità, siano state due pagine tristi per la scienza e mi fermo lì. Perché se si avvalorano le due tesi, che questo tipo di controllo della VPI non poteva evidenziare, se si avvalora (inc.) tesi che se non c'è questa manutenzione non viene rispettata la VPI siamo in balia del fato, allora ci sarebbe da - scusate la battuta - da prendere carta e penna immediatamente, scrivere al Ministero e dire che non c'è nessun elemento che possa mitigare, che possa impedire e che possa evitare particolari tragedie di tal genere. Blocchiamo quindi, mi verrebbe da dire, completamente tutti i treni, in particolare quelli che trasportano merci e trasportano merci pericolose.

Secondo me l'incidente di Viareggio a quale categoria



appartiene? Come va inquadrato questo incidente? È un incidente organizzativo che va visto nel suo complesso e che ha, questo incidente, un'incubazione che non è legata... è un'incubazione nel tempo, lo vediamo nelle ore, nei mesi, negli anni anche e ha fatto benissimo, a mio avviso, la Procura nella ricostruzione, durante la requisitoria, da partire lontanissimo, addirittura alla formazione.. alla composizione e alla formazione dell'acciaio, alla struttura di questo asse, fino ad arrivare all'evento che ha provocato la morte di trentadue vittime.

Io penso che è un incidente tecnologico, che ha un'incubazione lunghissima negli anni, e non può essere assolutamente - assolutamente - ridotto a un errore umano o a un guasto tecnologico.

D'altra parte noi ci siamo soffermati molto sulla direttiva 49/04, che è la direttiva in materia dei trasporti, però secondo me... ed è quella un po' anche l'incubazione di questo stesso disastro ferroviario, dobbiamo soffermarci anche sulla direttiva 51 del 2004.

Io penso che l'incidente di Viareggio sia figlio anche di questa direttiva, proprio perché è una direttiva che in materia di trasporti di merci, in particolare di sostanze pericolose, sia livello europeo, sia a livello nazionale, quindi a livello sia internazionale che europeo, fa una vera e propria accelerazione nel processo di

privatizzazione e di liberalizzazione dei mercati, sia a livello nazionale che a livello internazionale.

Do un dato. Ci doveva essere un passaggio graduale di questa opera di liberalizzazione, di privatizzazione, che doveva arrivare... concludersi nel 2008, viene anticipata al 2008. Che doveva concludersi a livello nazionale, sempre nel 2008 se non sbaglio, viene anticipata anche questa di un anno o due anni. Quindi, anche questa liberalizzazione, questa privatizzazione dei mercati, Viareggio, la strage di Viareggio è figlia e lo vediamo che soprattutto quest'opera di liberalizzazione e privatizzazione avviene nel settore del trasporto di merci e, in particolare, di merci pericolose. E anche questo, secondo me, è un elemento che va tenuto in considerazione e va analizzata questa direttiva 51 del 2004.

Riguardo la dicotomia picchetto/zampa o come la vuol chiamare il professor Boniardi, ci ha parlato della vexata questio riguardo sempre a questa contrapposizione.

Io penso che al fine del processo, infatti si vede anche nelle parole che sono state spese fino a ora nella requisitoria del Pubblico Ministero, ma anche dai colleghi che mi hanno preceduto e invece ricordo che è stato impegnato fortemente il Tribunale con l'incidente probatorio, con l'udienza preliminare, sia un fattore

secondario al fine dell'accertamento della responsabilità però, quindi se è un fattore secondario ai fini dell'accertamento della responsabilità, però importantissimo questo per i familiari, perché devono sapere, hanno il diritto di sapere cosa ha squarciato il loro... cosa ha squarciato la cisterna e ha fatto sì che trentadue persone morissero e numerose persone rimanessero ferite e distrutti due interi quartieri quindi, secondario dal punto di vista della responsabilità, ma fondamentale la ricostruzione per arrivare a una verità storica di che cosa ha squarciato quella maledetta cisterna.

Infatti, per citare Voltaire, quando dice... quando ritiene che una cosa sia leggera, Voltaire diceva "è come pesare uova di formiche su tele di ragno".

Quindi, leggero dal punto di vista della responsabilità, pesante per i familiari che hanno diritto a sapere, con la massima franchezza scientifica e sicurezza, cosa ha portato via le vite dei loro cari.

Riguardo il nesso di causalità, che è un po' centrale il problema, sicuramente verrà trattato in modo più autorevole e in modo più chiaro dai colleghi che... si sente da questa...? Sennò mi devo piegare... che verrà trattato in modo più autorevole da colleghi che mi succederanno e su cui si basa principalmente la linea difensiva del Gruppo Ferrovie è quella: "tutta la colpa è

dell'asse - come dicevo prima - andava fatta una manutenzione migliore”.

Io, riguardo al nesso di causalità e quindi, al rapporto tra condotta ed evento, ritengo che sia una concezione primitiva del nesso di causalità, ma ci sia stata un'evoluzione sia dottrinarica che giurisprudenziale, cioè ridurre tutto alla conditio sine qua non, mi sembra estremamente e fortemente riduttivo.

Anche la stessa dottrina, ma anche la stessa giurisprudenza si è adeguata con altri riferimenti, come diceva in più occasioni anche lo stesso Pubblico Ministero Amodeo in cui citava la famosa sentenza della Cassazione Francese.

Però, per portare il problema all'aspetto che noi a ci interessa, il nesso di causalità dal punto di vista ingegneristico, dal punto di vista della causalità degli eventi, chi è che lo tratta principalmente? Sono il professor Boniardi, lo accenna in più occasioni il professor Toni e soprattutto l'ingegner D'Errico, in cui lui ci prospetta questa senza di... queste fasi, questa sequenza degli eventi, in cui ci dice: “rottura dell'asse, svio o deragliamento - che come il professor Toni, in più di un'occasione ci ha ricordato, sono sinonimi - ribaltamento, frattura della cisterna e poi, infine, esplosione”.

Quindi ci fa questa ricostruzione in cui sicuramente, tra

l'evento finale, che è quello dell'incendio, e tra la rottura dell'asse, ci sono altri fatti che hanno causato il verificarsi di questo gravissimo incidente e lì stanno le responsabilità. Questo senza nulla togliere alla gravissima responsabilità in fattore della rottura dell'asse e in fattore della... dei mancati, o fatti male come vorrà sentenziare il Tribunale, sul discorso della manutenzione dell'asse. Però, tra la rottura dell'asse e l'incendio e la devastazione della città di Viareggio, in molte sue parti, c'è nel mezzo altre e ulteriori responsabilità. Poi sicuramente il Tribunale dovrà valutare quali responsabilità dal punto di vista soggettivo e soprattutto, anche il grado di responsabilità.

Tra l'altro, questo viene ricordato... viene specificato molto bene, che anch'io richiamo nella mia memoria, nella prima perizia dell'ingegner D'Errico, "state of play", precisamente alle pagine 32, fino alle pagine 38, in cui ci fa tutta questa ricostruzione degli eventi. In cui ci dice, lo sintetizzo, se si rompe un'asse, non è detto che un carro, che un treno, svia o deraglia. Se un treno svia o deraglia non è detto che si ribalti. Se un treno si ribalta, non è detto che la cisterna contenente il materiale e le merci venga forata, fino ad arrivare alla vera e proprio incendio, sversamento, incendio ed esplosione.

Anche il professor Toni, sollecitato da una domanda da questo difensore durante il dibattito, ci dice a pagina 153, "e allora - gli viene posta questa domanda - e allora se avviene uno svio o un deragliamento - usandoli naturalmente come sinonimi, come ci aveva detto - non sempre è conseguente un ribaltamento?" questa è la domanda, "no, il ribaltamento non è un evento sicuramente certo, dopo che sia avvenuto lo svio o il deragliamento. Il ribaltamento è un fenomeno diverso che può avvenire e può non avvenire". Questo per citare anche le... durante il dibattito, le parole del professore Toni.

Concludo su questo argomento, sull'aspetto del nesso di causalità legato al caso specifico che ci riguarda. Ho sentito dire più volte "la colpa è tutta della rottura dell'asse, la manutenzione", qualcuno ha anche parlato di archè, di principio originario.

Ora, andando a vedere l'etimologia, soprattutto in ambito filosofico, i greci quando si riferiva ad archè, a principio originario, non facevano riferimento alla causa più remota nel tempo di un determinato evento, ma facevano riferimento alla causa profonda che aveva determinato quell'evento stesso. Quindi, secondo me, anche le parole e le etimologie vanno usate nel significato profondo, com'è la stessa etimologia della parola archè

Riguardo la prevedibilità, che è stata uno dei temi più

dibattuti, e sicuramente verrà ulteriormente dibattuto, e qui mi riporto in modo sintetico, la Procura ci ha speso molto in questa ricostruzione, la cosiddetta prevedibilità ex ante, naturalmente le relazioni del professor Boniardi, in cui fa questo continuo rapporto, naturalmente... (inc.) nello schema finale della propria relazione, tra prevedibilità ed evitabilità. Le slide dello stesso professor Boniardi in cui ci fa la ricostruzione di sinistri analoghi, simili che avevano degli elementi in comune con Viareggio, oppure anche lo stesso verbale o le criticità presenti nei vari sinistri da parte dei... le criticità presenti nei vari sinistri da parte della rottura degli assi.

Però secondo me è interessante e secondo me ci dà il senso della situazione, la... il verbale, a pagina 146 e pagina 147, in cui l'ingegner Orsini, quindi si vede che scorro e vado oltre nel materiale. L'ingegner Orsini, a pagina 146 e 147, ci parla delle percentuali del rapporto degli incidenti soprattutto in materia di trasporto di merci pericolose.

E alla domanda del dottor Giannino, ci dice "quale percentuale occupa il trasporto merci rispetto al trasporto passeggeri?", questo secondo me è un dato significativo, anche in una lettura combinata con quella... con quel regolamento, con quella disposizione che avevo citato anche prima, dice "credo che lei faccia

riferimento, se ben ricordo, che anche nella mia relazione, ovviamente, mi riferivo alla relazione della Commissione Ministeriale d'Indagine, in cui si dice che ovviamente il fenomeno degli svii è un fenomeno sensibile - ci dice ancora - estremamente elevato, vado a memoria - e ci dice ancora - mi sembra che faccia una percentuale tra trasporto passeggeri e trasporto merci del 80% dei deragliamenti che coinvolgono i convogli merci - ma soprattutto fa un altro discorso, dice - questo è particolarmente importante perché i convogli merci, facendo su base percorrenze chilometriche, sono circa il 18%". E quindi, dice l'80% dei deragliamenti su una percentuale estremamente minore rispetto a quella del trasporto in generale, quindi del 18% rispetto alla... alla percorrenza dei treni in senso assoluto.

Ma lo stesso Resta, che spende tutta... gran parte della sua relazione, ma anche gran parte del... del dibattito in cui espone la sua stessa relazione, nel tentativo di confutare le analisi del professor Boniardi, a pagina 97, poi alla fin fine, in modo semplice, in modo estremamente chiaro, ci dice, alla domanda del professor Stile, "alla fin fine - dice - i grandi pericoli, per un sistema di trasporto ferroviario sono, lo svio e la collisione". Ecco, lo svio e la collisione, qui è la sintesi, a mio avviso, della questione della prevedibilità ex ante, lo svio e la collisione.



D'altra parte abbiamo sentito, per tutto il processo, che si è parlato... e non c'entrava nulla dal punto tecnologico, infatti dopo aprirò una parentesi del... "in rapporto alla collisione, l'Italia è all'avanguardia col... il dispositivo senso marcia treno", però con questo treno, con questo incidente, seppure è stato più volte ripetuto questo dispositivo, anche analizzato, non ci azzecca nulla. È come se io all'inizio ho fatto molte domande durante il dibattito sulla temperatura delle boccole e dopo ho imparato, ho acquisito delle conoscenze che non c'entrava nulla né la temperatura delle boccole, e il rilevatore delle temperature boccole non avrebbe sicuramente impedito questo incidente.

Però lo voglio dire, riguardo al rilevatore di temperature boccole, che premetto non avrebbe impedito. Nella tratta ferroviaria da La Spezia fino a Viareggio c'erano due RTB, due Rilevatori Temperatura Boccole, che servono per individuare l'eventuale surriscaldamento delle boccole.

Bene, uno era sul binario... ora non mi ricordo se dispari o pari, cioè che avrebbe potuto rilevare solamente la tratta che andava da Pisa verso La Spezia e l'altro era guasto.

Non c'entra nulla col nostro caso, ma sicuramente questo ci fa capire il grado di sicurezza e di tecnologia sicuramente avanzata, ma di manutenzione anche da parte

delle Ferrovie. E una nota quasi... ironica che ho prodotto anche, che dopo, subito dopo l'incidente di Viareggio, la zona di Lucca, la zona di Pisa e la zona di Viareggio è stata costellata proprio in termini di numerosissimi rilevatori temperatura boccole, quindi speriamo che questo possa prevenire, in futuro, eventuali altre deficienze nel trasporto ferroviario.

Chiudo la questione della prevedibilità con due esempi, due esempi storici, visto che anche la Procura ha citato vari casi anche legati al 1800, perché spesso la storia è sintomatica.

Io ho letto un libro che è un po' tutta la ricostruzione... un libro divulgativo, la ricostruzione della storia delle ferrovie negli Stati Uniti e sarebbe, in poche parole, quando due compagnie dovevano unire la costa del Pacifico alla costa dell'Atlantico.

Ecco, bene, tutto il libro è un continuo parlare di svii, di deragliamento, di temperature... di temperature delle boccole e di rottura di traversine. Cioè, c'era una casistica che ricordava estremamente e questo infatti lo lego alla prevedibilità, ricordava estremamente, sin dagli albori del trasporto ferroviario di merci e di passeggeri, ricordava fortemente anche le dinamiche e le problematicità che abbiamo riscontrato in questo lungo dibattito.

Inoltre, in un vecchio commentario che commentava

l'articolo 430 del Codice Penale, che tra l'altro ci riguarda, in una nota a piè di pagina parla di un incidente precedente al 1839, nella tratta tra Londra e Bristol e infatti, nel 1839 le autorità competenti fecero un decreto.

Cosa prevedeva questo decreto? E anche qui si vede l'analogia coi nostri avvenimenti che ci hanno riguardato durante il dibattito. Questo decreto, innanzitutto, limitava la velocità dei treni, impediva la circolazione dei treni nei centri abitati e successivo, una... un successivo ampliamento di questo decreto, di alcuni anni dopo, disponeva che i treni merci, trasportanti materie pericolose, fossero preceduti da un ferroviere con una bandierina rossa. Quindi, anche questo, limitazione della velocità, limitazione nei centri abitati e un'attenzione, una cura particolare al trasporto di merci pericolose, che nel nostro caso invece non c'era o no è avvenuta, naturalmente, è una che con le dovute proporzioni, ma... era simpatica e secondo me doverosa anche ricordare.

Non mi soffermo, perché è stata trattata ampiamente, fortemente, dal collega Carloni, cioè il DVR, il Documento della Valutazione dei Rischi, in cui ci ha detto che è complesso sicuramente formare un Documento di Valutazione Rischi, perché le ferrovie da secoli, come ho cercato di dimostrare, hanno una propria linearità, hanno degli elementi che sono dati, dati nel tempo, dati nei

decenni e come si è visto anche da appartenenti al secolo non solo scorso ma anche al secolo precedente: la formazione del convoglio, il binario, l'armamento.

Però mi volevo concentrare su due elementi che, secondo me, vanno tenuti sempre in considerazione e ben presenti.

Uno è una dichiarazione fatta durante la... la dichiarazione fatta sempre durante il dibattimento dal consulente Landozzi, a pagina 85, proprio stimolato da una domanda dell'Avvocato Carloni, "ma era possibile, a suo giudizio tecnico naturalmente, valutare la struttura, l'infrastruttura del compartimento Toscana diversamente o separatamente da quello della Liguria, o da quello del Lazio?" e la risposta è netta "no, dal mio punto di vista, un punto di vista logico, no".

Quindi, bisogna sempre tenere in una ricostruzione, in un DVR, bisogna sempre tenere a mente che la sicurezza andava vista, andava costruita nel suo complesso e non poteva essere affidata a una singola unità produttiva o a un singolo... o a un datore di lavoro che rispondesse a quella unità produttiva specifica.

Sempre un altro elemento da tenere, ad avviso di questa difesa, in considerazione, è il teste Guidi, a pagina 228 del verbale di quando è stato sentito, in cui il P.M. fa una domanda: "lei sa se i carri che trasportavano GPL noleggiati da F.S. Logistica andavano all'estero?",

"allora, i 14 carri, per quanto ho saputo io, perché mi informai al momento dell'evento per cercare di capire, insomma, mi arrivavano domande e quindi mi dovetti informare, erano carri che erano utilizzati permanentemente in traffico nazionale".

Quindi, abbiamo sicuramente un convoglio che è costituito da pezzi... la manutenzione avveniva alle officine Jungenthal ed erano di proprietà della GATX e c'erano anche dei problemi di immatricolazione legati alla Polonia, quindi un carro, diciamo così, internazionale ma, come ci dice il teste, l'ingegner Guidi, era un carro che agiva, insisteva sul territorio nazionale e sui binari. E questo... questo ci fa capire quanto le autorità competenti del trasporto ferroviario, in particolare del trasporto ferroviario in materia di merci pericolose, quando potessero fare, quanto dovere e quanto potere avessero nel poter far sì che la circolazione dei treni di merci pericolose fosse più sicura.

E proprio in modo rapido, mi riporto al capitolo 1.9 della restrizioni al trasporto... già il titolo è eloquente. Restrizioni al trasporto emanate dalle autorità competenti, che è una disposizione di attuazione del RID, in cui si fanno dei richiami ben precisi in cui si dice "uno stato contraente il RIF - com'era l'Italia - può applicare, per il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose, sul suo territorio

alcune disposizioni supplementari, che non sono contenute nel RID" e poi, al punto B), sempre del punto 1.9.2, si parla di tutti questi elementi, che sono la riduzione della velocità, sono il transito in zone... in centri lontane dai centri abitati e altre disposizioni.

Ma la stessa direttiva 68 del 2008 della Comunità Europea ci dice che "in materia di merci pericolose, gli stati nazionali possono derogare con norme più rigorose". Quindi, avevano un potere, avevano un dovere e soprattutto, come si è visto dalla testimonianza anche dell'ingegner Guidi, era un treno che agiva e insisteva, come ho detto, sul territorio e sui binari nazionali.

Venendo alla seconda parte e cercherò di essere schematico e breve... cercando di passare in rassegna in modo un pochino più puntuale le cosiddette... e riguardo il tema dell'evitabilità, le cosiddette azioni mitigatrici cioè, quelle azioni, quei sistemi che avrebbero impedito e/o comunque limitato.

L'ingegner Orsini, a parte in modo molto rigoroso ci fa sempre una distinzione, nella sua relazione, tra misure di protezione...

PRESIDENTE - Un attimo, un attimo, un attimo. Per la registrazione... ci siamo.

- Si dà atto che, a questo punto, alle ore 12:15, il Pubblico Ministero dottor Giannino esce dall'aula.

AVV. ANTONINI - Sì, in modo rigoroso, ci fa sempre la

distinzione fra misure di protezione e misure di prevenzione. Quindi io mi riporto, per l'aspetto tecnico naturalmente, a persone più competenti e più qualificate.

Nella relazione Orsini, per esempio, a pagina 25, ci parla delle ferro-cisterne in grado di assorbire l'urto. Poi ce le spiega anche in modo un po' più discorsivo, un po' più... con esempi di semplicità, sempre nel verbale dalla pagina 95 alla pagina... pagine seguenti.

Però volevo sottolineare su questo aspetto, che naturalmente è una misura che rientra fra le misure di protezione, volevo sottolineare... un aspetto, in cui ci dice "l'utilizzo di cisterne ferroviarie in grado di assorbire anche mediante deformazione plastica propria o di elementi appositamente predisposti in energia connessa con un urto convenzionale, od anche rappresentativo di una condizione incidentale conseguente al ribaltamento e al successivo impatto con eventuali ostacoli", quindi questo ci evidenzia che faceva, questo sistema di mitigazione del rischio, al caso nostro.

Ci dice che queste sono consolidate, vengono utilizzate in Svizzera e soprattutto vengono utilizzate, ci dice, per materiale radioattivo e per il trasporto, nello specifico, in Svizzera di cloro, sostanza altamente pericolosa. Ci parla di questa che è una misura protettiva, e ci parla... ci dice che "le responsabilità

appartengono a Trenitalia, a Ferrovie e poi poteva essere sicuramente richiesto e promosso questa misura che avrebbe mitigato o impedito sicuramente il rischio da parte delle Ferrovie S.p.A.”

Naturalmente non mi addentro ulteriormente in aspetti tecnici, però volevo dire un aneddoto. Questo processo ha anche una valenza europea, infatti coi familiari siamo stati anche a Commissioni Europee, e ci fu un incontro coi costruttori di carri e un proprietario, riguardo lo specifico della situazione di Viareggio, ci disse “ci sono, si possono fare, esistono dei carri che sono a prova di bomba nucleare e che veniamo... utilizziamo - come ci diceva anche la relazione dell'ingegner Orsini - per materiale radioattivo”, però poi conclude dicendo “per tutto il materiale, anche quello pericoloso, non potevano essere utilizzati perché altrimenti troppo costosi, quindi lo impiegavamo solo in certi tipi di materiale, soprattutto quello riguardante le... materiale radioattivo e scorie nucleari”.

Passando a un altro punto che avrebbe impedito, avrebbe mitigato, l'installazione di sistemi RLC per il controllo del peso assiale e di squilibrio del carico. È una misura che viene catalogata come le misure di prevenzione e mi riporto anche qui alla relazione dell'ingegner Orsini, a pagina 38, e... in modo proprio schematico, senza addentrarmi, ci dice “i sistemi integrati di questo tipo



sono piattaforme di monitoraggio flessibile e per la gestione avanzata del materiale rotabile e delle infrastrutture ferroviarie, installabili sui binari e in grado di ottenere in tempo reale, mediante misurazioni automatiche, che non hanno alcun impianto sulla circolazione dei treni, differenti informazioni sui veicoli ferroviari in transito, pesi, carico della ruota, difetti vari e di altro tipo".

Senza stare a leggere ci dice che già vengono utilizzati in Svizzera questi sistemi, sono sistemi che sono presenti sul mercato, quindi non c'è neanche una questione di monopolio e non esistono, tra virgolette, diciamo così, controindicazioni nel senso, che possono essere usati su convogli che hanno una formazione di numerose cisterne, possono essere utilizzati a velocità variabile, che va dai 30 a 330 chilometri orari e, sicuramente, possono essere utilizzati su tutti i tipi di infrastrutture.

Su questo, volevo accennare ai verbali del professor Resta in cui, forse in modo anche arrogante, quando gli viene posto questo elemento, ci dice "sì, però alla fine fine lo vedremo nei prossimi cent'anni". Ecco, invece secondo me, viene subito smentito dal teste Genovesi, che fra l'altro è un teste che è stato portato... dall'ingegner Genovesi, che è stato portato dai difensori degli imputati, in cui ci dice, in modo candido: "stiamo

valutando di inserirli anche in altri luoghi, in altri punti della linea. Attualmente le abbiamo posizionate a Verona Porta Nuova, che è un grossissimo scalo di origine... di treni, a Novara Boschetto, poi li stiamo mettendo anche ai confini" e fa l'esempio di... della zona di Domodossola.

Ora, questi sono dispositivi che rientrano, naturalmente, nella miglior scienza ed esperienza al momento del fatto. Il concetto di miglior scienza ed esperienza, che verrà anche questo trattato in modo migliore da ulteriori... il concetto di miglior scienza ed esperienza ce lo ricorda il dottor Amodeo nella sua requisitoria finale, è un concetto che ci dovrà martellare per tutta la discussione, come ci ha martellato anche per tutto il processo. Lo ritroviamo, naturalmente, espresso in modo analitico nei capi d'imputazione, lo ritroviamo in modo analitico, naturalmente, anche nel Codice Etico e poi numerosi sono i riferimenti, l'articolo 2087, l'articolo 40 e seguenti e tutte le contestazioni fatte in modo specifico parlano di colpa generica, parlano di miglior scienza ed esperienza e non sto qui a fare tutti i riferimenti normativi, anche se naturalmente si parla di colpa generica però essendoci dei riferimenti normativi ben precisi, naturalmente, sono anche colpe specifiche, perché si parla dell'articolo 2087, ma si parla anche di tutte le contestazioni normative, la direttiva 2004 del

49, articolo 4, tutte che richiamo nella mia memoria, il discorso della 626. Quindi, sono sicuramente violazioni specifiche, sicuramente sono norme particolari, possiamo definirle forse impropriamente a fattispecie aperta.

Ho parlato di miglior scienza ed esperienza. Io però mi azzardo a una licenza. Io penso che, per evitare questo terribile incidente, si potesse anche fare affidamento alla miglior vecchia scienza ed esperienza e qui faccio riferimento ai carri scudo e ai carri cuscinetto, che non sono stati trattati, se non in modo... veloce, però essenziale. Oppure a come è stata dedicata anche l'escussione di un teste al presenziamento delle stazioni.

Infatti, il teste Salvadori, nel proprio verbale, ci racconta tutta una... ci racconta la storia, diciamo così, di una vertenza sindacale. La storia di una vertenza sindacale in cui i lavoratori, attraverso i propri rappresentanti sindacali, si oppongono - che l'ha illustrata bene - si oppongo alla chiusura del presenziamento, da parte del capostazione e da parte del manovratore, alla stazione di Viareggio nelle ore notturne.

Qui vediamo un po' la lungimiranza di questa lotta, perché se non ci fosse stato questo presenziamento, come ci viene detto anche dagli stessi testi Magliacano e Cosentino, che hanno subito avvisato, hanno subito

sentito telefonicamente i macchinisti presenti all'interno del convoglio. Se non ci fosse stata la prontezza del capostazione che fermava il treno proveniente da Pisa, forse il bilancio sarebbe stato ben più grave. E con la sua semplicità, forse di lavoratore, ci dice anche, a pagina 112, lo stesso teste, sindacalista Salvadori, stimolati fra l'altro dall'Avvocato D'Apote, in cui c'è un... un contro-esame interessante anche dal punto di vista tra... del rapporto di lavoro e tecnologia, ci dice... "però R.F.I.... - ci dice - almeno in alcune, in alcune situazioni... - ci dice così il teste Salvadori - in alcune situazioni, in alcuni punti. Però, R.F.I., nell'iniziativa di tagli di posti di lavoro - e si riferiva all'impresenziamento - come dicevo prima, come spiegavo prima, non portava avanti in quel momento e non offriva una soluzione tecnologica."

Quindi, se non si offre, non si porta avanti una migliore tecnologia, se non si offre una migliore tecnologia è buon... buon dovere, buona prassi mantenere e ritenere ancora necessarie le vecchie prassi, come ho detto in questo esempio, che era quello presenziamento nelle stazioni, portando soprattutto la questione della stazione ferroviaria di Viareggio

Cosa vuol dire un presenziamento? Ce lo dice e ce lo spiega bene il capostazione e il manovratore presenti

quella notte. Significa che, quando passa un treno, il manovratore va da una parte del binario, il capostazione sta dall'altra parte del binario e lo lasciano sfilare guardando, in modo visivo, se ci fossero delle anomalie durante il passaggio del treno.

Noi assistiamo, che è ancora presente questa problematicità, a una linea ferroviaria che da La Spezia fino a Viareggio non c'aveva questo presenziamento. Chi può escludere che questo treno, quello che ha creato la strage di Viareggio, avesse già delle anomalie alla stazione di Forte dei Marmi? Oppure delle anomalie alla stazione di Pietrasanta? O a Novi Ligure o andando giù, giù. E quel presenziamento avrebbe potuto fermare, perché venivano ravvisate delle anomalie e dello sderagliare, dello scintillare, delle scintille, qualcosa che non andasse nel transito del treno.

Altra buona prassi, e questo ci viene detto anche da un teste, dal teste Genovesi, è quella del distanziamento dei carri, i cosiddetti carri scudo e carri cuscinetto.

Un iter normativo complesso, in cui vengono previsti da due circolari, a prima del 20 gennaio 1990, e l'altra da una circolare del 6 settembre 1991, viene previsto questo distanziamento di carri, in cui volgarmente viene detto carri scudo.

È vero, qui ho una di quelle circolari, l'alta nell'immediatezza di questa discussione non riuscivo a

trovarla, però è vero. È stata abrogata a livello europeo però, come abbiamo visto, è un convoglio nazionale, ci sono e ci possono essere e ci devono essere delle deroghe a livello nazionale, non è mai stata questa buona prassi abrogata a livello... nazionale e infatti, faccio riferimento a due ordini di servizio con una sigla complessa, IRMP, Istruzione per l'applicazione del Regolamento per il trasporto ferroviario di Merci Pericolose, in cui non solo mantengono ancora in vigore questa buona prassi, quella dei carri scudo, ma viene inserito anche l'aspetto dei carri cuscinetto.

Qui non mi dilungo, ma tutti sappiamo in cosa consistono i carri scudo, una protezione all'inizio e alla fine, e cosa sono invece i carri cuscinetto, cioè una protezione tra... di materiale inerte, tra vagone e vagone.

Ad avvalorare questo è anche la... è anche la... testimonianza dell'ingegner Genovesi, che stimolato con una domanda da parte del difensore, ci dice, riferito ai carri scudo: "sì, sì, è ancora valida, è quella di cui dicevo prima, che è presente anche sull'ultima disposizione che ha rinnovato... che ha recepito il RID 2015". E poi ci dice anche che è stata presa in considerazione, o almeno analizzata, senza che ne fosse dato nello studio, però era stata presa in considerazione, ne... all'interno dei famosi Convegno di Bologna, dove era presente anche l'ingegner Moretti,

quella della dottoressa Spadoni, "ne parliamo, però decidemmo di tenerla in piedi", riferito ai carri scudo. E poi ci dice "l'abbiamo tenuta in piedi come dice... come si dice, di buona pratica, essendo un termine che si usa adesso nel campo". Quindi, di buona pratica, non se la sono sentita di toglierla e... come si dice, la storia... la storia non si fa coi se e coi ma, però i processi si fanno coi se e coi ma e ricordo che... la ferro-cisterna che è stata tranciata, che è stata rotta e quindi ah creato lo sversamento, era la prima ferro-cisterna subito dopo il locomotore e quindi, se ci fosse stata la protezione dei carri scudo, sicuramente si sarebbe tranciato, si sarebbe tranciato quello, il carro che era previsto che fosse composto da materiale inerte e non da sostanze pericolose.

La storia non si fa coi se e coi ma, però i processi si fanno con i se e con i ma.

Lo stesso Bargagli-Stoffi, nella propria relazione, che poi... questa... se la sono dimenticata tutti, soprattutto anche chi l'ha scritta questa relazione, che è una relazione a firma dell'ingegner Bargagli-Stoffi e a firma dell'ingegner... Guazzini, sempre riferito ai carri scudo, ci... fa questa analisi dei carri scudo, viene stimolato all'interno della discussione sui carri scudo e... l'ingegner Bargagli-Stoffi ci fa... ci commenta con dei "ma", dei "se", così ci dice e fa delle conclusioni

riguardo quanto i carri scudo avrebbero potuto impedire l'evento della situazione (inc.)... completamente... delle conclusioni completamente diverse dalla propria relazione, infatti gli viene sottolineato che le conclusioni sono diverse a pagina 31.

E infatti, all'epoca non potevo leggerle, però desidero leggerle oggi la relazione, a pagina 31 della relazione dell'ingegner Guazzini e soprattutto dell'ingegner Bargagli-Stoffi che veniva sentito, ci dice, riguardo ai carri scudo: "certamente, l'accortezza dei carri scudo era una cautela di sicurezza, che è stata colposamente soppressa". Poi dopo ha perso anche l'ingegnere la memoria e non se la ricordava.

Sempre in questa relazione, vengono analizzate alcune criticità riguardo alla percezione dello svio nel... da parte dei macchinisti. Ci dice che i macchinisti hanno una percezione dello svio successiva nel tempo, non è immediata, fa un calcolo di circa 20/25 secondi in cui... percepiscono che corrisponde, più o meno, alla telefonata dei macchinisti. A cosa attribuisce questa percezione tardiva, diciamo così, dello svio, la percepisce alla mancanza di alcuni strumenti che permettessero ai macchinisti di vedere cosa succede dietro, anche degli strumenti più banali, tipo specchietti retrovisori, che si usano comunemente in qualunque mezzo carrabile oppure, altri strumenti un po' più sofisticati, come delle



telecamere che potessero vedere. E poi sottolinea, sempre in questa relazione, un livello alto dal punto di vista acustico, dei decibel, all'interno del locomotore che viene condotto dai macchinisti.

E quindi, si vede questo... questo aspetto che viene poi sottolineato un po' ob torto collo a seguito della discussione e però alla fine riesce a dirlo anche all'interno del dibattimento, e riesce a riproporre queste percezioni, queste intuizioni che erano state... recepite dal tecnico, dall'ingegner Bargagli-Stoffi nell'immediatezza del fatti e poi erano state sviluppate soprattutto all'interno dell'incidente probatorio.

Mi avvio con gli ultimi due elementi... il progetto elaborato dall'equipe dell'ingegner Maestrini, che anche questo avrebbe impedito, o avrebbe sicuramente mitigato, perché anche questo dava una percezione ai macchinisti, cioè a quegli operatori che guidano il treno, di cosa stesse avvenendo... di tutte le criticità del viaggio, del convoglio, di cosa stessa avvenendo. E anche qui mi riporto alla relazione dell'equipe dell'ingegner Maestrini, soprattutto la relazione del 2015 e il business plan del 2006, e alle testimonianze dell'ingegner Guidi in cui ci dice che era applicabile non solo sui carri di proprietà, ma erano anche applicabili questo nuovo dispositivo che era in via sperimentale. Naturalmente ricordo che era in via

sperimentale non nel 2009, ma era in via sperimentale - come ha messo in evidenza in più occasioni la stessa Procura - nel 2005 e nel 2006, e si stavano avvenendo anche dei passi avanti, che avrebbero consentito un indirizzo di tal genere, di poterlo adottare, tra virgolette, a breve. Infatti lo stesso business plan, in una parte che non è stata menzionata dalla... non è stata menzionata dalla Procura, nell'attenzione che ha dato a questo documento, ci dice tutte le ditte che stavano elaborando questo progetto e c'era un giudizio sostanzialmente positivo. Pagina 17 della relazione di questa equipe dell'imputato Maestrini e business plan.

Un accenno solo e poi ho terminato, alla velocità, che naturalmente è stata ampiamente trattata dalla Procura e verrà sicuramente ampliata anche dai colleghi successivi.

La velocità, ci dice l'ingegner Orsini a cui mi riporto, faccio riferimento, è naturalmente una misura preventiva, aggiungo io, che ha due caratteristiche fondamentali. Una è quella di avere, rispetto ad altra tecnologia, un impatto economico minore, l'applicazione di una riduzione della velocità intendo e quella è quella di facile soluzione. Infatti si è visto che, a seguito della direttiva anche a firma dell'ingegner Costa, si è visto che in breve tempo è stata applicata, a seguito dell'incidente di Viareggio, questa direttiva

dell'ingegner Costa, in cui nella stazione di Viareggio, i treni entrano e transitano a 50 chilometri orari, sicuramente questa era dovuto a un rispetto anche dovuto a quello che era avvenuto e, naturalmente, poi invece viene disposto l'entrata all'interno della stazione e il transito di 60 chilometri orari all'interno di altre stazioni.

Quindi, questo ci mette in evidenza come fosse una soluzione immediata e anche, come ho detto prima, di facile soluzione.

Mi riporto alla relazione dell'ingegner Orsini e si possono vedere le due slide che ora mi accingo, brevemente, a commentare.

La prima... la prima... fai vedere questa... la prima è una cartina della stazione di Viareggio in cui vengono individuati... si parta da un calcolo che è stato fatto dall'ingegner Toni e poi è stato trasportato, dal punto di vista grafico, dall'ingegner Orsini in queste slide e si passa... si evidenzia in modo schematico la posizione finale raggiunta dal convoglio in base alle varie velocità. Viene analizzata la velocità dei 50 chilometri orari, viene analizzata la velocità dei 45 e poi di 40.

Si entra in modo più analitico nella seconda slide, che è sempre della... del... della relazione dell'ingegner Orsini e in cui, nella prima colonna, si guarda le... le varie misurazioni di velocità delle entrate e si fa un

processo ipotetico di quanto il carro sarebbe... avrebbe attraversato, in quel punto critico che in modo pacifico viene evidenziato, nel passo a raso che viene evidenziato nella sesta casella, in cui si dice che se il treno fosse entrato a 60 chilometri orari, avrebbe transitato al punto del passo a raso a 33, a 50 chilometri orari a zero e c'è tutto una riflessione schematica in cui ci dice che, se fosse entrato a 50 chilometri orari, sicuramente non si sarebbe ribaltato e non sarebbe andato a impattare né col picchetto e né con la zampa.

Presidente, concludo, sicuramente... sicuramente è stato un processo... un processo lungo. Un processo impegnativo e difficile, sia da un punto di vista tecnico e da un punto di vista anche giuridico.

Un processo, proprio perché riguardava la nostra città, dove siamo nati, vissuti, dove siamo cresciuti anche dal punto di vista emozionale. Trentadue morti, che pesano in una città come Viareggio, di sessantamila abitanti. Numerosi feriti gravi e gravissimi, in cui molti portano i segni di quella notte sulla loro pelle e non è un riferimento metaforico, ma è proprio tangibile. Due quartieri distrutti, la zona di Porta Pietrasanta, Via Ponchielli, la zona della Croce Verde. È una città completamente ferita.

Io penso che i familiari che hanno seguito tutto il processo con attenzione, anche su questi aspetti tecnici

e difficili, comprensibili per persone normali, ma per noi stessi Avvocati, siano stati vittime e ferite non una sola volta, non solo quella notte, ma anche successivamente.

Per tutto l'incidente probatorio e l'udienza penale ha aleggiato per quest'aula una minaccia di spostamento del processo, per motivi... condizioni non adeguate dal punto di vista ambientale. Abbiamo assistito, durante l'incidente probatorio, a periti del GIP che sono risultati essere pagati dal Ministero, in stretti legami con le Ferrovie. Abbiamo visto periti degli imputati che conoscevano già i risultati durante l'incidente probatorio, perché erano stati direttori del dipartimento dove avvenivano quelle analisi che il GIP aveva disposto.

Abbiamo assistito anche a delle dichiarazioni, e questo ha ferito fortemente i familiari, spiacevoli da parte di alcuni imputati. C'è un'intera classe dirigente in materia ferroviaria, durante questo processo, alla sbarra e si sono viste le richieste del Pubblico Ministero.

Ora io non sto a parlare i sedici anni, dodici anni, nove anni, però un complessivo di più di duecentocinquanta anni di carcere sono stati richiesti dal Pubblico Ministero, da questa Procura.

Tutti in questi anni... e questo ha ferito anche questo i familiari, tutti confermati al loro posto, se non

addirittura promossi, in base anche alle dichiarazioni di stamattina, che si leggevano sui giornali, e mi viene un'affermazione amara: la politica li ha già assolti. La politica li ha già assolti, promuovendoli in ulteriori incarichi, con stipendi anche faraonici.

Abbiamo assistito invece a consulenti dei sindacati che sono stati minacciati di ritorsioni sul lavoro. Abbiamo visto dei periti degli imputati, che in questo caso difendevano... facevano i tecnici per gli imputati, ma in altri processi, dove purtroppo non si è arrivato alla verità o sono state verità che, aggiungo io, assumendomene la responsabilità, di comodo, cioè andando a cercare il macchinista morto o andando a cercare il guasto tecnologico che un tempo... oggi sono periti degli imputati, un tempo sono stati periti di Procure e periti di Tribunali.

Abbiamo assistito a un sistema ferroviario in cui il controllore era il controllato, abbiamo visto che da CESIFER, i dipendenti CESIFER all'interno di Ferrovie trasmigravano in ANSF, uno su tutti Margarita, che è un imputato oggi e che era un dipendente di R.F.I. e che è il numero 2 in materia di sicurezza, dove oggi è... gli vengono imputate norme in materia di sicurezza.

Quindi penso, un processo difficile sotto tutti i punti di vista, estremamente difficile per i familiari, perché sono stati colpiti e feriti non solo quella notte, ma

anche successivamente, soprattutto nell'incidente probatorio e nell'udienza preliminare.

Chiudo con una frase, sempre riferita a quel periodo storico, che era il 1800. "Non siamo noi a correre sulla strada ferrata, è lei che corre su di noi. Non hai mai pensato che cosa sono quelle traversine che stanno sotto la ferrovia? Ciascuna rappresenta un uomo, un irlandese o uno yankee".

Io aggiungo che da quel 29 giugno 2009, rappresentano quelle traversine anche trentadue vite umane morte, e aggiungo ancora io, per negligenza, imprudenza, imperizia e soprattutto, per profitto.

- Si dà atto che il pubblico presente in aula applaude.

PRESIDENTE - Non siamo allo stadio, lo ripetiamo sempre, prima o poi lo capiremo. Allora, Avvocato grazie. La parola all'Avvocato Menzione. Ha già depositato le conclusioni scritte, Avvocato?

(Intervento fuori microfono, incomprensibile).

### **Parte Civile - Avvocato Menzione**

AVV. MENZIONE - Signori del Tribunale, do per lette le conclusioni che presenterò scritte, in cui si chiede di affermarsi la responsabilità di tutti gli imputati, con l'eccezione di Kriebel Uwe, per il quale deve considerarsi, come dire, revocata la nostra costituzione

di Parte Civile.

Anche per quanto riguarda il danno subito dal mio assistito, dalla mia assistita, l'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Viareggio, credo che si possa andare veloci, perché è in larga misura basato su delle ricevute di spese sostenute e per il resto è affidato al vostro prudente apprezzamento, visto che si tratta di danno immateriale, diciamo così, che l'associazione è stata colpita, non solo per i danni che ha riportato dall'esplosione e incendio, ma è stata colpita anche dal fatto che è rimasta chiusa per molti mesi, come ci hanno detto i testi Tabarracci e Bertolucci, e... anche, come dire, una difficilissima ripresa.

Un'associazione è un corpo vivo che, come dire, esce da un incidente di questa fatta, con le implicazioni anche psicologiche, oltre che sociologiche che ha avuto, essendo costituita tutta da ferrovieri, per cui la ripresa è stata, come ci hanno detto, estremamente faticosa e anche questo è un, come dire, è un danno, anzi forse è il danno più grosso.

Così com'è difficile la ripresa per un corpo danneggiato da un incendio, per... ferito da un incendio, lo stesso può dirsi per una aggregazione sociale che la cui vita dipende anche dal benessere degli associati.

Detto questo, che ho affidato appunto alle mie conclusioni, io devo forse... delle scuse, per quel che



dirò, a questo Tribunale.

Cioè, di fronte alla grandezza, alla immanità della tragedia che ha investito Viareggio in quella notte fatale, il mio intervento sarà solo su una piccolissima cosa, quasi... però non credo che sia insignificante, certamente è molto limitata, anche se si affida, per il suo completamento, per il suo sviluppo, all'intervento degli altri difensori di Parte Civile, ma soprattutto si affida alla esauriente disamina che hanno fatto i Pubblici Ministeri, che hanno dedicato la massima attenzione anche ai fatti più minuti e, doverosamente, come dire, ci hanno... gli ci è voluto tempo per andare sopra ogni singolo fatto.

Ecco, d'altra parte, io credo che sia vero in ogni processo, soprattutto quelli che vedono molti imputati, che il fatto che... come dire, qualcuno porta una responsabilità maggiore degli altri. Vi sono sempre personaggi in prima fila, questi anche nei reati più comuni, no? E personaggi in seconda fila.

Soprattutto in tema di colpa, c'è chi... esponendosi a maggior rischio o meglio, esponendo le vittime a un maggior rischio, dovrà rispondere maggiormente per quanto riguarda i fatti accaduti, colposamente accaduti.

E quindi, sulla base di questo principio, che appunto, vi sono anche in questo caso delle... degli imputati che portano maggiormente il peso della responsabilità

genericamente attribuita e distribuita su tutti gli imputati, io mi concentrerò sull'imputato numero 24, Moretti, sostanzialmente parlerò soltanto... anche se sotto un... il profilo che esaminerò, un altro imputato è nella stessa situazione ma, appunto, forse non è nella primissima fila quanto lo è l'ingegner Moretti.

Infatti io do per assodate, per tutto ciò che ci ha detto la Procura, le responsabilità di questo imputato per quanto riguarda il periodo fino al 2006. Egli è in una posizione di garanzia, come dire... visibilmente ovvia e quindi, deve rispondere fino a tale data, in primissima persona, come appunto, quello che avrebbe dovuto prevedere e poi dopo provvedere di fronte ad ogni rischio.

Però... i fatti sono del 2009 e quindi, c'è tre anni di tempo in cui qualcuno potrebbe dire non è più stato a capo di R.F.I., non deve più rispondere di ciò che succedeva sulla rete ferroviaria, non erano più affari suoi, andate a vedere altrove, andate a cercare altrove le responsabilità.

Come... credo che ormai la Procura ha toccato il punto con un... come dire, con uno scivolo, con un colpo d'ala, per altro andando in pieno a colpire la questione, perché come dire ormai è assodato che, direi, non basta il... l'essere sollevati da certe funzioni, o il sollevarsi da certe funzioni per... per... andare esenti da

responsabilità.

Quindi, se tutto è chiaro, per quanto riguarda questo imputato fino al 2006, andiamo a vedere anche gli anni successivi, ma non dal punto di vista, peraltro, trattato anche dagli altri difensori di Parte Civile, ma soprattutto dalla Procura, in ciò che egli ha fatto come amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, formalmente, in realtà come imprenditore della medesima impresa, ma sotto un aspetto più particolare, che è la successione delle posizioni di garanzia nel tempo, diciamo così.

E qua bisogna un pochino andare, sia pur, per carità, per cenni, io... fra l'altro io non sarei in grado di approfondire, come dire... come hanno fatto certi docenti, come faranno e così via... al cuore delle questioni dal punto di vista giuridico, però, ecco, poniamoci un attimo il problema di dove affonda la responsabilità in quanto... collocati in una cosiddetta posizione di garanzia.

Io credo affondi, ovviamente, nel valore della solidarietà e della tutela della salute, così come vengono delineate dagli articoli 2, 32 e 41... 41 sub specie, appunto, di finalizzazione anche dell'impresa privata.

Da qui le norme del Codice Civile, norme anch'esse non di rango costituzionale, ma di primissimo rango, fra cui,

tra tutte, la... l'articolo 2087, che collocano precisamente la responsabilità di chi va a ricoprire una posizione di garanzia.

Però non c'è dubbio, si può obiettare che andando a estendere, come dire, troppo questa... questo... il valore di questa collocazione si va... si potrebbe andare a cozzare contro un altro principio altrettanto di rango costituzionale, che è quello della responsabilità personale dell'articolo 27 primo comma, il cosiddetto principio di legalità o appunto, di responsabilità personale, in cui si richiede che ognuno sappia, per così dire, o sia cosciente, nel mentre che agisce, di ciò che gli incombe e quindi, della violazione a cui va incontro sub specie di dolo, e sarà naturalmente molto più pregnante ma anche sub specie di... di colpa.

Lo... questo lo hanno sottolineato alcuni studiosi, anche di scuola pisana, diciamo così, e... che hanno rilevato come estendere la posizione di garanzia va bene, ma purché non si arrivi fino ad una... a farne una posizione cieca, per così dire. Una posizione non consapevole o una collocazione, più esattamente direi, alla cieca. Perché può essere che ciò attinga anche a una, come dire, ad un... elevatezza lodevolmente, altamente etica, ma va contro il principio per cui la responsabilità personale è schiettamente personale. La persona che agisce deve conoscere o perlomeno prevedere le conseguenze

dell'azione che pone in essere.

Però, pur tuttavia, io credo che ci sia un nucleo di verità in questa critica portata avanti, come dire, non sulla posizione di garanzia, ma sulla estremizzazione, l'eccessivo ampliamento della posizione di garanzia.

E allora, fra i due valori costituzionalmente, indubbiamente, garantiti cioè, quello di... quello... in quelli in cui si esprime la posizione di garanzia e il principio di responsabilità personale, occorrerà trovare un contemperamento, un bilanciamento come spesso accade nelle questioni che coinvolgono principi, ma poi a ben guardare, è operazione che facciamo ogni mattina nei Tribunali, anche se non vengono in primis o... immediatamente in rilievo questioni costituzionali, vale a dire bilanciare principi diversi, tutti di rango protetto, per dire così, per trovare una soluzione soddisfacente.

Io credo che probabilmente, e non lo credo solo io... testi ben più autorevoli di me lo indicano, il contemperamento possa stare nei principi o... più esattamente nei criteri, diciamo così, di prevedibilità e di evitabilità, che sono criteri schiettamente tecnici, che fanno riferimento allo stato dell'arte, allo stato delle conoscenze e così via e quindi, cercano di attingere ad un valore oggettivo e non si rimettono semplicemente, così, al opinamento del momento.

Io credo che dovrà darsi e dovrà essere, quindi, conseguentemente provato nel processo, la conoscenza che il proprio comportamento, e questo vale soprattutto per le questioni per... i reati omissivi, perché per quelli commissivi, per dire così, la coscienza è più facile a svilupparsi, è più facile a mettere a fuoco. Devo dire che ammetto io stesso che nei reati omissivi è assai più complesso mettere a fuoco che cosa avrei invece dovuto fare per evitare quel rischio e, soprattutto, le conseguenze di quel rischio.

E allora, mettere a fuoco di quale danno e quindi, che cosa poteva essere evitato con un altro comportamento questo sì, invece, attivo, è questione mai facile a risolvere.

Però è proprio questa indagine che ci dà la misura e i limiti della posizione di garante o del garante, per dire così. Ci dà concretezza a quella posizione di garanzia, evitando il rischio che diventi... che vada a finire in una sorta di responsabilità oggettiva, o responsabilità in cui gli elementi soggettivi è difficile rintracciare ed è difficile poi valorizzare.

Ecco, però su questo, su questa prevedibilità dobbiamo intenderci. Già lo ha trattato, e lo ha trattato specificamente il dottor Amodeo, che non occorre una prevedibilità di quell'incidente di cui concretamente di discute in quel momento nell'aula e così via, ma occorre

la prevedibilità di un incidente, no? Al massimo, si potrà dire di un incidente di quel tipo, un incidente con quelle caratteristiche, un incidente che scaturisca dalla mia omissione.

Certo, era difficile prevedere, anche se poi non sia pure molto velocemente, quasi quasi mi contraddirò andando più avanti, ma non è facile prevedere tutti i passaggi della strage di Viareggio, dell'incidente che ha portato alla strage di Viareggio. Non è facile prevederlo, ma proprio, come dire, per questo, non è nemmeno richiesto che si prevedesse tutto, è richiesto che si prevedesse che quel comportamento omissivo potesse portare a un incidente, magari anche grave, magari per molti aspetti coinvolgente e così via. Vale a dire che è richiesta la prevedibilità di un evento comunque dannoso, no? Almeno ex ante, perché è proprio ex ante che va condotto il giudizio di prevedibilità e non ex post, e non ammaestrati dall'incidente di Viareggio, come dire, si doveva prevedere ogni segmento che ha causato il danno, che ha causato la strage, basta che fosse previsto, ex ante, la possibilità di un incidente dannoso, aggiungo io, un incidente dannoso in quella sfera, in quel tipo di contesto, per il fatto che si stava violando certe disposizioni o comunque, certi principi.

È (inc.) quel che ci dice... le farò poche citazioni e tutte prese da un'unica sentenza, che peraltro voi

conoscete benissimo, quindi le citazioni sono più per me che per questo Tribunale. La Cassazione nella... diciamo, celebre o ben conosciuta sentenza Bonetti, è la... il disastro di Stiava, Sezione IV del 6 dicembre '90, ed è "ai fini del giudizio di prevedibilità deve aversi riguardo alla potenziale idoneità della condotta a dar vita ad una situazione di danno e non anche alla specifica rappresentazione ex ante dell'evento dannoso, quale si è concretamente verificato in tutta la sua gravità ed estensione".

La sentenza ben nota e finora, su questi punti, non superata cioè, diciamo che ha aperto una via su cui poi la giurisprudenza è andata assestandosi e, in qualche modo, quasi adagiandosi, proprio perché contiene una verità di fondo, appunto, che non si può e non si deve richiedere al... all'agente la possibilità di quel danno, ma la possibilità di un danno.

Del resto, recentemente, questo come altri temi che ci riguardano in questo caso, è stato ripreso dall'altrettanto nota sentenza Thyssen che, su questo poi vedremo sui temi dell'affidamento, direi che si colloca in quel solco, magari aggiornandolo soprattutto sul tema dell'affidamento, però in nulla inondando rispetto alla pronuncia di allora.

E allora così delineato il tema, oserei dire il luogo dello scontro, il campo di battaglia tra le opposte



posizioni, in cui si collocano le posizioni di garanzia, non possiamo non riconoscere che le cose si complicano ancora di più per quanto riguarda la successione nelle posizioni di garanzia stesse.

Il quadro generale, per quel che ci dice, nella misura in cui ci dice, è formato dall'articolo 41 del Codice Penale, sul concorso di cause preesistenti o simultanee o sopravvenute, ma proprio il principio di cui al 27 della Costituzione, io penso che non ci possa far fermare a queste considerazioni che troppo spesso portano a sfiorare, o addirittura diciamo, ad applicare erroneamente, figure di responsabilità oggettiva.

Nella successione nel tempo, più volte si può essere tentanti di applicare il principio, per me orribile, del semel responsabile semper responsabile, peggio ancora semel garante semper garante, per dir così. La responsabilità per omissione, dunque, non cesserebbe mai, la si potrebbe affermare, e questo lo pongo con un punto interrogativo, anche quando altri eventi, a distanza di molto tempo, hanno determinato anche loro l'evento dannoso e qua si apre un tema di discussione, anzi, direi per... certamente per una parte, la risposta è tranquillamente no, non si può protrarre la responsabilità di garanzia per non... non è tanto una questione di tempo, quanto una questione di cosa è intervenuto nel tempo, vale a dire quando l'evento fosse

causato anche successivamente da un elemento di eccezionalità o imprevedibilità, dovremmo, per così dire, arrenderci. Anche l'omissione da parte di altri, un'omissione del tutto nuova ed eccentrica, per dire così, cui si possa ricondurre il fatto dannoso, ecco che a mio avviso interromperebbe quel nesso di causalità che deve pur sempre sussistere fra la posizione di garanzia e l'evento.

Bisogna che un fatto nuovo, e fra i fatti nuovi naturalmente ci metto anche la... una nuova omissione di... da parte di altro garante succedutosi nel tempo, faccia venire meno quella... proprio quella prevedibilità e quindi, evitabilità, le due cose sono connesse, che in astratto poteva ricondurre alla responsabilità del garante precedente.

È qui che si vede come quel criterio della prevedibilità e della evitabilità, quel criterio tecnico, è ciò che ci aiuta a risolvere anche il problema della successione nelle posizioni... nelle posizioni di garanzia. Ma non è così nel caso in cui le omissioni del garante successivo, per dir così, si collochino nel solco delle omissioni, della noncuranza, dello sprezzo del pericolo altrui, in cui si collocano già le omissioni del garante precedente.

Quando vi è un continuum fra l'azione del garante precedente e l'azione dei garanti successivi, non si può

invocare, come dire, l'interruzione e non si può invocare l'interruzione per il fatto che il garante precedente non può fare affidamento nel fatto di essere succeduto da qualcuno che invece avrebbe sanato il proprio... il proprio... le proprie manchevolezze.

E anche qui valga la stessa solita sentenza: "non può parlarsi di affidamento, quando colui che si affida sia in colpa per aver violato determinate norme precauzionali o per aver omesso determinate condotte, e ciononostante confidi che altri che gli succeda nella stessa posizione di garanzia elimini quella violazione e ponga rimedio a quella omissione".

Certo, una situazione come questa potrebbe, forse - aggiungo forse, aggiungo forse perché non ho trovato giurisprudenza che, come dire, avvalorì questa mia... dichiarazione o ricostruzione - potrebbe venir meno laddove il precedente abbia lasciato irrisolta una situazione di potenziale danno, ma però l'abbia lasciata irrisolta con specifiche sottolineature della pericolosità e delle modalità di intervento sul pericolo che egli stesso andava a lasciare, no? Che traduce al garante successivo. Magari, in concreto, addirittura corredandole con un inizio di soluzione per la quale non vi fosse però il tempo necessario per porla in essere all'interno del mandato del precedente. Al mandato, intendo dire, le funzioni... il permanere delle funzioni

della sua posizione nella collocazione di garanzia.

Solo ove il precedente avesse rappresentato con chiarezza i fattori di rischio al subentrante, sollecitandone magari l'intervento entro tempi tecnicamente ragionevoli, che è proprio il contrario, a mio avviso, del principio di affidamento, perché il principio di affidamento ruota tutto sulla attività posta in essere dal subentrante, mentre qui si ruota pur sempre attorno alla diligenza del precedente nell'indicare i motivi di rischio e le possibilità, però, di farvi fronte. Ecco, solo in questi casi, si potrebbe pensare a una elisione o perlomeno a una attenuazione della responsabilità del precedente. La giurisprudenza di fronte a queste obiezioni che, ripeto sempre la scuola pisana ha avanzato, fa comunque permanere in capo al precedente la responsabilità per l'evento finché tutti i fattori di rischio non siano stati rimossi. Il che è consistente con l'osservazione che il danno è emerso proprio per l'inerzia dell'originario garante, fino al momento in cui ha messo in mora il proprio successore. Sarà semmai costui, a mio avviso, ad andare esente da responsabilità, se dimostra di avere ragionevolmente, anche se ancora non completamente, sopperito alle colpose omissioni del precedente.

Però, ho detto, che non è certamente... ecco, questi sono, come dire, i contemperamenti e i bilanciamenti,

secondo me, consentiti o possibili, o comunque che possono essere scalati con attenzione, del... del principio, come dire, della permanenza della posizione di garante in capo... della responsabilità di garante anche in capo a chi non più in una posizione di garanzia. Ma quando le omissioni successive si collocano nello stesso solco delle precedenti, senza soluzione di continuità, anzi ne sono soltanto una... pura e semplice continuazione, ecco, allora, occorre leggere tutte queste omissioni precedenti e successive, come un unicum, un continuum, sia nel tempo, sia per esempio per quanto ci riguarda nello spazio aziendale, che travolgono la posizione di garanzia del successivo almeno quanto la posizione di garanzia del precedente.

Il criterio della prevedibilità del danno ex ante inchioda alla responsabilità per l'evento dannoso tutta la catena dei garanti succedutisi nel tempo.

Certo, certo, io ho apprezzato e sono d'accordissimo, lo sottoscrivo al 100%, lo sforzo enorme che la Procura ha fatto per individuare una responsabilità diretta sussistente anche al 2009, in capo al numero 24 degli imputati, per ciò che ha fatto quando era amministratore delegato di F.S.I. e non più amministratore delegato di R.F.I. Eh... mi pare che risulta abbastanza evidente da tutti i richiami in punto di fatto, in punto di normativa di primo, secondo e terzo grado, che la responsabilità di

Moretti va a continuare, per dire così. Ma, in ogni modo, anche se aveste qualche dubbio su questo punto di diritto, e qualche dubbio forse è legittimo, si risolve io credo con la ricostruzione che vi ho proposto.

E già che lo abbiamo nominato, vediamo anche brevemente chi è Moretti. Alcuni testi ce l'hanno descritto, in Toscana si direbbe sicuramente... sicuramente un grande ingegnere e un grande esperto di ferrovie. Dal punto di vista caratteriale ne emerge, dalle testimonianze, un tipo iracondo, fumino, forse anche rancoroso e arrogante, comunque sicuramente una persona che proprio nell'azienda non lascia grande spazio ai suoi collaboratori, cioè è un che sicuramente si prende tutte le responsabilità, ama prendersi tutte le responsabilità ed oggi è chiamato a risponderne.

Gli incarichi li abbiamo chiari, era stato R.F.I. fino al 2006, poi è transitato a F.S.I. fino al 2014, sottolineo come sia stato due volte, per sei anni quindi, a capo dell'Unione Internationale des Chemins de Fer, dal 2009 al 2014, e questo illumina una piccola ma importante cosa che dirò fra poco. E poi è andato, è approdato a Finmeccanica, da lui ribattezzata non so bene se con proiezione psicologica, Leonardo. Eh be', per un ingegnere può essere un'aspirazione...

Dalla ricostruzione teorica che abbiamo cercato di fare, sia pure correndo, risulta, come ho detto, abbastanza

superfluo il supplemento di contestazione formulato dai P.M. all'udienza del 22 gennaio 2014, peraltro però ben venga soprattutto per la dimostrazione che gli stessi P.M. hanno dato del suo coinvolgimento diretto anche negli anni 2006/2009. Tant'è che molti, la Procura e già alcuni... tutti direi i difensori di questa Parte Civile hanno sottolineato, appoggiandosi soprattutto alla consulenza del dottor Rivella, hanno sottolineato come abbia continuato a prendere le decisioni che contavano, gestorie, che contavano per tutti questi anni, sulle trattative, sulle procedure, sui dirigenti di Trenitalia ed R.F.I. che erano anche dipendenti di F.S.I., sul sistema informativo e informatico che era il medesimo e quindi, consentiva una conoscenza totale anche delle ditte... delle imprese controllate, delle società controllate fino ai singoli licenziamenti, sul tema degli esborsi per la sicurezza, calati durante questi anni fino a un quinto. Non calati di un quinto, calati fino a un quinto di ciò che originariamente era annualmente sborsato. E poi, disinvestimenti e quant'altro, per dirla in sintesi, come mi pare qualcun altro ha già richiamato, erano sì più società, ma l'impresa era una sola e a capo di questa impresa c'era... c'era il... il Moretti stesso. Si era, come dire, imposto a questa... a capo di questa impresa.

Tra questi incarichi, l'ho già detto, vi è anche quello

internazionale ed è importante perché, sicuramente, per esempio... non poteva ignorare lui medesimo, essendo a capo di questa struttura, ciò che facevano in tema di picchetti in Svizzera e anche su altri temi, per esempio, è già stato ricordato dal collega che mi ha preceduto quindi, lo do per detto. Ma non poteva neanche ignorare come... come dire, anni dopo naturalmente, è successo quanto è successo in Quebec, in Canada, in cui sono morti... dieci più che non a Viareggio, in un incidente che con modalità... con modalità quasi identiche, per quanto dicono le cronache, ha portato appunto ad un disastro molto simile. È vero che l'incidente del Quebec è avvenuto post, però sta ad attestare come la prevedibilità della possibilità di un incidente anche proprio di quella natura, con quelle caratteristiche, forse era più possibile, o meglio era possibile il più... era possibile già negli anni precedenti, come sta anche... anche in... in numerosi spunti normativi e in numerose direttive che venivano date.

La prevedibilità è un criterio in cui pacifico che non possa applicarsi in astratto, non tutto è prevedibile; pacifico che non possa applicarsi in concreto, vale a dire tu devi prevedere, come dire, ogni singolo passaggio dell'evento dannoso, ma ci soccorrono abbondantemente lo stato dell'arte, le tecniche applicabili, è questa la misura della prevedibilità e, come corollario, se ci sono



le tecniche applicabili, anche la evitabilità. Io credo sia a questo dato tecnico che bisogna ancorarsi.

Forse il Tribunale... no, non pretendo che se ne ricordi nel coacervo di tre anni di istruttoria dibattimentale, ma nell'interrogatorio del... di Caposciutti, dopo avere parlato della prevedibilità ovvia di determinati incidenti che avvenivano alle porte del... sulle porte degli... a causa delle porte degli Intercity che si chiudevano improvvisamente, è venuto fuori che gli incidenti erano stati 1800, finché poi la Trenitalia ha iniziato a... come dire, a passare in rassegna tutti... tutti i vagoni per ovviare al problema. E io, provocatoriamente, posi una domanda che giustamente il Presidente me la cassò, perché era un fuor d'opera, ma non è un fuor d'opera invece parlarne e discuterne, vale a dire: quanti morti ci vogliono perché si prenda in considerazione? È provocatorio il modo in cui l'avevo posto. Si può però ragionevolmente porre e porsi la domanda se occorrono, se realmente occorre per dire che si è violato il principio di prevedibilità, occorrono altri casi dello stesso genere, perché altrimenti ci sono ovviamente delle cose che, come dire, non le si fanno perché è ovvio non farle, perché prima ancora della tecnica il buonsenso ci dice che non devono essere fatte e non devono essere poste in essere. Eppure, anche a queste, si applica il criterio della prevedibilità, no? A

maggior ragione, quando affonda in questioni tecniche ma di precipua importanza, perché sono situazioni che pongono evidentemente a maggior rischio. A rischio e a un rischio maggiore quale è il... il trasporto delle merci pericolose. A tutti è evidente, basta rifletterci un attimo, che vi è più rischio a trasportare merci pericolose che non a trasportare degli inerti, del carbone, o quant'altro che... o del... o delle... degli alberi o cose di questo genere. Ecco, se vi era la possibilità, tecnicamente, di intervenire, ecco che la prevedibilità si dà, insieme alla evitabilità.

Proprio tutti questi elementi ci dicono che Moretti è responsabile anche per l'ultimo periodo, dal 2006 al 2009, ma certamente ci interessa di più il periodo in cui era direttamente garante di ciò che avveniva sulla rete ferroviaria.

Quali omissioni, non ripeto la spiegazione, le enuncio soltanto, si imputano a Moretti come garante R.F.I.? Mancata o non sufficiente manutenzione e controllo dei carri che venivano dall'estero, mancanza... non previsione di itinerari alternativi per le... merci pericolose. Sottolineo un dato di esperienza, la piana versiliese è densa di vie ferrate che portavano alle montagne e dalle montagne al mare, fino ai porti o fino ai pontili. Ecco, l'idea di utilizzare, recuperare, ampliare queste vie che di solito corrono nella fascia

pedemontana per evitare Viareggio o per evitare... be', Carrara per esempio già è più sicura che non Viareggio. Anche Massa, cioè... perché hanno i binari fuori dal centro abitato, soprattutto il problema, che difatti ha determinato la tragedia, si poneva per Viareggio in cui la ferrovia corre proprio dentro a un centro densamente abitato. Ecco, recuperare queste... queste vie ferrate era possibile oppure no? Poi va be', i detettori di svio ne abbiamo sentito parlare fin troppo questa mattina. Le barriere rispetto alle abitazioni, si dice sì quando nel 2001 arrivò la lettera degli abitanti di Via Ponchielli, una proposta fu fatta e fu bocciata dal consiglio comunale, mi pare. Dalla giunta o dal consiglio, mi sembra di ricordare dal consiglio. Sì, però dopo non è che si è utilizzata quella lettera come campanello di allarme per il rischio, per il supplemento di rischio oserei dire cui si andava incontro. Si è stati ben contenti perché il consiglio comunale non approvasse, in modo da risparmiare qualche migliaio - pochi - di Euro, quando la barriera poteva essere proposta in altre forme, ma ugualmente in maniera efficace e quindi, poteva essere... poteva arriversi anche ad un sì del consiglio comunale.

Sulla velocità è già stato detto, così com'è già stato detto sul presenziamento, i carri scudo, l'eliminazione dei picchetti, la distribuzione del peso. L'eliminazione

dei picchetti, non abbiamo soltanto la Svizzera, eh, che ci indica come quella è la strada da farsi. Tanto per avere un'idea, no? I picchetti, alla stazione di Viareggio, sono di molte ma molte decine, nessuno ha detto esattamente quanti siano, ma vanno a indicare ogni punto sensibile. In una stazione importante, a suo modo, come quella di Viareggio, i picchetti non è che... sporgeva quel picchetto, per cui si può dire: be', veramente scarogna, proprio, quasi quasi, da interrompere il... come dire, il nesso di causalità che aveva portato fino all'impatto col picchetto. No, alla stazione di Viareggio ce n'è a decine e nessuno li ha ancora smossi. Peggio! Peggio, peggio. Hanno rifatto recentemente, lo dico anche per alleggerire la discussione, hanno rifatto recentemente, proprio nell'ultimo anno, la via qui vicina, la Lucca - Aulla, rifacendo le massicciate, rifacendo le numerose gallerie e così via, credete che hanno... si sono astenuti dal rimettere i picchetti? Li hanno rimessi esattamente nella stessa posizione, nella stessa prospicienza e così via. Questo non ha fatto oggetto di indagine dibattimentale e quindi, lo dico per dire che sembra esservi una sorta di pervicacia nel... nel disinteresse rispetto a quelli che sono i... come dire, le ovvie esigenze di sicurezza.

Se ci pensiamo bene, al di là della enunciazione di tutti questi possibili... tutti questi momenti di rischio e

possibile evitabilità del rischio, hanno ciascuno a che fare con un segmento di quello complesso accadimento che è stato l'incidente di Viareggio e la conseguente strage. Gli uni hanno a che fare con lo svio, con la maniera in cui si è determinato il deragliamento del treno, altri hanno a che fare un il modo in cui il picchetto ha forato la cisterna, altri hanno a che fare con il modo con cui il gas liquido si è andato propagando ben oltre, diciamo, la stazione di Viareggio e, sciaguratamente, proprio dalla parte non protetta, vale a dire, quella dell'abitato. E quindi vediamo che tutte queste omissioni, poi alla fine, fanno sì che quello che sembra essere... che sembra contenere un tasso di casualità, diciamo così, invece era tutto nelle possibili previsioni ed era tutto quanto ovviabile ex ante, non siamo buoni oggi ex post. Ex ante, poteva essere forse previsto in ogni sua parte anche se, ai fini della affermazione della responsabilità penale, basta, come ho già detto, individuare la categoria dell'incidente, non c'è bisogno di andare a cogliere quell'incidente. Ma, come dire... se si indaga bene, vediamo che ogni singola frazione di quell'incidente poteva essere evitata.

Naturalmente il tema dei costi, che alcuni erano costosi e altri meno, altri affatto, carri scudo e separazione... non costavano nulla, i picchetti non costavano nulla, non sarebbe costato nemmeno molto di più sottoporre a

controlli particolari i carri adibiti a trasporti pericolosi, eppure le normative - e su questo veramente la requisitoria dei Pubblici Ministero è stata esemplare, per minuzia - le normative sia esterne che interne ci sono e dettagliatissime, da un lato e ad ampio raggio dall'altro.

Ma se le normative non ci fossero, sussisterebbe o meno la responsabilità dei prevenuti, o questo cancellerebbe ogni responsabilità? Anche su questo ci sovviene la già citata sentenza, che poi io credo che sia un'applicazione in sede civile del 2087 e dei principi costituzionali dall'altro. Una regola di condotta che non abbia come fonte di legge i regolamenti, gli ordini e le discipline va obbligatoriamente osservata quando lo imponga il prudente e attento esame delle circostanze di fatto. Principio ovvio, ovvio che, come dire, la regola prudenziale deve sì misurarsi in primis con le regole dettate dall'ordinamento, talora anche dall'ordinamento interno all'azienda, ma comunque vanno osservate regole minime di prudenza, e comunque mandare a cento chilometri all'ora quattordici bombe nel centro abitato è un assurdo colpevole, è un assurdo colpevole. Lasciare in ogni stazione decine di spunzoni che possono tranciare e lacerare i mezzi e quant'altro è un assurdo colpevole, attinge ai livelli più alti della responsabilità. Peraltro, leggo in ciascuna di queste disposizioni

violante, spesso provenienti anche dalla stessa azienda ferroviaria e dintorni, diciamo così, perché è un immediato d'intorno il Ministero, è un immediato d'intorno l'ANSF e così via, io le leggo come vere e proprie confessioni di un reato, della commissione di un reato da parte dei responsabili dell'azienda.

E questo... e su questo chiudo, vado chiudendo, il problema penso che sia lecito, io sono Parte Civile e quindi non mi interessa della pena, ma mi sembra legittimo interessarsi del grado di responsabilità penale cui attingono le posizioni dei singoli prevenuti. Pacifico che la posizione di garanzia non basta per integrare la colpa cioè, non... essa ci dice solo, come dire, quale grado di rischio si è assunto l'agente, cioè chi ricopre la posizione di garanzia e conseguentemente quale responsabilità, il grado di responsabilità che egli porta. E lì poi naturalmente la dottrina e un pochino anche la giurisprudenza si affanna, colpa grave, criterio oggettivo, soggettivo, colpa cosciente, con previsione dell'evento oppure semplice imperizia, o imprudenza e in sostanza, tutta una scalettatura che, devo dire, a me non convince.

Io, al pari del collega Dalle Luche, che vi ha detto la stessa cosa, in sede di udienza preliminare ebbi a chiedere che il GUP muovesse un'imputazione a carattere doloso, sub specie di dolo eventuale, tanto mi pareva che

fosse chiaro come, soprattutto i livelli alti di R.F.I., di Trenitalia e così via, avessero chiaro - avessero, non dovessero avere - avessero chiaro il rischio cui... che si poteva determinare e lo avessero tranquillamente, diciamo, forse tra virgolette, non lo so, accettato, accettato. Mi pento, per dire la verità, di aver fatto questa richiesta, che peraltro era volta a sottolineare la posizione di forte responsabilità di coloro che avevano agito o ommesso, in questo caso, perché in realtà... perché andare a... come dire, a smuovere una costruzione che non sta nel nostro Codice Penale è una costruzione giurisprudenziale da molti criticata ferocemente anche criticata, quale il problema del dolo eventuale, quando invece la colpa, se riconosciuta nella sua estensione, può essere affrontata come elemento di deterrenza al pari del dolo eventuale. E non mi riferisco tanto all'annosa questione della separazione quasi invisibile fra colpa cosciente e dolo eventuale, mi riferisco proprio alla grossolanità, per dire così, della colpa. Se la colpa è... qua devo dire, cito chi sedeva e siede quasi sempre lì, il professor Padovani, che in un suo datato, quasi cinquant'anni fa, ditemi se è poco, scrisse un saggio sul grado della colpa che ancora oggi è perfettamente condivisibile da parte di chiunque, e difatti è fatto proprio anche da tutta quanta la giurisprudenza e così via. "La colpa è la variazione di



quantità nella corrispondenza fra il modello di condotta richiesto e la condotta che il soggetto ha effettivamente tenuto". Ecco, in questo schema, ho letto solo un rigo, ma la dice già tutta su quale sia la costruzione di Padovani, in questo schema mi pare che sia assente un elemento qui importantissimo e che è emerso, diciamo, realisticamente, negli ultimi venti e trent'anni, vale a dire che il tema della prevedibilità dell'evento e della sua evitabilità deve incrociarsi con un altro principio che in questi anni è emerso, è venuto fuori prepotentemente ma significativamente e mi sembra che aderisca perfettamente alle situazioni che si danno e che si dà in questo processo, vale a dire il principio di precauzione, vale a dire che anche se io prevedo come molto lontano il rischio, il principio di precauzione mi deve imporre di non correre nemmeno quel rischio che pur si vede come assai lontano. È un principio fondamentale nella complessità del mondo moderno e delle tecniche moderne, in cui è assai difficile, bisogna ammetterlo, molto spesso districarsi fra elementi tecnici che magari confliggono, addirittura fra diritti, perché spesso anche i diritti, come sono elementi tecnici anche questi, possono confliggere tra loro, per esempio il diritto alla salute e il diritto al lavoro, ne abbiamo esempi, centomila esempi di... uno in particolare sto pensando, all'Ilva di Taranto, in cui vi è evidentemente un

conflitto di questo tipo. Ma il principio di precauzione ormai è unanimemente riconosciuto, che deve prevalere in tutti i criteri di prevedibilità.

E allora, sotto questa nuova luce, nuova perché il buon Tullio non poteva prevederla nel '69, quando scrisse il suo saggio, "il dovere di diligenza è la condotta attuata che può costituire una sua omissione totale o una sua omissione parziale, e quest'ultima a sua volta può variare a seconda che vari in più o in meno la parte di diligenza omessa. In relazione a tali variazioni, dovrà considerarsi maggiore o minore il grado della colpa". Lui fa un esempio talmente terra terra che salta agli occhi cioè, un vaso cade dalla finestra e reca danno, certamente il grado della colpa sarà differente se io, in qualche modo, avevo cercato di legarlo e di fermarlo e però, senza successo, per cui ne risponderò, ma ne risponderò a un grado minore e invece l'ho lasciato in balia di ogni vento che passasse. Questo era talmente facile e ovvio che ve l'ho voluto riportare, ma se noi esaminiamo tutta la sequenza del danno di questo caso e la possibilità di intervenire, notiamo che per ciascun punto non è stato fatto nulla, nulla. Né sul punto della velocità, né sul punto dei controlli più pregnanti per le merci, per i portatori di merci pericolose e via e via, non sto a ripeterveli. Per ciascuno di questi non è stato fatto nulla, nonostante ci fosse la possibilità,

nonostante... nonostante non mancassero i mezzi, né i nuovi ritrovati tecnologici e così via. Si è proprio lasciato il vaso senza neanche uno spago che lo legasse alla finestra.

Certo, ne discende anche che, per esempio, la gravità del danno causato diventa, come dire, insignificante rispetto a questo criterio di misura del grado della colpa e qua il fatto che ci siano trentadue arsi vivi, che pure sembrerebbe richiedere, come dire, il massimo della pena o comunque l'affermazione del massimo di responsabilità, diventa ininfluente eppure, come dire, la gravità di ciò che è accaduto anche nella sua... nel suo portato intrinseco portato all'incendio, all'incendio dei corpi, una conoscenza anche superficiale della storia del diritto, quale quella che ho, superficialissima ahimè, ci ricorda come la morte per fuoco fosse comminata dall'Inquisizione soltanto in certi casi particolari, nella stragrande maggioranza dei casi, prima si eseguiva la sentenza di morte e poi il corpo veniva bruciato, tanto era indicibili l'orrore della pena stessa, del fatto in sé stesso. Tanto vero che molti di quelli... se potevano permetterselo, molti di quelli che erano condannati a essere bruciati vivi, se potevano, pagavano il boia perché li strangolasse all'ultimo momento, ma prima del falò. E quindi, la gravità io credo che, se si dovesse guardare a questa, non... non sarebbero sei mesi

per ogni morto di Viareggio, ma sarebbe... non so, non c'è misura nell'affermazione di responsabilità se si guardasse alla gravità del danno in questo caso. Non è così.

Ciò che si rimprovera a Moretti, potrei dirlo con una battuta, bah, chissà se suona male dopo che ho parlato di una simile tragedia, che Moretti se avesse dedicato alle questioni della sicurezza lo stesso tempo che ha dedicato a fare il Sindaco di Mompeo, dove c'ha una sua tenuta e seconda casa, probabilmente qualcosa in più ci sarebbe stato. Ma questa è soltanto una battuta. La verità è dettata una volta ancora dalla sentenza che ho più volte citato. Non è tanto l'incapacità tecnica, che pure vi è stata, quanto l'indifferenza e la noncuranza della sicurezza a dar corpo alla responsabilità degli imputati, sia sotto l'aspetto materiale che sotto il profilo soggettivo.

È questa noncuranza, questo mettere prima della sicurezza ogni altra visione e segnatamente, soprattutto, ogni visione legata al profitto, che è quello che caratterizza il grado di responsabilità di Moretti e che chiedo che voi vogliate sanzionare.

Niente, consegno...

PRESIDENTE - Deposita le conclusioni.

AVV. MENZIONE - Avevo un dubbio, io in processi di questi fatta, la notula la presento alla fine, no? Alla fine del

dibattimento, perché qua mancano ancora parecchie udienze, cosa...? Mi dà...

PRESIDENTE - Normalmente...

AVV. MENZIONE - Normalmente, lo so.

PRESIDENTE - ... i suoi colleghi l'hanno allegata, immagino.

Ho sentito che i suoi colleghi l'hanno allegata. Sì, tutti l'hanno già allegata. Faccia lei...

AVV. MENZIONE - Eh lo so, però io di solito, se è consentito...

PRESIDENTE - Assolutamente.

AVV. MENZIONE - ... credo di sì, che non ci sia divieto.

PRESIDENTE - Certo. Assolutamente.

AVV. MENZIONE - Ora mi dispiace avere finito su una questione di soldi. Però volevo, come dire, che riconosceste la possibilità.

PRESIDENTE - Assolutamente. Sicuramente sì.

AVV. MENZIONE - Allora, queste sono...

PRESIDENTE - Allora, prima della pausa, avete un programma?

AVV. MARA - Sì, avevamo concordato il mio intervento, poi l'intervento del collega Maccioni e poi penso...

PRESIDENTE - Avvocato Nicoletti.

AVV. MARA - Sì.

PRESIDENTE - Solo?

- (Intervento fuori microfono, incomprensibile.)

AVV. MARA - No, e altri colleghi...

PRESIDENTE - Ah, va be', a seguire, sì, sì, va bene. Ci

vediamo alle due e mezza? Sono le due meno un quarto.  
Alle due e mezza, così cerchiamo di andare veloci.

- Si dà atto che il processo viene sospeso alle ore 13:48;
- Si dà atto che il processo riprende alle ore 14:54.

PRESIDENTE - Allora, chi comincia? Per Medicina Democratica.

**Parte Civile - Avvocato Mara**

AVV. MARA - Sì. Per il verbale, Avvocato Laura Mara, difesa della Parte Civile, Medicina Democratica Movimento di Lotta per la Salute ONLUS.

Presidente, come premessa, lo dico, ho predisposto una breve memoria per ragioni innanzitutto di economia processuale, per cercare di concentrare quella che era la discussione, ma anche per cristallizzare alcuni dei punti che ho ritenuto importanti.

Innanzitutto debbo associarmi agli interventi, alle conclusioni, alle valutazioni che sono state fatte dai colleghi di Parte Civile che mi hanno preceduto e sicuramente alle conclusioni e alle valutazioni che sono state rassegnate dai Pubblici Ministeri.

Io credo che la lunga, minuziosa e puntuale requisitoria svolta dai due Pubblici Ministeri dia effettivamente conto dell'ottimo lavoro che è stato svolto dalla Procura della Repubblica in questo processo, pertanto l'ho già

fatto in separata sede, a margine dell'udienza, ma volevo rinnovare pubblicamente i miei complimenti e i miei ringraziamenti ai due Pubblici Ministeri.

Ovviamente, nell'impossibilità di ripercorrere, per la loro complessità e molteplicità, tutte le tematiche fattuali e giuridiche che sono state oggetto della discussione dibattimentale, mi sono concentrata, tenuto anche conto della relazione tecnica del dottor Mara, dell'ingegner Thiene e a firma anche dell'ingegner Roberto Carrara, che è in atti, che erano i consulenti nominati da questa Parte Civile, dicevo, mi sono concentrata sostanzialmente in questa memoria su quattro tematiche fondamentali.

La prima riguarda la riduzione della velocità come misura effettiva e fattibile per la riduzione del rischio. La seconda questione riguarda quella che il consulente Boniardi ha chiamato "vexata questio" tra zampa di lepre e picchetto e il terzo punto riguarda invece la mancata valutazione del rischio o meglio, la violazione del principio di precauzione, come è già stato ampiamente spiegato dal collega che mi ha preceduto.

Vi è poi una quarta parte, un quarto capitolo della memoria che è dedicato alla posizione specifica di Medicina Democratica, del perché si trovi costituita in questo processo, ma soprattutto del perché richieda oggi i danni che sono stati quantificati nelle conclusioni che

rimetterò al termine dell'odierna discussione e che darò, ovviamente, con il consenso del Tribunale per lettere.

Per quel che riguarda il discorso specifico, il primo punto, quindi, riduzione della velocità nei centri abitati come misura per la riduzione del rischio, nel corso del dibattimento abbiamo sentito alcuni consulenti tecnici della difesa e alcuni testimoni che hanno espresso delle riserve, o meglio delle critiche sull'efficacia di questa misura di prevenzione, faccio riferimento per il Collegio all'udienza 24 febbraio 2016, consulente Torchia e all'udienza del 10 febbraio 2016, sempre teste Genovesi.

In particolare, nell'udienza 24 giugno dell'anno scorso, del 2015, pagina 97 delle trascrizioni, il teste, ingegner Chiovelli ha riferito che R.F.I. era contraria ad una riduzione della velocità. Leggo testualmente, è una domanda che era stata fatta dal collega Avvocato Bagatti. "Sì, guardi - dice Chiovelli - l'esito dell'approfondimento fatto da Rete Ferroviaria Italiana fu sostanzialmente che non era il caso di introdurre queste limitazioni di velocità - e poi spiega perché - in relazione alla considerazione che il beneficio della riduzione di velocità in termini di sicurezza confliggeva - secondo Chiovelli - con il maggior tempo di percorrenza del treno e quindi, di esposizione delle merci pericolose sul territorio".



Sono stati anche presentati alcuni documenti, e mi preme sottolinearlo, dei quali è stata data a questo Collegio una interpretazione assolutamente parziale, per usare un eufemismo. Faccio riferimento al final report del working group del Otif, Londra 6 e 7 aprile del 2006. Il documento, Presidente, è stato citato dalla consulente professoressa Luisa Torchia, a quell'udienza che ho già ricordato, 24 febbraio del 2016, pagina 103 delle trascrizioni. Ad un certo punto il Collegio leggerà questa frase pronunciata dalla consulente: "una riduzione generale della velocità per treni che trasportano merci pericolose potrebbe avere effetti molto negativi e potrebbe anche apportare un rischio maggiore", questo dice la consulente. Questa valutazione... e dice queste cose andando a rileggere il documento final report del Otif del 2006, tuttavia questa valutazione del gruppo di lavoro si riferisce a quella che è la riduzione generale della velocità, cioè su tutta la rete ferroviaria e non, come hanno sempre sostenuto i nostri consulenti tecnici, alla riduzione della velocità solo nei punti sensibili, cioè nell'attraversamento delle stazioni e dei centri abitati, che costituisce, mi pare, il vero nodo centrale del nostro processo.

Sempre il consulente delle difese dimentica poi, per così dire, di riferire al Tribunale che il working group riunito a Londra nel 2006 fa in quel documento

esplicitamente riferimento a un precedente report, a un precedente documento che si è tenuto nel febbraio, dove si afferma senza dubbi qui che la riduzione della velocità "è un mezzo efficace per ridurre i rischi nel trasporto di merci pericolose". All'interno della memoria ho poi introdotto il report e ho messo anche la traduzione, perché il documento era in inglese.

Nella traduzione che ritroverà la Corte si legge esattamente: "il working group è dell'opinione che la riduzione dei limiti di velocità sia un'efficace misura per ridurre i rischi connessi al trasporto di merci pericolose. L'aspettativa è che nel complesso ciò riduca la possibilità che si verificano incidenti e riduca l'entità del danno nel caso in cui un incidente avvenga". Ma di più, nel successivo paragrafo 5.1.2, lo stesso working group prende in esame proprio la casistica dell'attraversamento dei treni, dei convogli all'interno delle città e come conclude? Così conclude il working group, dice: "il working group è del parere che la riduzione dei limiti di velocità costituisca un'efficace misura di riduzione del rischio connessa al trasporto di merci pericolose". Vengono citati poi lo studio di Basler(?) e Plamer(?) e si dice "giungono alla conclusione che riducendo la velocità dei treni che trasportano merci pericolose nelle stazioni e nell'attraversamento delle città si abbia effettivamente

una riduzione del rischio di incidenti e ciò è raggiungibile a costi giustificati". Questo è quanto sta scritto nel documento del working group.

Quindi, quale tipo di conclusioni possiamo trarre? La prima, è che in questa riunione di Londra del 2006, il gruppo riunito non esprime in realtà nessuna riserva, nessuna critica e nessun giudizio negativo sulla riduzione della velocità nei centri abitati e comunque, nelle stazioni come vorrebbe veicolare la consulente Torchia, ma si limita a prendere in considerazione la riduzione della velocità generalizzata su tutta la rete ferroviaria, che è altra questione e l'abbiamo già detto.

Quindi, sostanzialmente, se nel 2009, a seguito della valutazione dei rischi, che lo voglio ribadire, non è mai stata fatta o comunque non è mai stata documentata dalle difese degli imputati, le imprese ferroviarie avessero rispettato il parere espresso anni prima dal working group Otif del 2006 che richiama le valutazioni del working group del febbraio riguardante un'adeguata riduzione della velocità, sicuramente e dico sicuramente il disastro ferroviario di cui si discute non sarebbe avvenuto. Non si trattava di una grande tecnologia, era assolutamente fattibile, bastava ridurre la velocità. Sappiamo che il treno entra nella stazione di Viareggio a 100 chilometri orari e sappiamo che se fosse, perché sono

stati fatti poi i calcoli, entrato a un velocità quantomeno di 50 chilometri orari, il carro cisterna, pur ribaltato, non avrebbe raggiunto né la zampa di lepre, né i picchetti 23 e 24, non si sarebbe verificata la foratura con tutte le conseguenze nefaste di questo processo.

Non possiamo comunque non fare notare che i timori che Otif esprime sulla riduzione della velocità in maniera generalizzata diventano risibili, se si tiene presente che la velocità media comunque dei treni che trasportano merci anche pericolose è di 18 chilometri orari. Dico questo perché il dato è confermato da uno studio della Corte dei Conti Europea del 24 maggio del 2016. Qui abbiamo avuto alcuni testimoni, faccio riferimento a Genovesi, per esempio, udienza del 10 febbraio del 2016, che sono stati citati dalla difesa degli imputati, che hanno... sono arrivati addirittura a dirvi che la riduzione della velocità era una misura di cortesia, che è stata adottata in Viareggio solo per motivi politici e di rispetto alla cittadinanza, negando così di fatto la reale efficacia della misura. Per il Collegio faccio riferimento alla deposizione del teste Genovesi, udienza già citata, 10 febbraio del 2016, pagina 123 delle trascrizioni e pagina 245. Si tratta, a ben vedere, di affermazioni queste fatte dal teste Genovesi del tutto gratuite e risibili, perché dico questo? Dico questo

perché la stessa Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, ANSF e lo stesso Ministero dei Trasporti hanno importato questa concreta misura cautelativa di riduzione della velocità dopo aver accertato che cosa? Che molte delle imprese ferroviarie non erano in grado di certificare che sui vagoni fossero state effettuate tutte le verifiche necessarie a garantirne la sicurezza. Faccio riferimento ad alcune direttive dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria che ho indicato all'interno della memoria, non sto ovviamente a leggere, sono la numero 04738/09 del 26 di agosto del 2009, e un'altra direttiva, sempre del 2009, che è la numero 1 della ANSF. Lo stesso ingegner Chiovelli che ne è direttore nell'udienza del 24 di giugno di quest'anno ha confermato l'importanza della velocità sulle conseguenze del deragliamento, pagina 83 delle trascrizioni. Qui, ad un certo punto, il collega Avvocato Bagatti chiede "ma per sue conoscenze e competenze, ritiene che la velocità di percorrenza e quindi, la velocità di svio, sia un fattore incidente su questo tipo di problematiche?" e Chiovelli risponde "ma sicuramente! La velocità, ovviamente, incide sulle conseguenze. Ma dico, in caso di svio, in caso di collisione, in caso di qualunque cosa, ovviamente la velocità ha un sua incidenza".

Peraltro, nelle risposte a diverse interrogazioni parlamentari anche lo stesso Ministro dei Trasporti ha

indicato il limite di velocità dei 60 chilometri orari nelle stazioni e nell'attraversamento delle grandi aree urbane, certamente non come misura di cortesia, ma come "misura tecnica efficace per garantire l'integrità del trasporto delle merci pericolose", e qui faccio riferimento alla risposta del Ministro dei Trasporti, allora Matteoli, del 22 luglio 2010, a un'interrogazione parlamentare presentata il 5 maggio 2010, che è la numero 4-03106. E ancora, risposta del Ministro dei Trasporti nello stesso senso, sulla riduzione della velocità, del 16 settembre 2010, a un'interrogazione parlamentare scritta presentata sempre da Franca Biondelli il 16 giugno 2010, ed è la numero 4-03335.

D'altra parte, cosa dire? È forse sfuggito ai difensori degli imputati e degli odierni Responsabili Civili che i limiti per la riduzione della velocità dei treni merci nelle stazioni e nei centri abitati sono stati adottati non solo in Italia ma in diversi altri paesi. All'interno della memoria ho riportato alcuni esempi salienti, per esempio, direttiva di emerga del Ministero dei Trasporti del Canada che è stata data a tutte le imprese ferroviarie, questa è del 23 di ottobre del 2014. Proprio in questa ordinanza si legge "si ordina a tutte le compagnie di non fare viaggiare treni trasportanti merci pericolose a velocità superiori a 50 miglia", che corrispondono a circa 80 chilometri orari. Abbiamo poi

un'altra ordinanza, che è la numero 30, che è stata emessa dal Dipartimento dei Trasporti USA FRA, qui si legge "i treni interessati non devono superare le 40 miglia per ora - circa 60 chilometri orari - nelle aree ad alta concentrazione urbana - e prosegue la stessa ordinanza - la velocità è un fattore che può contribuire alla gravità di un deragliamento. Velocità più alte aumentano l'energia cinetica di un incidente o di un deragliamento e il danno connesso/causato, con il risultato di una maggiore possibilità che le cisterne vengano forate". Sempre nello stesso senso abbiamo poi un'altra ordinanza svizzera questa, del 5 novembre del 2015, sempre il tema è la riduzione della velocità, come misura per la riduzione del rischio. Lo stesso consulente, professor Boniardi, nella sua udienza del 15 luglio del 2015, pagina 166 delle trascrizioni del verbale di udienza, sottolinea proprio l'importanza della velocità nella perforazione della cisterna e qui ho riportato, per semplicità espositiva, il passo della testimonianza. È lo stesso ingegner Chiovelli, in quell'udienza del 24 giugno del 2015, pagina 217 e seguenti delle trascrizioni, a convenire sul fatto che ogni soggetto, ivi comprese imprese ferroviarie e gestore della rete, debba essere responsabile della sicurezza della propria parte di sistema e del suo corretto funzionamento. E leggo velocissimamente quello che disse

Chiovelli: "quello che si può dire oggi in relazione alla determinazione della velocità, deriva a mio avviso non tanto dal DRP 753 del '80, ma dal Decreto Legislativo 162. Se noi facciamo riferimento alla frase, che poi è, diciamo primaria, su cui si incentra proprio il concetto di sicurezza ferroviaria, così come lo dipingono le direttive comunitarie che dice che ciascun soggetto è responsabile, quindi imprese ferroviarie, gestori della rete, della propria parte di sistema e del suo funzionamento sicuro perché è qua, si fonda tutto su questo, è evidente che qualunque tipo di limitazione - ci dice - non solo di velocità, può essere disposta dall'uno o dall'altro soggetto sulla base di evidenze di circostanze critiche che venissero rilevate".

Anche l'altro consulente delle difese, l'ingegner Ferruccio Resta, affronta il tema della riduzione della velocità nella sua deposizione del 20 di aprile del 2016, pagina 121 delle trascrizioni, addivenendo tuttavia, Presidente, a conclusioni che sono contrastanti con gli studi e i report prima richiamati e, in buona sostanza, addivenendo a valutazioni assolutamente personali che sono sganciate dal corredo probatorio in atti.

Che cosa dice l'ingegner Resta, dice "il tema è: se la riduzione della velocità avrebbe ridotto il rischio. Allora ci sono tutta una serie di elementi che portano invece a dire che il rischio poteva essere anche



aumentato con la riduzione della velocità perché, qui richiamo ancora sempre il solito concetto, trito e ritrito - dice - c'è una maggiore esposizione del trasporto, c'è un'irregolarità della marcia, si crea una sollecitazione meccanica da un lato, una faticosità della guida dall'altro, si creano continue interferenze coi treni", e poi fa l'esempio dei rallentamenti su cento-... di riduzione della velocità attraversando 169 stazioni. In buona sostanza, i motivi per cui secondo il consulente tecnico, ingegner Resta, una riduzione della velocità non comporta una riduzione del rischio sono questa maggiore esposizione del trasporto, l'irregolarità della marcia, la faticosità della guida, le interferenze con altri treni e poi anche lo spostamento di merci dal ferro alla gomma. Forse, mi viene da dire, il rallentamento in 169 stazioni, così com'è ventilato da Resta, è eccessivo e potrebbe essere limitato nelle zone sicuramente più sensibili, quelle densamente popolate. Comunque, questa valutazione di controparte contrasta con gli studi e con le analisi che ho prima richiamato. Se poi... questi motivi dell'ingegner Resta diventano proprio irrilevanti se si pensa che i treni merci devono comunque viaggiare a una velocità media, perché questa è la media che è stata calcolata, come abbiamo detto prima, di 18 chilometri orari. E faccio riferimento a quel rapporto della Corte dei Conti Europea che ho prima citato e ho inserito

all'interno della memoria.

Per quel che riguarda la cosiddetta vexata questio zampa di lepre o picchetto, devo subito dire che si condividono le considerazioni che sono state fatte dal professor Boniardi nell'udienza del 15 di luglio del 2015, pagina 81 delle trascrizioni, dove ad un certo punto si legge, Boniardi dice "non ci nascondiamo dietro un filo d'erba, è assolutamente indipendente il fatto che la cisterna si sia squarciata per effetto del picchetto piuttosto che della zampa di lepre. Quando una cisterna si ribalta impatta certamente qualcosa, il problema non è contro cosa impatta, ma la velocità con cui impatta". Sempre Boniardi a quell'udienza, pagina 50 delle trascrizioni, ribadisce questo concetto e quindi, le imprese ferroviarie, ovvero i loro vertici, avrebbero dovuto sicuramente, ma non l'hanno fatto e comunque non l'hanno documentato in questo processo, avrebbero dovuto fare la valutazione del rischio e individuare sicuramente le necessarie misure di prevenzione come la riduzione della velocità, l'utilizzo dei dispositivi antisvicio di cui abbiamo già sentito oggi e sui quali non ritorno.

Per quel che riguarda il terzo capitolo della memoria, poi rimando ovviamente meglio a tutto quanto sta contenuto nell'atto scritto, dicevo, per quel che riguarda la mancata valutazione del rischio, alcuni testimoni hanno sicuramente sminuito il rischio di

deragliamento. Certo è che l'hanno fatto per giustificare una mancata valutazione del rischio, che non c'è, che non esiste, e una mancata adozione di adeguate misure di prevenzione da parte delle imprese ferroviarie oggi coinvolte in questo processo. Dico questo facendo riferimento a quanto dichiarato, senza stare a rileggere il passo, da Genovesi, teste Genovesi udienza 10 febbraio 2016, pagine 171 e seguenti delle trascrizioni. Il rischio di rottura, invece, degli assili, come era già stato documentato dai consulenti tecnici di questa Parte Civile nell'udienza del 17 giugno del 2015 è ben presente e ce l'hanno ricordato anche oggi i colleghi che sono intervenuti prima di me, di Parte Civile, è ben presente in tutta la storia delle Ferrovie. Significativa sicuramente è l'ordinanza dell'Autorità Federale per le Ferrovie Tedesche del 10 luglio del 2007, quindi un'ordinanza di due anni precedente il disastro ferroviario di Viareggio di cui si discute. È un documento agli atti, Presidente, che è stato citato tra gli altri, l'ho ritrovato dai testi Laurino, all'udienza 4 giugno del 2014, e Romeo, nell'udienza del 29 di aprile del 2015. L'ordinanza in parola, com'è noto, evidenzia innanzitutto la frequenza dei casi di rottura degli assili, 7 a quel tempo erano a conoscenza delle autorità tedesche, denuncia poi il fatto che venga continuamente rilevata la presenza di sale con assili con ammaccature e

crateri di corrosione e punti non protetti da vernice. Sottolinea poi il fatto che non vengano rispettate le regole tecniche e la gravità delle possibili conseguenze degli svii. Le imprese ferroviarie italiane presenti in questo procedimento penale non potevano ignorare la situazione denunciata da questa ordinanza del 2007 e avrebbero dovuto, ma non l'hanno fatto, adottare idonee misure di prevenzione. Perché dico questo? Vista la complessità e la delicatezza dei controlli tecnici da effettuare sugli assili, visto che carri e assili provenivano da imprese diverse e da diversi paesi, vista la quantità e la varietà delle imprese coinvolte, cioè faccio riferimento alla proprietà, al noleggio, alla manutenzione, ma visto che le verifiche tecniche non erano effettuate da propri operatori nelle proprie officine, ma da società esterne in altri paesi, a maggior ragione Trenitalia, secondo chi parla, avrebbe dovuto analizzare i possibili rischi e studiare misure di prevenzione sia di tipo organizzativo che di tipo tecnico. Cioè? Di tipo organizzativo, controlli sulle manutenzioni per prevenire l'incidente e di tipo tecnico, detettori di svio, limitazioni della velocità e tutto quello che è già stato detto. Viceversa, lo ripeto, non esiste alcun documento di valutazione che prende in esame i rischi connessi a quella che lo stesso Pubblico Ministero, in un'udienza, ha chiamato esternalizzazione

delle manutenzioni. Per esempio, emblematico su questo punto, è il teste Caposciutti. Qui siamo all'udienza del 4 di maggio del 2016, pagina 76 delle trascrizioni. Ho riportato poi ancora la testimonianza di Chiovelli all'udienza del giugno del 2015, pagina 128 e seguenti. Per quel che riguarda Caposciutti, pagina abbiamo detto 75 delle trascrizioni, ad un certo punto il Pubblico Ministero dottor Giannino chiede "ma scusi, vi sono documenti relativi all'individuazione dei rischi generati dal mutamento che è intervenuto nel 2006, perché nel 2006 c'è stata l'esternalizzazione della manutenzione", il teste Caposciutti dopo un panegirico che non finisce più dice "il fatto che la manutenzione non era fatta tutta, totalmente, da Trenitalia era un fatto che c'era anche prima, che quindi è continuato anche dopo il 2006 e quindi, sotto questo punto di vista, non è stato individuato alcun rischio specifico", incalza il Pubblico Ministero dottor Giannino e dice "ma, chiedo scusa, all'esito di una valutazione, mi indica qual è il documento cui fa riferimento?" e Caposciutti, sempre alla fine di... una lunga deposizione, dice "mah, guardi, non so citarlo. Non so citarlo perché non c'è, non esiste". Pagina 84 delle trascrizioni, sempre il teste Caposciutti, anche qui, il Pubblico Ministero dice "ma lei lo sa cos'è un dossier di sicurezza?" chiede a Caposciutti, Caposciutti anche qui... cerca di

arrampicarsi sui vetri, poi il Pubblico Ministero chiede ancora "ma questo dossier, insomma, Trenitalia l'ha fatto oppure no? E se l'ha fatto, lo ha chiesto a F.S. Logistica o a GATX?". Anche qui... siamo già a pagina 86 delle trascrizioni, dopo tutta una serie di risposte evasive, alla fine Caposciutti dice "nello specifico, no, non è stato fatto".

Per quel che riguarda l'ultima parte della discussione, qui devo innanzitutto richiamare sul discorso della legittimazione di Medicina Democratica ad agire in questo processo e ai danni che ne vengono richiesti già al... sostanzialmente tre atti di costituzione di Parte Civile che sono stati dimessi da Medicina Democratica, quindi sia in punto di anche in punto di quantum.

Cosa dire? Sebbene la questione relativa alla legittimazione dell'associazione sia già stata risolta in fase di udienza preliminare con l'ordinanza ammissiva, poi rivista ancora e riesaminata in fase dibattimentale da questo Tribunale, che ha pure confermato la legittimazione ad agire di Medicina Democratica, forse due parole vanno spese, vista comunque l'insistenza che c'è stata, da parte delle difese degli imputati, di voler escludere l'associazione in parola.

Dobbiamo innanzitutto dire che Medicina Democratica ha dedotto la propria legittimazione ai sensi dell'articolo 74 del nostro Codice di rito e che danneggiato dal reato,

com'è noto al Tribunale, quindi cui spetta l'azione di risarcimento del danno, il cosiddetto danneggiato non si identifica necessariamente con il soggetto, come dire, passivo del reato in senso stretto, ma è chiunque abbia riportato un danno eziologicamente riferibile all'azione o all'omissione del soggetto attivo del reato.

Sappiamo, perché l'abbiamo provato con tutta la copiosa documentazione allegata all'atto di costituzione di Parte Civile, che Medicina Democratica ha operato su tutto il territorio italiano dalla fine degli anni '60, inizio anni '70, con articolazioni locali anche nel territorio specifico di Viareggio dove, purtroppo, è avvenuto il disastro ferroviario e quindi, per stringenti ragioni di economia processuale faccio riferimento alla documentazione in atti.

Sul discorso... però qui vorrei spendere una parola, perché abbiamo una sentenza importante passata in giudicato sul discorso sia della legittimazione ad agire, sia del danno diretto patito dall'associazione. Abbiamo questa sentenza che è Corte di Cassazione Sezione IV, la numero 38991 del 2010, 4 novembre 2010, che è stata resa, Presidente, nel noto procedimento a carico dei vertici della società Montefibre, in quel caso, per le decine di operai deceduti per patologie a (inc.) correlate e qui, con sentenza passata in giudicato, la Corte di Cassazione prende in esame questi due requisiti e cosa ci dice? Dice

che "gli enti di fatti costituitisi Parte Civile, Medicina Democratica e altri, non hanno fatto ingresso nel processo come enti esponenziali di interessi diffusi o collettivi, bensì agendo iure proprio, in qualità di soggetti danneggiati dal reato, pertanto a loro non vanno applicate le disposizioni di cui all'articolo 91 Codice Procedura Penale, ma dell'articolo 74". In punto di danno diretto riportato dall'Associazione, sempre la pronuncia della Cassazione prosegue affermando un principio fondamentale che poi è stato, diciamo così, assorbito anche in altre sentenze, non lo so, mi viene in mente la sentenza Thyssen, altre sentenze sul caso, purtroppo, della Santa Rita di Milano, in cui Medicina Democratica era costituita Parte Civile, processo Fincantieri di Porto Marghera, cosa dice insomma la Cassazione? Che gli enti che si sono costituiti Parte Civile avevano ed hanno, come oggetto della loro attività, la tutela della salute anche sotto il profilo della dignità e scrive la Cassazione "Medicina Democratica l'ha evidenziato nella stessa ragione sociale, pertanto ogni condotta del datore di lavoro idonea a ledere la salute dei lavoratori, soprattutto nei casi in cui ciò si verifica in conseguenza di condotte riconducibili a sistematiche e radicate violazioni delle norme di sicurezza e di igiene sul lavoro determina un danno diretto dell'ente, sia di natura patrimoniale sia di natura non patrimoniale".



Per quanto concerne poi il, diciamo così, requisito del radicamento territoriale dell'associazione nel territorio di Viareggio, in cui è avvenuto purtroppo il disastro ferroviario, rinvio per ragioni di tempo alla scheda di identità che era un atto allegato all'atto di costituzione di Parte Civile, dove si è dato conto della nascita dell'associazione, degli scopi statutari e delle attività concretamente svolte. Mi pare che gli allegati salienti siano dal 19 al 21 della scheda d'identità.

Nello stesso senso della sentenza della Corte di Cassazione abbiamo anche l'ordinanza emessa dal Tribunale di Torino, in primo grado, nel processo contro la... i vertici della società Eternit, e questo è l'allegato 2 quater. Per quel che concerne poi tutte le pronunce o... dell'autorità giudiziaria o, diciamo, ammissive della costituzione di Parte Civile oppure già sentenze che hanno disposto statuizioni civili importanti a favore dell'associazione rinvio invece anche qui, non sto... in memoria sono dettagliate, comunque rinvio a quello che è l'allegato 13 della scheda che il Tribunale rinverrà sempre in allegato a quegli atti di costituzione di Parte Civile.

Ultimo punto e ho concluso, sul quantum del danno. Per quel che riguarda il quantum, vedrà il Collegio che nelle separate conclusioni sono state sostanzialmente riportate le conclusioni già con la quantificazione del danno in

conformità a quelli che sono gli orientamenti giurisprudenziali che abbiamo a disposizione per Medicina Democratica. Però volevo ricordare, perché mi sembra importante, uno perché è una sentenza della Cassazione a Sezioni Unite e due, perché detta, secondo chi parla, un principio fondamentale da applicarsi anche in processi come quello che stiamo celebrando. Si tratta della pronuncia della Suprema Corte a Sezioni Unite del 25 febbraio del 2010, ed è la numero 15208. Questa pronuncia è stata resa nel procedimento a carico di Mills più altri, per corruzione in atti giudiziari. Dove a seguito della costituzione di Parte Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri in allora nella persona di Silvio Berlusconi, la Corte di Cassazione ha confermato la liquidazione di un danno non patrimoniale pari a Euro 250.000, "in via equitativa - scrive la Corte - dimostrabile per presunzioni o fatti notori". Si legge ed è proprio un passo che vale la pena di ricordare "in ordine alla prova del quantum, le conseguenze non patrimoniali derivanti dalla lesione di un diritto della persona fisica o giuridica, pur non integrando un danno evento o un danno in re ipsa sono dimostrabili per presunzioni o fatti notori. L'importanza del processo, il rilievo dei personaggi coinvolti, il clamore mediatico che ha accompagnato tutta la vicenda sono stati ritenuti elementi idonei - scriva la Cassazione - a giustificare

il pregiudizio derivato dall'amministrazione senza necessità di ulteriore dimostrazione, ben potendo ai sensi dell'articolo 115 Codice Procedura Civile essere utilizzati ai fini probatori anche i fatti notori".

Ora, voglio solo dire che, alla luce di queste solari statuizioni, pare indubitabile il pregiudizio non patrimoniale, quindi il danno all'immagine subito da Medicina Democratica, in aggiunta ovviamente al danno patrimoniale così come quantificato, sol che si ponga mente al discredito concretamente patito dall'associazione che è stato ovviamente maggiormente enfatizzato dal clamore mediatico che questo processo ha generato nell'opinione pubblica.

Da ultimo volevo ringraziare i consulenti tecnici nominati per la qualificata assistenza professionale ricevuta anche nella redazione della presente memoria.

Quindi, depositerei nota spese e conclusioni e anche la memoria. Per chi... avesse voglia di leggerla, ne ho preparata qualche copia di cortesia in più, quindi la lascio a disposizione, se volete prenderla.

Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei, Avvocato. Maccioni. Grazie.

Avvocato Maccioni.

**Parte Civile - Avvocato Maccioni**

AVV. MACCIONI - Dico già Presidente che, atteso il tempo e la ovvia stanchezza del Tribunale, penso, no? Dopo una giornata di discussione, non volendo nemmeno togliere attenzione a i colleghi che seguiranno dopo di me, cercherò di essere quanto più breve possibile.

Dico subito che odio le ripetizioni e quindi, a mano a mano che sentivo gli altri colleghi, toglievo degli interventi che avevo già previsto nella mia discussione.

Devo però dire che qualcosa devo ripetere. Devo ripetere e mi associo alla collega che mi ha preceduto, ovviamente non ripeterò poi tutte le questioni sulla quantificazione del danno, l'ha detto meglio di me egregiamente, ma non passi per piaggeria nei confronti del Tribunale per l'ottima conduzione di questo processo, anche se da parte mia, per molte udienze, non sono stato presente ma ho potuto leggere le trascrizioni, lo avete potuto vedere. Ci sono stati altri colleghi che lo hanno fatto egregiamente, mi hanno sostituito e ringrazio qui pubblicamente l'Avvocato Dalla Casa, ma lo stesso ringraziamento va nei confronti della Procura.

Devo dire che questo è uno processi, non penso di essere smentito da tutti coloro che sono qui in aula ancora oggi, è uno dei processi più complessi, io è soltanto ventun anni che faccio l'Avvocato, ma io penso è uno dei processi più complessi con i quali mi sono dovuto confrontare e facendo anche molta responsabilità medica

che già di per sé è complessa come materia, lei me lo insegna, essendo quasi tutti reati omissivi impropri. Ma questo è un processo veramente difficile, difficile da affrontare nella sua completezza. Ecco perché io non ho la presunzione di entrare nel dettaglio delle varie questioni, nelle questioni tecniche, per questo ci siamo divisi con i colleghi Dalla Casa, Pedonese, Nicoletti e Bagatti e io affronterò soltanto un cappello introduttivo per quanto concerne il principio dell'affidamento, per il quale anche qui sono stato preceduto questa mattina e alcune sentenze sulla colpa e sulla prevedibilità.

Devo però dire una cosa, perché Cittadinanza Attiva ha deciso di costituirsi in questo processo? Noi lo abbiamo scritto nella nostra costituzione di Parte Civile, volevamo essenzialmente stare vicino alle vittime. Io non nascondo a questo Tribunale che ogni volta mi sento inadeguato nel ruolo che svolgo.

Io nasco di parte, morirò di parte, non ho scelto appunto di fare il giudicante, invidio coloro che riescono a farlo veramente bene il giudicante, ma quello che mi sento inadeguato a fare è rappresentare l'indignazione di queste vittime.

Allora, non c'è stata volta, signor Presidente e signori del Tribunale, in cui non sono venuto in quest'aula, che fra l'altro è particolare come aula di giustizia, siamo abituati ad altra aule di giustizia, però devo dire che

si è svolto egregiamente questo processo, che non sono mai riuscito a distogliere l'attenzione da quelle foto, dalle foto che appaiono e vengono messe con certissima pazienza, simbolo di quel composto dolore da parte delle vittime qui presenti. Raramente si vedono delle vittime con questa... che riescono a rappresentare il dolore in maniera così composta. Quelle foto che noi vediamo, quelle magliette che noi vediamo, da qui si vedono anche male, però quelle magliette che rappresentano le foto delle vittime, delle trentadue vittime, insomma, ogni volta destano delle emozioni particolari. Sono foto scattate, mi è venuto di pensare, chissà chi, magari al compleanno, magari alla festa di comunione, alla cresima, al matrimonio, che rappresentano delle persone e la loro... in un momento di spensieratezza, che rappresentano dei bambini addirittura. Quindi, ogni volta che parlo e questa volta in particolare, in un processo del genere, sicuramente, ho ben davanti quelle che sono le vittime del reato. Ecco perché alcune affermazioni che sono state dette quest'oggi, e non voglio scendere in sterili polemiche, però alcune affermazioni evidentemente avremmo voluto non leggerle o non sentirle in merito all'oggetto del processo.

Che cosa volevo aggiungere? Volevo aggiungere che l'attività di Cittadinanza Attiva, così come indicata nello statuto, è volta, tra l'altro, perché ne fa

molteplici di attività, una per tutte, l'inserimento... noi siamo presenti nel processo Mafia Capitale, la confisca obbligatoria dei beni nel caso di reati contro la Pubblica Amministrazione è stata una formulazione fatta da Cittadinanza Attiva. L'articolo 118 della Costituzione su sussidiarietà orizzontale è stata voluta fortemente da Cittadinanza Attiva. Accanto a questo c'è tutta l'attività di prevenzione e di sicurezza.

Nel 2004, ho ritrovato una dichiarazione del 13 settembre 2004 dell'allora responsabile della rete, appunto, che si occupa, perché ci sono varie reti all'interno di Cittadinanza Attiva, perché abbiamo il Tribunale del Malato, abbiamo i Procuratori dei Cittadini, abbiamo la rete che si occupa di giustizia, abbiamo la rete che si occupa di sicurezza nelle scuole, nata dopo il disastro di San Giuliano per il quale ci siamo costituiti anche Parte Civile, ricorderete, in questo il responsabile della rete dei Procuratori andava ad affermare, il 13 settembre del 2004, a seguito di un incidente banale ferroviario "passaggi a livello incustoditi, difficoltà di accesso ai binari, manutenzione della rete e dei materiali rotabili sono quotidiane aree di criticità in tema di sicurezza del trasporto ferroviario, le aziende del Gruppo F.S. mutino la loro politica - sembrava la cassandra di allora, cinque anni prima del disastro - mutino la loro politica in fatto di trasparenza, il treno

è pur sempre un mezzo sicuro - conclude Trincia - ma occorrono maggiori informazioni in merito agli incidenti ferroviari minori, non presi in considerazione dalle classifiche internazionali", guarda caso quello che la Procura, appunto, ha sottolineato.

Bypasso le varie campagne che vanno dalla sicurezza nella pratica medica fino alla sicurezza nelle scuole, fatta anche con il Ministero della Pubblica Istruzione, per arrivare invece all'argomento che dovrei affrontare anche se in maniera molto succinta. Ovverosia questo principio dell'affidamento che il Tribunale sa meglio di me, è stato sollecitato dalla Procura, dal qui presente dottor Amodeo per quanto riguarda una necessità di ampliare meglio la spiegazione di questo principio che trova le sue origini nella dottrina e nella giurisprudenza tedesca.

Ora, oggi è stato ben spiegato il principio di affidamento, io potrei aggiungere questo, che ovviamente abbiamo due principi di collaborazione all'interno di questo principio, ovverosia una collaborazione che può essere diacronica o una collaborazione sincronica, a secondo se i vari compartecipi del delitto colposo intervengano con più azioni in vari momenti, come nel caso appunto della, mi si passi il termine, della strage di Viareggio, oppure intervengano in momenti contemporanei e ne è un esempio la responsabilità di



equipe nel caso di interventi chirurgici. In quel caso di ha una collaborazione sincronica.

Ma quali sono i limiti della responsabilità? Quando si va responsabili, quando l'affidante risponde del fatto dell'affidato, quindi del non aver vigilato? E qui si è affermato che la possibilità di fare affidamento sull'altrui diligenza viene meno quando l'agente è gravato da un obbligo di controllo o sorveglianza nei confronti di terzi o quando, in relazione a particolari contingenze concrete, sia possibile prevedere che altri non si atterrà alle regole cautelari che disciplinano la sua attività.

Ora, dico subito che un capitolo, il primo di questa memoria che andremo a depositare al termine delle discussioni con gli altri colleghi, ritroverete quello che sto dicendo adesso, ecco perché lo vado a sintetizzare, anche con l'indicazione delle varie sentenze di Cassazione che vanno ad occuparsi del principio di affidamento.

Io qui volevo però sottolineare un aspetto. La migliore dottrina e faccio riferimento a questo, non me ne vogliano gli altri professori di diritto penale, ma il professor Mantovani del quale io nutro un particolare affetto, essendo stato anche mio professore all'Università di Firenze, indicava proprio nel principio di affidamento le tre condizioni, essenzialmente. La

prima condizione è la prevedibilità, ne abbiamo parlato oggi. Prevedibilità di cosa? Prevedibilità dell'altrui imprudenza. Ora, tutti i soggetti che sono qui imputati e che avevano un ruolo di affidante nei confronti degli altri soggetti a loro affidati potevano prevedere quell'imprudenza? Avevano la possibilità, in relazione alla situazione concreta, di prevedere che l'altro avrebbe posto una condotta imprudente? È questo il primo aspetto, la prevedibilità. La seconda è l'evitabilità concreta dell'evento, l'evitabilità delle conseguenze dell'altrui comportamento imprudente. Quindi, nella concreta possibilità di agire efficacemente per impedire gli effetti dell'altrui condotta colposa. Già qui c'è un dovere di face, di facere, di fare, quindi attivarsi per impedire L'altro, il terzo aspetto è gli eventuali obblighi di sorveglianza, coordinamento e controlli affidati al singolo operatore nei confronti dell'altro. E volendo stare al principio di affidamento si ha quello che oggi, meglio di me, ha detto il collegio, ovvero sia il principio di successione, quindi il principio di garanzia laddove un soggetto lascia il posto all'altra, confida nell'azione dell'altro. Ma ci può essere anche un trasferimento di tale posizione, il trasferimento di tale posizione, me lo insegna il Tribunale, si ha attraverso una delega di funzioni. Delega di funzioni che però la giurisprudenza ha indicato in termini molto rigidi. Io ho

trovato un'ultima sentenza, che è questa recentissima, tra l'altro, 15 aprile 2015, la 15684, che indica nei requisiti della delega di funzioni essenzialmente la delega deve avere particolari requisiti, che voi conoscete meglio di me, ovverosia "in materia infortunistica - afferma la Corte... mi si scusi se leggo, però sono... leggerò, mi limiterò a leggere due/tre passaggi di sentenza della Cassazione, quindi penso... il mio intendimento è quello di voler contribuire alla decisione che andrete ad emettere, anche se in piccolissima parte, ovviamente - si rammenta - afferma la Cassazione - che nella materia infortunistica perché possa prodursi l'effetto del trasferimento dell'obbligo di prevenzione dal titolare della posizione dei garanzia ad altri soggetti inseriti nell'apparato organizzativo dell'impresa è necessaria una delega di funzioni da parte dell'imprenditore o del datore di lavoro che deve trovare consacrazione in un formale atto di investitura, in modo che risulti certo l'affidamento dell'incarico a persona ben individuata che lo abbia volontariamente accettato - quindi occorre darlo, ma occorre anche l'accettazione - nella consapevolezza dell'obbligo di cui viene a gravarsi, quello cioè di osservare e fare rispettare la normativa di sicurezza". Non mi sembra che tutto ciò, mi corregga se sbaglio, Pubblico Ministero, sia stato prodotto agli atti. "Se

dunque è possibile che l'imprenditore possa delegare ad altri gli obblighi attinenti alla tutela delle condizioni di sicurezza del lavoro su di lui incombenti per legge in quanto principale destinatario della normativa antinfortunistica, qualora sia impossibilitato ad esercitare di persona i poteri e i doveri connessi alla sua qualità, per la complessità ed ampiezza dell'impresa, per la pluralità dei settori produttivi di cui si compone o per altre ragioni, tuttavia il (inc.) obbligo di garanzia può ritenersi validamente trasferito purché vi sia stata una specifica delega e ciò per l'ovvia esigenza di evitare indebite esenzioni, da un lato, e dall'altro compiacenti sostituzioni di responsabilità".

Ora, detto questo sulla delega di funzioni, apro solo una parentesi sul comportamento degli attuali imputati, che salvo alcune eccezioni, non sta a me criticare ovviamente, perché tutti poi sono liberi, è un diritto che riconosce di Procedura Penale, di non comparire innanzi a un Tribunale, di non rendere dichiarazioni in fase di indagini preliminari, di non comparire in udienza preliminare, di non venire al dibattimento, di non rendere dichiarazioni. È legittimo da parte dell'imputato. È però, secondo me, sanzionabile e comunque censurabile, e lo dico a sommo avviso di questo difensore, non comparire mai in un processo del genere, in un processo nel quale le vittime sono state

presenti dalla prima all'ultima udienza, nelle quali avremmo voluto sentire qualcosa di più da parte di coloro che sono stati imputati di fatti così gravi. Solo questo.

Per quanto riguarda invece il concetto di colpa, vado veramente a grandi passi, superata la delega di funzioni, sul concetto di colpa, un'attenzione particolare deve essere, a sommosso avviso di chi le parla, posta sulla prevedibilità, sul concetto di prevedibilità. Qui sono intervenute due sentenze particolari, la prima è del 24 marzo, la più recente, 24 marzo 2016, 12478, che richiama sentenza di Sezioni Unite, la famosa, è stata citata anche prima, 38343 del 2014 della ThyssenKrupp. Perché è importante il concetto di prevedibilità e pure forse spendere due parole su questo? Perché si distingue questo concetto di prevedibilità, la Cassazione lo distingue dalla ricostruzione del nesso causale della colpa perché, facendo riferimento al concetto della sentenza Franzese su credibilità razionale, si sostiene che per quanto concerne invece la prevedibilità non occorre la credibilità razionale, ma occorre un qualcosa di meno, occorre soltanto la possibilità che l'evento si verifichi, quindi si amplia molto, moltissimo quelle che sono le responsabilità dell'autore del reato. Che cosa afferma in particolare l'ultima sentenza, questa che le ho citato del 2016, Presidente? Afferma che la nozione di

prevedibilità rilevante, e qui si sta parlando del caso de L'Aquila, terremoto de L'Aquila, erano a processo la Commissione Grandi Eventi e quindi, si sta affrontando il problema di prevedere l'evento sismico, lo sapete che c'erano stati quegli incontri prima del terremoto de L'Aquila e non si era previsto, c'era stata sentenza in primo grado, secondo grado rivista nei confronti di alcuni. Qui che cosa si afferma? Che "la nozione di prevedibilità rilevante ai fini della costruzione della norma cautelare chiede di essere ancorata non già al parametro dell'elevata credibilità razionale - ovverosia di quella citata nella sentenza Franzese, tra l'altro, che ebbi a commentare per primo nel 2002, appena uscita, perché si diceva che esentava da responsabilità i medici, ben cosa diversa, invece, poi alla fine, abbiamo visto - chiede di essere ancora non già al parametro dell'elevata credibilità razionale che l'evento in presenza di una certa condotta si verificchi, come avviene in relazione alla ricostruzione del decorso causale, bensì alla possibilità concreta e non ipotetica che la condotta possa determinare l'evento". E allora, la domanda che ci poniamo è questa: c'era, da parte degli imputati, la possibilità di porsi in maniera concreta e non ipotetica? Che la condotta, la loro condotta non impeditiva avrebbe potuto determinare questo evento? Noi sicuramente riteniamo di sì.

E vorrei aggiungere un ultimo aspetto, in maniera tale che posso lasciare all'Avvocato Nicoletti, poi, le proprie conclusioni e il tempo necessario, essendo queste molto più particolari e dettagliate delle mie, entrando nell'aspetto tecnico del sinistro, di questo disastro, no? Disastro che viene poi da cattivo astro, alla fine, no? La sciagura, di questa veramente immane sciagura che ha colpito Viareggio. E in una... c'è un filo conduttore che lega nel nostro paese, mi si passi la digressione, molti degli eventi e anche in maniera sciagurata, in questo caso è il petrolio, è sempre stato il petrolio. Lo è stato dalla morte di Enrico Mattei in poi. In questo caso ancora a Viareggio arriva il filo nero e rosso del petrolio, ancora il GPL che si infiamma, ancora uno sciagurato viaggio che attraversa tutta l'Italia su vagoni noleggiati a meno di una bicicletta, perché a 25 Euro al giorno, giustamente, ha sottolineato il Pubblico Ministero, si noleggia a malapena una bicicletta anche qui nella splendida Lucca per tutto il giorno. E allora c'è un filo che lega tutti questi spiacevoli episodi.

Facevo riferimento a Enrico Mattei. Quanti morti ci sono stati nel nostro paese per il petrolio? Io sono convinto che lo sia stato anche quello della morte di Pier Paolo Pasolini e, proprio per questo, ho chiesto l'istituzione della Commissione Parlamentare d'inchiesta, che mi auguro verrà ammessa, le volevo soltanto concludere proprio con

qualcosa che scriveva Pier Paolo Pasolini, il 14 novembre del '74 sul Corriere della Sera, in prima pagina, scriveva "cos'è questo golpe? Io so", è rimasta alla storia una famosa frase nella quale diceva Pasolini "io so, ma non ho le prove", forse cercando di garantirsi la vita con quel dire "io so, ma non ho le prove". In realtà, in questo processo è emerso tutt'altro. Noi sappiamo e abbiamo anche le prove.

Quindi, mi riporto alle conclusioni e chiedo il loro accoglimento, per quanto riguarda il quantum mi riporto alla collega, non mi sembra francamente di dover abusare della pazienza di questo Tribunale che dimostra, ancora una volta, come il saper ascoltare è veramente dote rara, perché è la cosa più difficile, penso, che esista il saper ascoltare. Non voglio abusare della vostra pazienza e mi riporto alle conclusioni e alla nota spese, grazie.

PRESIDENTE - (Inc. fuori microfono).

AVV. MACCIONI - Ovviamente alla memoria che verrà depositata in... dopo le conclusioni anche delle difese, grazie.

PRESIDENTE - Allora, a questo punto, Avvocato Nicoletti, è stato... il suo intervento è stato proprio anticipato, quindi...

AVV. MACCIONI - Sì, sì, assolutamente.

**Parte Civile - Avvocato Nicoletti**



AVV. NICOLETTI - Presidente, io prendo la parola come difensore delle Parti Civili già costituite Orsi Anna Maria, Angeli Martina e Angeli Giorgia e Beretti Luciana per le quali concluderò come da conclusioni scritte che depositerò al termine del mio intervento.

Allora, il mio intervento è, diciamo, organico a quello della collega Pedonese, del collega Dalla Casa e del collega Bagatti, o meglio abbiamo cercato di dare un ordine cronologico ai nostri interventi.

Io ho il compito di partire dall'inizio, capisco che il salto è un doppio salto mortale, ma io vi riporto all'assile, vi riporto alla manutenzione.

È emerso incontrovertibilmente fin dall'inizio di queste indagini che la ragione principale o meglio, iniziale, non l'unica, che ha cagionato lo svio, il deragliamento, ribaltamento e tutto ciò che ne consegue è stata la rottura dell'assile. Io parto dalla rottura dell'assile e vi farò poi... sarò veramente, cercherò di essere didascalico, farò cinque o sei ragionamenti su quella che è stata la manutenzione che non è stata la manutenzione dell'assile.

Parto dalla carta d'identità dell'assile, è questa che vedete un po' sbiadita, ma tutto ciò che mostrerò sono foto che avete già visto, sono immagini che avete già visto e mi servono solo per dare, diciamo, un filo logico. Questa è la carta d'identità dell'assile, come ci

hanno spiegato i tecnici, da questa impronta si deduce che il marchio... si deduce il marchio del produttore dell'assile LKM, e già qui si è aperta una diatriba, c'è chi dice che è un'azienda tedesca, c'è chi dice che un'azienda ungherese. Siamo ancora qua che dibattiamo, molto probabilmente questo assile è apolide non ha nessuna nazionalità.

Poi, altra data importante è la data di produzione, 27 ottobre del 1974 e data della colatura 11... chiedo scusa, febbraio del '74. L'ultimo dato è 98331, è il numero dell'assile, non vi leggo gli altri dati perché ne abbiamo già parlato.

Dal punto di vista documentale, l'altro elemento che è emerso immediatamente è che dal 1974 fino al 2002 non sappiamo niente di questo assile, sono 28 anni, quindi per 28 anni non sappiamo questi assile dove ha viaggiato, come ha viaggiato e in che condizioni.

Il 25 giugno del 2002 viene sottoposto ad una prima revisione, il 21 giudicante del 2006 viene sottoposto ad un'altra revisione e, vado veramente a tappe forzate, il 19 settembre del 2008 viene rimossa la sala montata dal carro sotto il quale era applicato perché la DB individua il difetto delle sale montate... chiedo scusa, delle ruote sfaccettate di cui ci ha parlato anche la Procura. Arriviamo finalmente al 28 novembre 2008, che è la data in cui presumibilmente l'assile dovrebbe essere stato

revisionato. Il 19 febbraio la sala viene inviata a Cima e finalmente il 2 marzo del 2009 la sala ricomincia a viaggiare. Questo è didascalicamente uno schema dei documenti che sono abbondantemente presenti nel fascicolo del dibattimento e di cui ha parlato anche il Pubblico Ministero.

Ora, il passaggio successivo che ho fatto nel mio ragionamento, diciamo, è un passaggio che mi è stato suggerito, diciamo così, da una battuta del collega e amico Avvocato Bagatti. L'Avvocato Bagatti all'ennesima udienza degli ingegneri e dei professori ha detto "ci hanno preso in ostaggio gli ingegneri e siamo afflitti dalla sindrome di Stoccolma, cioè gli ingegneri si sono seduti qui, ci hanno parlato per giorni interi e noi ci siamo innamorati dei nostri sequestratori". Quindi, cosa... siccome io non ho né le capacità, e sarei ridicolo se provassi a smentire punto per punto i ragionamenti di professori universitari, ho provato a fare dei ragionamenti logici, da uomo della strada, partendo ovviamente da dati oggettivi e da dati scientifici, quelli che ci hanno dato gli ingegneri, ma ho fatto dei ragionamenti semplici perché mi volevo ribellare al sequestro degli ingegneri. Spero di avercela fatta e proviamo.

Quindi, l'assile arriva in Jungenthal, perché arriva in Jungenthal? Arriva in Jungenthal perché deve essere

sottoposto ad un esame IS2. Cos'è un esame IS2? È un esame non distruttivo, poi cercherò di... anche lì didascalicamente, di spiegare quali sono le metodiche più importanti, è un esame non distruttivo che serve per individuare la presenza di eventuali difetti o cricche. Cos'è una cricca? Ce l'ha spiegato l'ingegner D'Errico, il quale forse è stato, fra gli ingegneri, quelli che, in maniera più semplice, ha provato a spiegare a chi non è della materia le... diciamo, i meandri dell'ingegneria. Ci ha spiegato cos'è una cricca, in particolar modo, ci ha spiegato che le cricche, a fatica, evolvono in tre fasi. C'è la prima fase, che è la fase di incubazione che consiste in un lungo periodo durante il quale si produce l'innesco, quindi il difetto, poi c'è una seconda fase, la fase di avanzamento stabile, cioè questo difetto si allarga gradualmente, però si allarga, fino ad arrivare alla terza fase, che è la cosiddetta fase di avanzamento instabile della cricca con improvvisa rottura.

Vi ricorderete tutti quei bei disegni che ci facevano vedere gli ingegneri, con le mezzelune quindi, nel punto più piccolo abbiamo... anzi, sulla superficie, abbiamo la cricca, poi abbiamo l'avanzamento stabile con le linee di spiaggia e poi abbiamo la frattura.

Ecco, come fa la buona tecnica e l'esperienza per individuare che su un elemento industriale, un elemento di sicurezza, un assile ferroviario, ci sia, sia presente

un difetto, una cricca, che possano dare poi... poi sfociare in una rottura a schianto.

Di questo argomento ce ne ha parlato il professor Boniardi, il professor Boniardi ci ha introdotto, nella sua relazione, nel cosiddetto mondo dei controlli non distruttivi. Anche lì forse, conoscendomi, il professor Boniardi è partito da una voce di Wikipedia, che possiamo consultare tutti, non occorre essere ingegneri, e... e dice "ogni prodotto di importanza critica (travi per l'edilizia, viti di sostegno, componenti aeronautici...) deve essere controllato per la verifica della sua integrità e conformità alle norme vigenti. È noto infatti che una piccola cricca superficiale, innocua in condizioni normali, se sottoposta a sollecitazioni di fatica, cresce costantemente di dimensioni fino a portare a rottura del componente". Quello che ci aveva spiegato anche l'ingegner D'Errico.

Quindi, per evitare, per andare a intercettare una cricca bisogna fare controlli non distruttivi ed ancora, il professor Boniardi ci ha spiegato cosa... in cosa consistano le principali metodiche dei controlli non distruttivi e ripeto, forse sapendo che aveva a che fare con me, che non sono uno scienziato, ci ha fatto questo schemino. In questo schemino, che non è altro che la figura numero 11 della sua relazione, ci spiega com'è l'esame ultrasonoro. Vedete a sinistra, la sonda

appoggiata sulla superficie, a destra quello che si vede sull'immagine, sul monitor. Cioè, la sonda emette un segnale, il segnale arriva, rimbalza o sulla parte della geometria dell'assile o su un difetto e torna indietro. In base a quello che si vede sul monitor, l'operatore capisce se ha a che fare con un difetto o con la geometria dell'assile. Questo l'ho capito anch'io, quindi penso che lo possa capire anche un bambino di terza elementare.

L'altro, diciamo, strumento che serve nella grande famiglia dei controlli non distruttivi è l'esame magnetoscopico. Anche in questo caso, il professor Boniardi ci ha fatto vedere come funziona l'esame magnetoscopico. Sulla superficie dell'oggetto che si va ad esaminare, si spargono delle particelle magnetiche, poi si applica sopra i giogo e, in base a come si orientano le particelle magnetiche si capisce se sulla superficie c'è una discontinuità. Quindi... quindi, questi sono i due principali metodi che servono per individuare una cricca.

E poi cosa fa... ci dice il professor Boniardi "oltre ai metodi dei controlli non distruttivi, bisogna capire gli intervalli di ispezione predefiniti" quindi, cioè, capire ogni quanto tempo questi controlli non distruttivi debbono essere eseguiti affinché si possa intercedere su una cricca. E diciamo che, in questo momento, ci

introduce al... ecco la slide numero 13 della relazione del professor Boniardi, ci introduce alla... non si apre... eccola qua, ci introduce il concetto di POD, Probabilmente di Detettare una Cricca. Cosa fanno i nostri sequestratori? Mettono le dimensioni della cricca sulle ascisse, fanno vedere la frequenza di ogni quanto si fanno le, come si chiamano... le... gli esami e vedono che dimensione... a che dimensione si ha il 100% di probabilità di individuare una cricca.

Non ve lo sto a spiegare ulteriormente questo grafico, si vede che ci sono gli esami magnetici, gli esami ultrasonori fatti con la tecnica near and scan, che vuole dire la sonda vicino alla zona che si vuole esaminare, e far and scan, che vuol dire la sonda lontana. Mi interessa poco, mi serve per ricordare che quindi i controlli non distruttivi devono essere, diciamo, verificati... la loro frequenza, deve essere verificata con le POD.

E qui, ripeto, io che sono una persona modesta, dopo anni che, diciamo, ero dietro a questo processo, sono dietro a questo processo e che cominciavo, bene o male, ad avere capito cosa fossero le POD, il 27 maggio 2016 mi è crollato il mondo addosso, perché? Perché è venuto l'ingegner Poschmann, il quale dice "delle POD in ambito ferroviario e, in particolare nell'ambito della manutenzione ferroviaria... - scusate - le POD in ambito

ferroviario e, in particolare... non rappresentava nel 2008, né rappresenta nel 2016 una regola tecnica riconosciuta".

Quindi, quando dico che non conosciamo il concetto di POD, intendo dire che non le applichiamo in ambito ferroviario, perché lui dice "sono riconosciute in ambito militare, nell'aeronautica militare, nell'ambito aerospaziale ma nell'ambito ferroviario le POD non si applicano".

Avevano fatto tanti sforzi, giornate intere con l'ingegner D'Errico a cercare di capire cosa fossero le POD e l'ingegner Poschmann mi ha subito... il 27 maggio, mi ha sfatato il mito delle POD.

Allora, cosa ho fatto? Ho fatto una cosa di una semplicità agghiacciante, sono andato sulla rete e ho digitato POD e assili ferroviari. Dato, quindi, di comune esperienza, lo può fare chiunque, sulla rete si aprono un'infinità di pagine che parlano di studi sulle POD applicate in ambito ferroviario e si parla anche di esperimenti fatti da Lucchini, fatti da Cantini, fatti... cioè, questo è un esercizio che può fare chiunque e ripeto, quindi, sono rimasto un attimo interdetto. Peraltro, ho fatto anche un altro ragionamento, ripeto, semplicissimo: ma per quale motivo, se le POD vengono utilizzate in aeronautica o in ambito aerospaziale, non devono essere usate in ambito ferroviario?



E... quindi, sono arrivato alla conclusione che le POD si possono e si devono e sono state usate da tutti i tecnici che hanno affrontato il problema della cricca in questo processo, si devono usare anche in ambito ferroviario.

Quindi, mettendo insieme una cricca di 11 millimetri, che è la misura, dopo le spiegherò, di cui io sono... la misura minima di cui mi hanno convinto i professori universitari della presenza della cricca al momento della revisione e facendo una verifica delle POD, noi abbiamo, ed è quel grafico che vi ho fatto vedere prima, abbiamo la certezza al 100% che con un esame ultrasonoro fatto a regola d'arte, la cricca di 11 millimetri doveva essere intercettata. Infatti, le conclusioni a cui arriva il professor Boniardi in base a questo ragionamento sono che o l'esame ultrasonoro non è stato eseguito sull'assile 98331 o, forse, è stato eseguito in malo modo.

Allora ho fatto... dopo che mi sono fatto tutte queste nuove conoscenze, ovviamente a livello molto superficiale, da ragazzo della terza elementare, ho detto ma come avrebbe dovuto comportarsi l'operatore medio di media capacità di fronte all'assile 98331? Anche in questo caso, mi sono avvalso di quello che ci ha insegnato, in questo caso, l'ingegner D'Errico.

L'ingegner D'Errico ci dice, innanzitutto, come si deve comportare... non è che ce lo dice lui, ci dice "le VPI che rappresentano la miglior tecnica e conoscenza, al

paragrafo 23 - è la pagina 22 della versione in italiano - ci dicono come ci si deve comportare di fronte ad un innesco", quell'innesco che, come vi ho spiegato prima può portare alla cricca. Dicono le VPI, appunto, al paragrafo 23 "le scanalature e gli intagli devono essere eliminati rispettando i valori limite della manutenzione, mediante la levigatura in punti circoscritti o lungo l'intera circonferenza, con la completa lavorazione meccanica o nel caso di danni superficiali lievi con la rifinitura mediante tela smeriglio, o ruota abrasiva lamellare. I danni devono quindi essere controllati mediante prove non distruttive secondo il punto 4)". Il punto 4) parla degli esami al magnetoscopio.

Sempre nello stesso paragrafo, le VPI dicono "gli alveoli di corrosioni puntuali o parziali devono essere trattati secondo il punto 1) - quello che vi ho appena letto - ed essere verificati mediante prova non distruttiva, secondo il punto 4)", cioè con l'esame MT.

Belle parole, vi dico come le ho capite io. Vuol dire che l'operatore medio, quando si trova davanti l'assile nudo, deve vedere se ci sono dei piccoli alveoli di corrosione. Se questi alveoli ci sono, li deve innanzitutto misurare, deve misurarne il diametro perché poi deve asportare la parte arrugginita, uso io questo termine, ma non deve superare determinate misure. Quindi, io Tiziano Nicoletti, davanti all'assile, vedo che c'è la

corrosione, la misuro col calibro a nonio, vedo quant'è, la limo, porto via tutto, la rimisuro in modo che... di essere sicuro di non avere portato via troppo materiale, faccio l'esame magnetoscopico e sulla superficie, se l'esame magnetoscopico mi dà risposta... cioè, positiva, cioè che non c'è più niente, posso passare all'esame ultrasonoro. Ma per quale motivo questa tecnica? Ma perché è molto semplice. Perché l'esame magnetoscopico mi serve per individuare i danni superficiali dell'assile, mentre l'esame ultrasonoro mi serve per individuare i danni sottostanti.

Quindi, questo è quello che avrebbe dovuto fare l'operatore medio: sabbiatura completa dell'assile, verificare se ci sono questi alveoli, intervenire e poi, come vi ho spiegato, esame magnetoscopico ed esame ultrasonoro.

Faccio il passo avanti, dopo che ho capito io, modestamente, questi ragionamenti, che ovviamente saranno smentiti completamente dalle difese degli imputati, sono andato a vedere se i dati oggettivi che ci sono pervenuti dalle indagini confermavano o meno questa ricostruzione. Sono partito, per esempio, dalla... dal problema della sabbiatura e delle vernici. La buona tecnica, le VPI e anche l'ingegner Poschmann ci dicono che l'assile deve essere completamente sabbiato prima di fare un esame UT e di fare un esame MT. Questo è un fotogramma del video che

è stato prodotto dalle difesa Kriebel. Ho preso un fotogramma, ve lo potrei fare vedere tutto il video, ma vi voglio bene e quindi non lo farò, si vede che l'assile è completamente sabbiato. E poi ripeto, non ce lo dice solo il video dell'imputato Kriebel, ce lo dice anche l'ingegner Poschmann, mi dice... dice ad una domanda precisa... dice, "la sabbiatura è un processo estremamente intenso. Dopo la sabbiatura sulla superficie dell'assile non rimane né pittura, né impurità, né ruggine", okay? Quindi, non rimane nulla. Poi gli chiedo sempre io "al termine dell'esame di manutenzione, quanti strati di vernice debbono essere applicati sull'assile?", l'ingegner Poschmann dice "uno". Quindi, secondo l'ingegner Poschmann, si sabbia completamente l'assile e si applica uno strato di vernice. Si fa l'esame UT e si applica lo strato di vernice. Sono andato a leggermi le VPI, anche in questo caso, per quanto riguarda la vernice, ci dicono "i materiali di rivestimento devono essere lavorati seguendo le indicazioni dell'azienda produttrice - poi dice - sulla superficie va applicato un rivestimento a strato semplice, secondo le indicazioni... - e poi dice - il rivestimento va applicato preferibilmente mediante spruzzatura, va realizzato uno spessore asciutto di almeno 100 micron, occorre controllare a campione lo spessore del nuovo strato di verniciatura", quindi abbiamo capito tutti che dopo la

sabbiatura, quindi la sverniciatura e l'esame UT, ci deve essere un solo strato di... di vernice.

Nonostante stia già perdendo troppo tempo, una breve nota sull'intervento dell'ingegner Bonora, quando io gli ho chiesto... siccome ci ha tenuto qui una mattinata a elogiare l'importanza della ruggine, poi io gli ho chiesto, allora, per quale motivo gli assili venivano verniciati, io gli chiedevo se era per coprire la ruggine e lui mi dice "no, per evitare la ruggine", e io gli dico "allora serve la ruggine?", "no, è la ruggine che non serve...", "allora serve la vernice?", "è la ruggine che non serve". Cioè, la verniciatura, ultimo passaggio della manutenzione, non è una cosetta da niente. La verniciatura serve per proteggere l'assile. Quindi, l'assile deve essere completamente... allora sono andato a vedere cosa ci hanno detto gli ingegneri, i professori sugli strati di vernice.

Va be', cerco di andare velocemente, però per esempio, con il teste Rossetti, che è l'addetto, il tecnico del CS di Bollate che ha fatto gli esami, è sorto quel problema del report che diceva due strati, uno strato. Comunque, a precisa domanda, lui ha confermato che... dice questo, del report, "guardo quello ufficiale, in cui si dice 'al di sotto dei due strati di vernice'". Quindi, il teste Rossetti ci dice che sotto... sull'assile sono stati trovati due strati di vernice e sotto i due strati di

vernice, una patina ossidata del metallo, evidenziando ampie parti arrugginite.

Vado oltre. I consulenti del GIP, nelle loro conclusioni, a pagina 38 e 40 della loro relazione, ci dicono "risulta evidente che l'abrasione ritoccata con vernice blu non sia avvenuta nell'ultimo periodo di esercizio della sala 98331, prima dell'incidente. In base alla documentazione presente agli atti non si ha notizia di interventi manutentivi durante i quali possa essere stata applicata vernice durante lo stesso periodo. Sotto questa ipotesi, si conclude che il ritocco con vernice blu fosse già presente all'atto del reinserimento in servizio e che fosse presente un ritocco con vernice nera in corrispondenza della fascia ossidata. Appare più probabile che il corpo assile non abbia subito riverniciatura estesa durante la revisione, ma abbia subito soltanto i due ritocchi e che la sala sia stata spedita in queste condizioni per il montaggio".

L'altro passaggio dice "con le ipotesi e le conclusioni tratte, si deduce ancora che durante l'ultima revisione, il corpo assile non può aver subito una sabbiatura completa, la quale avrebbe altrimenti interessato...".

Quindi... il primo ragionamento che ho fatto sulle vernici è questo: se l'ingegner Poschmann, se l'imputato Kriebel, se le VPI ci dicono "sabbiatura completa, revisione e applicazione di un solo strato", su

quell'assile doveva essere trovato un solo strato di vernice e così non è stato.

Faccio un'altra piccola annotazione. I consulenti, i periti del GIP, nelle loro conclusioni, avete sentito, parlano della parola "ritocco". La parola "ritocco" urta anche logicamente, anche - diciamo - lessicalmente con le VPI e la buona tecnica che mi dicono che devo mettere uno strato unico di 100 micron a spruzzo possibilmente e non a pennello. Quindi, non ci devono essere ritocchi.

Anche questa cerco di farla vedere alla svelta... questo è un estratto, anche questo, della consulenza dei periti, hanno fatto la prova dello spessore della vernice e sulla 98331, come potrete notare, nella riga... sottolineata in giallo, non c'è uno strato uniforme di vernice.

Passiamo all'altro ragionamento, la targhetta W1. Sull'assile 98331 è stata trovata questa targhetta. Le VPI ci dicono che questa targhetta, la targhetta W1 viene applicata sulle assili dove sono presenti i cretti, i crateri. Ora, primo, diciamo, dilemma. W1 non vuol dire presenza di crateri tollerabili, assolutamente, vuol dire presenza di crateri trattati come vi ho spiegato prima cioè, vanno eliminati. Ora però la particolarità sta nel fatto che se l'esaminatore ha applicato la targhetta W1, ci confessa che ha visto la presenza di crateri, ma non ci dice dove sono i crateri. Non c'è una mappatura dell'assile che dice "ho visto il cratere nel centro

dell'assile". Quindi, considerando che l'assile 98331 del 1974 è composto dello stesso materiale, ha la stessa vita in tutta la sua lunghezza, se l'operatore ha visto un cretto nel mezzo dell'assile, nel punto A, nel punto B, nel punto C, gli deve venire anche il dubbio che il cretto, la corrosione, l'innesco, sia anche sul collare. Io vi mostro, a questo punto... questa è una foto, ce ne sono a migliaia, del collare il giorno 30 giugno. Come potete bene vedere, sul collare ci sono una quantità infinita di strati di vernice che coprono la ruggine che coprono la vernice che coprono la ruggine. Quindi, l'operatore che ha messo le mani su quell'assile e ha avuto il buon gusto di mettere la targhetta W1D, doveva avere il buon gusto di verificare anche il colletto, di verificare anche il collarino, perché è lì che ci dice la migliore esperienza e la miglior scienza che si verificano le fratture, perché quello è un posto dove si accumula lo sporco, dove va a finire il sale e dove vanno a finire le intemperie.

Il passaggio successivo è la presenza della cricca di 11 millimetri, come vi dicevo prima. Ovviamente, non ho fatto io studi personali sulla cricca, sulla dimensione della cricca al momento dell'esame a Jungenthal perché sarei stato ridicolo. Ho solo fatto... anche in questo caso, quando l'ingegner Poschmann e il professor Frediani, dopo sette anni che eravamo dietro a questo



assile, ci vengono a dire che la cricca il giorno... nel novembre del 2008, quando l'assile è sottoposto a manutenzione, era inesistente, anche in questo caso mi sono preoccupato, perché ho detto se dopo 22.500 chilometri di revisione, cioè dall'ultima revisione, da zero si può creare una frattura a fatica, vuol dire che la manutenzione va fatta ogni 22.400 chilometri, che penso sia, per la vita del treno, tre mesi.

Sono andato quindi a leggermi le varie conclusioni, non sto... vi elenco solo quelle che parlano della cricca, come minimo, di 11... c'è chi arriva a 20 millimetri, per esempio... e ho preso, come spunto, non ho preso né Boniardi, né D'Errico, né il professor Toni, perché mi sembrava di cattivo gusto attingere a piene mani dai consulenti miei di riferimento, ho fatto riferimento per esempio alla Commissione Ministeriale che a pagina 109 e seguenti della relazione parla di una cricca di 10/12 millimetri e se ne conclude che "la cricca, al momento dell'attività manutentiva, era già presente e doveva avere una dimensione tale da essere rilevata con forte probabilità, se non addirittura con certezza, ad un controllo ultrasonoro".

Quindi, quando prima vi ho detto che le POD del professor Boniardi erano basate sulla cricca di 11 millimetri ve lo dico in base a questi ragionamenti.

Stessa cosa ci dicono il professor Vangi e Licciardello

nella loro relazione, a pagina 83, parlano di una cricca, "la superficie di frattura è ben caratterizzata dall'avanzamento della cricca per fatica e i conteggi cautelativi indicano che la cricca, al momento dell'ultima manutenzione, doveva avere dimensioni superiori a quelle a cui si può attribuire la certezza di essere individuata con una ispezione ultrasonora". Ci confermano le dimensioni della cricca di 10/12 millimetri nella nota tecnica di R.F.I. del 17 giugno 2013, a pagina 14, i professori Diana, De Iorio e Ferruccio Resta.

Poi, il 13 ottobre del 2011, nella relazione a firma Beretta, Bruni, Cinieri, Corazza, Curti, De Iorio, Diana, Giglio, Resta, Roberti si legge "la conclusione che si può quindi trarre è che la frattura non rilevata all'atto del montaggio della sala sul (inc.) è compresa tra 11 e 12,5 millimetri".

Quindi io, Tiziano Nicoletti da Viareggio, che non capisce niente di ingegneria, mi sono fidato di questi signori e vi dico che la cricca, forse, era anche più di 11 millimetri, ma già con 11 millimetri la cricca doveva essere individuata.

Altro ragionamento che ho fatto. Nel capo d'imputazione si contesta che sull'assile 98331 fosse presente un rumore di fondo maggiore del 10%. Prima ho cercato di capire cos'è il rumore di fondo. Il rumore di fondo? È molto semplice. Quando vi ho fatto vedere la prima

immagine di come funzione l'UT, se io applico la sonda sull'oggetto che voglio esaminare e sullo schermo mi appare l'erbettamento, hanno anche detto, superiore al 10%, vuol dire che io non posso eseguire l'esame UT adeguatamente, perché quel erbettamento superiore al 10% mi potrebbe coprire un eventuale difetto. Che sull'assile era presente un rumore di fondo superiore al 10%, anche in questo caso ce lo dicono i consulenti del GIP. Non vi leggo le conclusioni, vi faccio solo riferimento alla perizia GIP pagina 66, dove si parla di numerose, diciamo, bandosità, mi sembra che dicano, numerose difettosità interne che portano a un rumore di fondo superiore al 10% e ci dicono, sempre i periti, lo possiamo vedere anche noi, che l'appendice 27.6 della procedura VPI, ci dicono che con un rumore di fondo superiore al 10% non è eseguibile l'esame ultrasonoro.

Vado a tappe veramente forzate, perché vedo tutti stremati, io per primo che non c'ho il fisico. L'altra contestazione è che l'operatore Uwe Kriebel abbia eseguito l'esame UT senza che gli fosse messo a disposizione un disegno dell'assile. Allora, la prima cosa su cui vorrei sgombrare il campo da ogni dubbio è che nessuno mette in dubbio che si possa fare un esame UT senza il disegno, se io sono bravo o se io sono incosciente posso fare un esame UT senza il disegno. Viceversa, la buona tecnica, le VPI e tutto... e chi più

ce ne ha... dicono che si deve fare l'esame con il disegno, perché se io non conosco la perfetta geometria dell'oggetto che vado ad esaminare, posso confondere quel... quel rumore che mi torna indietro, io non so se è una curva dell'assile, se è una parte dell'assile o se è un difetto dell'assile. Anche in questo caso, il professor Toni con la sua semplicità, io chissà perché mi trovo a mio agio con le persone semplici, ci ha raccontato un aneddoto che tanto aneddoto non è, tanto aneddoto non è. Cioè ci dice "quando c'erano ancora le lamiere fumanti, abbiamo chiamato da Firenze tale Marco Sarti, responsabile di tutti i controlli ultrasonori di Trenitalia, perché volevamo verificare se le cisterne ancora presenti potevano essere trasportate in sicurezza". Il signor Marco Sarti, ripeto, responsabile di tutti i controlli ultrasonori di Trenitalia, conosciuto personalmente dal professor Toni dice "lui è venuto, ha levato il tappo e c'aveva l'apparecchiatura portatile, però si rifiutò di procedere perché mancavano i disegni degli assili - quindi dice - senza disegni non riesco a capire se la presenza di un riflesso è dovuta a un difetto o semplicemente alla geometria dell'assile", domanda del P.M. "quindi ha rifiutato di fare controlli a ultrasuoni e se n'è andato?", "sì e secondo me lì ha fatto correttamente e lui è un terzo livello".

Ecco che si ritorna a quel ragionamento che vi dicevo

prima, si deve, si può... cioè, molto probabilmente un terzo livello potrebbe anche avventurarsi in un esame UT senza disegni, ma Uwe Kriebel che livello aveva? Uwe Kriebel, non vi mostro il certificato perché ve l'hanno detto tutti, era un primo livello, è un primo livello.

Sempre il professor Toni ci ha spiegato la differenza, a grandi linee, fra il primo, il secondo e il terzo livello. "Al livello uno, deve avere dimostrato competenza nell'eseguire, in accordo a istruzioni scritte e sotto la guida di un livello due o di un livello tre. Quindi, il livello due è un esecutivo, un esecutivo che ha il controllo sopra di gente più esperta di lui e opera in base a istruzioni scritte".

Poi va... sempre il professor Toni va dentro a una specifica che dopo ritornerà, dice "poi l'ultima che è importante è che il livello uno non deve essere responsabile di scegliere il metodo o la tecnica o le procedure, e nemmeno di fare l'avvalorazione dei risultati. Quindi ci vuole letto, visto, approvato. Insomma lui dice, Uwe Kriebel, il primo livello, 'ho fatto questo, però il documento diventa valido quando qualcun altro glielo convalida, ovviamente i livelli superiori". Quindi, nonostante le VPI, la buona tecnica ed anche il buonsenso prescrivessero che l'operatore UT avesse a disposizione un... il disegno dell'assile, Uwe Kriebel ha operato, forse, l'esame UT senza conoscere

l'esatta geometria dell'assile.

Ma a gravare la situazione c'è la storia della famiglia dell'assile, il famoso 75.2 cioè, questo assile è stato a un certo punto battezzato come facente parte della famiglia 75.2. Cosa dice il professor Toni all'udienza del 10/12/2014? "Questo asse qui è stato misurato, controllato durante l'incidente probatorio dalla Lucchini e non è stato riconosciuto esattamente appartenente a nessuna delle tipologie indicate nelle VPI, al di là di chi l'abbia costruito o meno". Vi mostro... chi è il primo... no, questo è il rumore di fondo che vi ho risparmiato... allora, questo è il verbale UT compilato di Kriebel. Quindi, Kriebel quando prende in mano l'assile 98331 dice che è della famiglia 75.2, ce lo dice lui, vedete là, nella prima linea, nella prima casella a sinistra, leggendo, famiglia 75.2. Anche i periti del GIP hanno misurato l'assile e, sentiti all'udienza del 2 novembre del 2011, dicono "la questione è stata molto semplice, abbiamo preso le misura sull'assile a quel punto già privato delle due ruote e siamo andati a confrontarle con quelle sui disegni a disposizione, per vedere se l'assile potesse essere conforme a quei disegni. L'assile 98331 non è risultato conforme ad alcuno dei disegni che avevamo ed alcuno di questi due disegni. Quindi, non è di alcuno dei due tipi, non rientra in questa famiglia 75.2 delle Ferrovie

Austriache", infatti nelle conclusioni, sono didascalico, dice "l'assile 98331 non può essere attribuito per morfologia e geometria alla famiglia degli assili in uso, presso Ferrovie Austriache, ricordatevi 75.2 Ferrovie Austriache e noti come... in quanto non conforme ai disegni". Ed ecco un'altra conferma... quindi, ci dicono i periti "l'assile 98331 non può essere delle Ferrovie Austriache. La mattina dell'incidente sul tappo dell'assile 98331 c'è un bel tappo con il marchio OBB, che sono le... le Ferrovie Austriache", perfetto quindi, dagli atti si capisce il motivo per il quale l'ingegner Poschmann è venuto a cercare di convincerci che l'esame UT si può fare, anzi si deve fare, Uwe Kriebel lo doveva fare senza disegno, perché il disegno dell'assile 98331 non ce l'ha nessuno! L'assile 98331 è come un oggetto unico dipinto a mano, rarissimo, che è stato modificato nei raggi di raccordo e nessuno ha i disegni perché questo povero 98331 è orfano! Nessuno sa da dove viene, se è austriaco, se è tedesco, cioè anche in questo caso, non è austriaco, ma c'ha il tappo delle Ferrovie Austriache, è come se io compro la maionese e sopra c'è il tappo della Nutella. Sono stato chiaro? Okay. Quindi, anche in questo caso ci volevano convincere, ci vogliono convincere che non serve il disegno perché non ce l'hanno e non ce lo possono avere.

Ho quasi finito, eh, vi tranquillizzo. Ulteriore,

diciamo, contestazione: mancanza dei piani di prova e stesura di istruzioni scritte per l'operatore UT.

Allora, le VPI, sempre all'appendice 27, ci parlano di questo famoso piano di prova. Dicono una volta steso un piano di prova, per i tipo di assile in questione, eccetera, eccetera, siamo stati avanti... siamo stati occupati anche sui problemi lessicali.

L'Avvocato Ruggeri interroga l'ingegner Poschmann e gli dice "specificatamente, non solo sul piano di prova, ma in generale, sull'iscrizione di prova, lei ci sta dicendo che l'allegato 27 contiene tutto quello che queste norme richiedono ai fini della prova, ossia (inc.) cioè, da tutto quello che serve in materia di definire le incertezze, istruzioni operative, tutto" e l'ingegner Poschmann dice "esattamente", cioè sulle VPI c'è tutto, non c'è bisogno del piano di prova. Bene. Passaggio successivo, gli dice... gli chiede l'Avvocato Ruggeri, ma allora ci può spiegare cos'è "l'ente tecnico competente e quali conseguenze ha l'esistenza dell'ente tecnico competente nell'ambito e nelle norme della pratica tedesca", risposta dell'ingegner Poschmann "l'ente tecnico competente era ed è un'istanza, un'istituzione in Germania", quindi non è una persona fisica, è un ente. Bene. Andando avanti su questo ragionamento gli dice, gli chiede... chiede l'Avvocato Laderchi all'ingegner Poschmann "questa specificità, in qualche modo, limita



quella che è la discrezionalità che normalmente, sulla base della norma europea, avrebbe un tecnico di livello uno, di livello due e di livello tre. Come se fossero ingessati", quindi non c'è il piano di prova perché sulle VPI c'è tutto, c'è un ente superiore che vigila su tutto e i livelli uno, due e tre sono ingessati. Dice Poschmann "ora, il tecnico di livello uno non viene ingessato perché tanto non ha nessun margine di discrezionalità", quindi non deve fare niente.

Ora la parola ingessato o paralizzato per il livello due e tre non mi piace particolarmente, però è corretta, perché queste persone, in definitiva, non sono più libere di decidere come procedere. "Quindi - sempre l'Avvocato Laderchi - quindi senza il riconoscimento, la benedizione di questo unico ente un tecnico di livello due e di livello tre a Jungenthal non poteva concretamente scegliere quali prove fare e con quale procedura lavorare o era appunto obbligato ad utilizzare solo le procedure esistenti?", ingegner Poschmann telegrafico "esatto". Quindi, dal quadro che ci fa l'ingegner Poschmann, il livello uno è da solo davanti all'assile e non può chiedere aiuto a nessuno, perché se il livello due e il livello tre sono ingessati, che gli chiede, se non possono aprire bocca?

Verbale di interrogatorio di Uwe Kriebel depositato...

PRESIDENTE - Un attimo solo... per la registrazione... prego.

AVV. NICOLETTI - Verbale di interrogatorio di Uwe Kriebel prodotto in atti. "Ripeto che mi attengo al manuale VPI e non agisco autonomamente, ho dei superiori, Schroter e Lehmann che mi consegnano la documentazione rispetto alla quale non alcuna possibilità di modificare di mia iniziativa le procedure", e fin qui ci siamo. "Schroter e Lehmann sono i soggetti alle cui istruzioni mi devo attenere, ma non sono presenti all'esame alla fine del turno, però sottopongo a Schroter il mio rapporto che documenta gli esiti della prova e lui lo controfirma. Per qualsiasi problema, durante l'esame, chiamo il signor Schroter e il quale mi dà istruzioni in merito". Prima ci dicono che l'istruttore di secondo livello è ingessato, che non può aprire bocca e poi viene Uwe Kriebel e dice "no, ma io appena c'ho un problema prendo le istruzioni - dice - che mi consegnano la documentazione rispetto alla quale non ho alcuna possibilità di modificare di mia iniziativa e le procedure e se ho dei problemi vado da Schroter che però non mi può dire nulla", benissimo.

Gli chiedo io all'ingegner Poschmann "ma l'esame della permeabilità va fatto o non va fatto prima che si inizi un esame UT?" e l'ingegner Poschmann mi conferma che non va fatto. Allora gli dico "ma come mai Uwe Kriebel, sempre nel famoso interrogatorio mi dice 'la permeabilità viene verificata applicando lo strumento alla testata della stessa' e mi dice che fa l'esame di permeabilità?",

ingegner Poschmann "conosco l'affermazione di Kriebel e devo dire... devo dire che chiaramente Kriebel è un tecnico di livello uno, lavora nella manutenzione, non in produzione e potrebbe aver equiparato il termine 'permeabilità degli ultrasuoni' con il concetto di rumore della struttura". Allora, quando gli fa comodo, Kriebel è il più grande esaminatore UT che ci sia mai stato in tutta Europa, quando invece dice una cosa peraltro giusta, fra le altre cose, che però contrasta con la linea che ci ha voluto far credere l'ingegner Poschmann ce lo passano come un... un povero contadino della Bavaria, che lo mettono davanti all'assile.

E vengo all'ultimo argomento. Fra le altre cose posso anche tagliarlo abbondantemente perché la Procura ne ha parlato... da ultimo ne ha parlato più di una volta, durante l'istruttoria, la domanda se l'esame... se lo strumento che aveva a disposizione Uwe Kriebel fosse analogico o digitale. Analogico o digitale, sembrava una domanda quasi fine a sé stessa, o forse finalizzata solo a, diciamo, fare emergere che questo strumento era un po' anzianotto e tutti ci hanno detto che era digitale. Chiedo scusa, analogico. Ma qual è il problema dell'essere lo strumento analogico? Sta nel fatto che non registra, okay? Quindi, non vi faccio vedere il video del signor Kriebel che fa l'esame UT, ma di fatto il signor Kriebel quando esegue un esame UT è da solo in questa

stanza, con l'assile, lo strumento UT e il monitor. Sul monitor appaiono quei picchi e quelle gole che vi ho fatto vedere e quindi, basta che il signor Kriebel abbassi un attimo l'occhio e nel video si vede che ogni tanto deve vedere dove mette i piedi e deve spostare... e in quel momento c'è un picco, una gola, c'è un movimento del video e nessuno se ne accorge. Lui cosa fa, giustamente? Ci dice "ma non ci sono problemi, perché io faccio l'esame e poi lo faccio... lo sottopongo.. a Schroter. C'è una piccola particolarità, che l'esame UT fatto dal signor Kriebel il 26 novembre del 2008, prima riga gialla, è stato controfirmato da Schroter il 2 dicembre del 2008 cioè, così, nel mucchio. Cioè, cosa fa Kriebel? Ogni tre o quattro giorni, in questo caso ogni sei giorni, perché dal 26 di novembre al 2 dicembre ci sono sei giorni, va da Schroter e gli dice "me lo firmi questo foglietto di carta?". Quindi, davanti a quel video può succedere di tutto, nessuno controfirma un bel niente. E aggiungo un altro dato. Quando prima vi ho detto state attenti a quello che dice il professor Toni, il professor Toni ci dice che il primo livello non può certificare niente. Il primo livello esegue degli ordini, poi chi certifica è Schroter, ma come potete notare dal documento, quindi non mi sono avventurato nei conti degli ingegneri, l'esame è fatto il 26 novembre e Schroter lo certifica il 2 di dicembre, okay? Lo certifica sei giorni

dopo. Quindi, quando il Pubblico Ministero ha detto che tutta la sicurezza del trasporto europeo è nelle mani di Kriebel ha detto una battuta ma non troppo.

Faccio l'esempio che anche questo l'ha fatto il Pubblico Ministero, se io vado a farmi l'elettrocardiogramma, il cardiologo mi fa l'elettrocardiogramma, stampa il mio tracciato, mi dice "Tiziano Nicoletti sei sano come un pesce - spero - questo è il tuo elettrocardiogramma", io posso uscire da quella stanza e mostrare il tracciato del mio elettrocardiogramma ad altri cinquanta cardiologi, e così con le lastre e così con le ecografie e chi più ce ne ha, ce ne metta. Il fatto che Uwe Kriebel avesse a disposizione uno strumento analogico ci conferma che non poteva registrare e che lui... e sulle sue spalle era la responsabilità di tutto l'esame UT, a conferma del fatto che non ci fosse catena di controllo, nessuno lo poteva controllare, non c'erano controlli a campione e vi dico l'ultima su questo pezzo di carta che tanto pezzo di carta non è, la combinazione, il 26 di novembre del 2008, Uwe Kriebel fa nove esami, uno, due, tre, quattro, cinque, sei... me lo ricordavo bene, nove esami ultrasonori. Gli altri giorni, cioè il 2 dicembre, fa quattro/cinque esami. Che quel giorno lì, 26 novembre, avesse un po' furia Uwe Kriebel e ha dato una pennellata? Ha dato i ritocchi a quell'assile e non ha fatto un bel niente? Questo è un dubbio, non c'abbiamo la certezza,

però ripeto, questo foglio di carta può avere tante sfaccettature.

Ho finito, Presidente, gli aspetti che riguardano... le conclusioni che fine hanno fatto? Le hai prese te? Ho finito... no, no, ci sono, ci sono.

Ho finito l'aspetto che riguarda, diciamo, il processo e... affronto veramente in maniera, diciamo, breve ma intensa quello che riguarda le posizioni delle Parti Civili che assisto.

Le dico la verità, Presidente, ci ho pensato un attimo, anzi più di un attimo, se era il caso o meno di, diciamo, di portare ancora una volta in quest'aula il dolore delle Parti Civili, delle persone offese. E ero tentato di non parlare delle persone offese e delle Parti Civili. Poi mi sono fatto coraggio e ho cercato due, diciamo, giustificazioni normative e ho detto io cosa faccio alla fine della mia discussione? Chiedo un risarcimento del danno da quantificarsi in separata sede civile e una condanna che sarà di giustizia, quindi quali possono essere le due norme che mi possono giustificare in questa, diciamo, intrusione nel dolore delle persone?

Sicuramente l'articolo 2043, perché quando io andrò a quantificare a indicare un danno dovrò dimostrare, diciamo, le sofferenze, le lesioni che hanno avuto le persone che assisto, ma anche l'articolo 133 del Codice Penale al numero 2, perché quando il Giudice andrà ad

applicare la pena, che sarà sicuramente equa, che sarà sicuramente di giustizia, nella graduazione dovrà tenere conto della gravità del danno e del pericolo cagionato alle persone offese dal reato e quindi, è con... è con, diciamo, con un po' di titubanza che ho superato questa fase e vi racconterò brevemente quello che è emerso dal processo per quanto riguarda le sofferenze delle persone che assisto.

Io a questo punto del processo assisto la signora Anna Maria Orsi e le nipotine, Giorgia e Martina. La signora Anna Maria Orsi era la zia di Sara Orsi, è la cognata di Roberta Calzoni, entrambe decedute e la sorella di Mario Orsi, padre di Sara, marito di Roberta. Il signor Mario Orsi è affetto da SLA e già all'epoca dei fatti si trovava relegato su una sedia a rotelle. La sera del 29 giugno, Sara, Mario e Roberta erano nella loro casa, come tutti gli altri sono stati, diciamo, aggrediti da questo inferno. Sara e Roberta sono decedute, Sara il 9 luglio, all'età di 23 anni, Roberta il 13 luglio, all'età di 54 anni. Mario, padre nonché marito delle due donne, è sopravvissuto. Quindi, che tipo di danno ha subito la signora Anna Orsi, e subirà, purtroppo? Ha perso una nipote, ha perso una cognata e si trova a dover gestire un fratello affetto da SLA, che ha vissuto quel dramma, che da quel giorno vive, diciamo, nella disperazione di non aver potuto far niente per salvare la figlia e la

moglie e la signora Anna Orsi è costretta, da quel giorno, ad accudire - cosa che prima facevano, ovviamente, la moglie e la figlia - questo povero fratello. Quindi, questo sarà il danno per quanto riguarda la signora Anna Orsi e per Giorgia e Martina che chiederò al Giudice Civile di quantificare.

L'altra posizione che seguo è la posizione della signora Beretti Luciana. La signora Beretti è la madre di Federico, deceduto il 13 luglio, suocera di Elena Iacopini, la moglie di Federico, la consuocera di Mauro e di Emanuela Milazzo, che erano i genitori di Elena Iacopini. Quindi, in quella casa di Via Porta Pietrasanta numero 32 abitavano in quattro, Federico, la Elena, Mauro e la Emanuela. I giovani al pian terreno, i genitori della Elena al primo piano. Non vi scandisco la sequenza delle morti perché tanto, fin dall'inizio, ho depositato i certificati di morte, però sono morti tutti e quattro in successione. È morta prima la Elena nella nottata, nella mattinata, poi è morta la Emanuela, poi il 13 luglio è morto Federico e poi, mi sembra, il 16 luglio è morto Mauro. Chi erano Federico e la Elena? Potrei dirvelo personalmente perché erano miei amici, però mi rifaccio ai verbali. È venuto a testimoniare lo zio Carlo e ci ha detto che Federico ed Elena erano sposati da quattro anni, abitavano nella casa al piano di sotto nella casa dei genitori, naturalmente come tutte le



coppie giovani avevano in mente di formare una famiglia con dei figli, naturalmente di lì a poco, quanto meno. Faccio presente che lo zio Carlo abita a trecento metri dal luogo del sinistro ed è intervenuto immediatamente nel momento dei fatti e ha cercato, fra le fiamme, di trovare Elena, Federico, Emanuela e Mauro.

Poi gli ho chiesto come sono andate le cose dal punto di vista familiare da quel giorno lì e lui mi ha detto semplicemente "è andato tutto peggiorando". Mi dice poi, ci dice che... rovistando poi nei detriti, nelle macerie delle casa ha trovato una macchina fotografica con dentro un rullino e nel rullino c'era una foto dove erano presenti tutti e quattro, Emanuela, Mauro, la Elena e Federico, perché pochi giorni prima era il compleanno di Federico e molto probabilmente avevano festeggiato insieme e avevano fatto le foto.

Poi abbiamo sentito la mamma di Federico, quindi la signora Beretti Luciana. Faccio presente sempre presente in questi anni a tutte le udienze. La mamma ci ha raccontato, e non sto a dilungarmi, quello che è successo innanzitutto quella sera, che si sono diretti a Cisanello, che ha parlato con il dottor Di Leonardo, che è il primario, il quale gli ha riferito che il figlio gli aveva raccontato "sono l'autista della CLAP", quindi la signora Luciana e i familiari si erano, fra virgolette, tranquillizzati o comunque rincuorati perché hanno detto

"se è in grado di parlare, vuol dire che sta bene". E invece le cose sono state... le notizie sono state uno stillicidio da quel 29/30 giugno fino al giorno della scomparsa. E ci dice la signora Luciana "mi ricordo che a ogni squillo del telefono, pur essendo fuori dalla porta dell'ospedale, io sobbalzavo, perché avevo paura di sentire notizie drammatiche e ancora oggi mi succede, quando mi squilla il telefono, io sobbalzo ancora". Poi ci racconta, e anche questo ve lo risparmio, il riconoscimento della nuora, aveva chiesto all'infermiera di poter vedere se c'era un tatuaggio sotto la fede della Elena e l'infermiera le ha detto che era meglio di no, perché molto probabilmente non c'era più né il tatuaggio e né le mani.

E poi arriviamo al giorno del 13 luglio, è mattina, stanno andando all'ospedale. "Squilla il telefono, lì ho capito subito che era successo qualcosa, siamo andati subito a Cisanello e sono entrata per la prima volta nella stanza dove era ricoverato Federico, perché io non ero mai potuta entrare, forse perché... non ho mai chiesto, ma credevo che non si potesse entrare, per i microbi, per non peggiorare la situazione. L'ho trovato che era morto e non sono riuscita neanche a toccarlo perché avevo paura di fargli male, di profanarlo e me ne rammarico anche di questo". Poi ci racconta delle conseguenze, dopo la morte di Federico, ci racconta che

la famiglia si è sfasciata, che hanno cominciato a litigare, che si è separata dal marito.

Ma le testimonianze che secondo me sono più importanti, diciamo, dal punto di vista tecnico, non sicuramente dal punto di vista umano, sono quelle del dottor Bertozzi e del dottor Di Leonardo, che è... il dottor Bertozzi è il dottore che ha trasferito in ambulanza Federico dal Versilia a Cisanello, il dottor Di Leonardo è il primario del Centro Grandi Ustionati di Cisanello che ha curato, accudito Federico per tredici giorni.

Il dottor Bertozzi "quella sera, sull'ambulanza - dice - il livello di coscienza però era buono, quindi lui mi parlava dei suoi familiari, in particolar modo della moglie, che era lì, nel blocco operatorio, anche lei soccorsa chiaramente in seguito all'evento. Mi parlava della sua mamma e del suo babbo e anche di lui, sperando di farcela. Era insomma, la situazione... era emotivamente forte, molto forte". Gli chiedo se era consapevole, lui mi dice "diciamo, della moglie più che altro mi chiedeva come stava, di preciso forse lui non sapeva in che condizioni fosse, però il fatto della fiammata, dell'esplosione me l'ha detto sull'ambulanza. 'Se fossi stato dentro - mi diceva - forse non sarebbe successo'".

E cosa ci dice poi il primario Di Leonardo? "Le condizioni cliniche all'arrivo del paziente erano

ovviamente molto gravi, il paziente era lucido e cosciente e aveva brevemente descritto tutto ciò che gli era accaduto", poi sempre in seguito ad altre domande... sempre il professor Di Leonardo, "il cervello di un ustionato è perfettamente sano, è assolutamente sano. Loro percepiscono, sentono, hanno l'incapacità di comunicare perché sono bloccati e sedati dalla loro condizione, ma il cervello è perfettamente integro e infatti, a domanda, a cenni rispondevano. Quindi sono pazienti assolutamente consci e consapevoli del loro stato".

Quindi, è certo e provato che Federico fosse lucido, che Federico avesse capito tutto e che Federico è stato tredici giorni tra la vita e la morte, con le ustioni sul 70% del corpo.

Ora io... no, sfido è una parola brutta. Immaginate, ciascuno di voi immagini a sopravvivere, pensando che il proprio figlio o la persona a cui si vuole bene ha vissuto quattordici giorni fra la vita e la morte, pensando alla moglie Elena, che stava peggio di lui e che era già morta.

Quindi, perché chiederò al Giudice Civile di quantificare il danno? Perché non possiamo stare qui a parlare di queste cose. Quindi, e vado a concludere Presidente, io sono convinto che ci siano tutti gli elementi per emettere una sentenza di condanna in conformità a quanto

hanno chiesto i Pubblici Ministeri.

Non vi invidio, siete in una posizione difficilissima. Ci vorrà coraggio a fare questa sentenza. Tutte le sentenze sono importanti, tutte le sentenze portano sempre a, diciamo, a un tormento nel Giudice, però questa sentenza, secondo me, deve avere un elemento in più. Deve essere una sentenza che faccia in modo che quello che è successo il 29 giugno non succeda mai più.

Deposito le conclusioni.

PRESIDENTE - Grazie Avvocato Nicoletti. Allora, sono le cinque, sono le 17:05. Avvocati... c'è l'Avvocato Galtieri che mi aveva chiesto di concludere...

- (Intervento fuori microfono, incomprensibile).

PRESIDENTE - Sì, sì, sì, lo so, però, siccome lei invece mi ha detto che in dieci minuti/un quarto d'ora finiva... che... e poi... possiamo rinviare, no? A un'altra udienza. Oppure vogliamo sentirci...? Qual è il programma?

AVV. PEDONESE - Sarei... buonasera.

PRESIDENTE - Buonasera.

AVV. PEDONESE - Sarei io la prossima. Ovviamente ho un intervento... grossomodo come quello del collega, magari qualcosa meno, però ecco...

PRESIDENTE - Un'oretta, diciamo, almeno.

AVV. PEDONESE - Eh, un'oretta credo di sì.

PRESIDENTE - Almeno un'oretta.

AVV. PEDONESE - Sì.

PRESIDENTE - E... no, ditemi... allora... c'eravate voi però volevo capire poi... per la mattina del 26, perché l'Avvocato Maffei ci ha comunicato che parlerò nel pomeriggio, avevo chiesto la mattina del 26... si è liberata, di fatto, la mattina del 26, ecco perché non c'era più questa... questa fretta di concludere tutti oggi. Chi c'era la mattina del 26 che poteva parlare, a parte l'Avvocato Cordaro? Avevo chiesto all'Avvocato Carboni di farsi parte attiva stamattina alle 9 e mezza ma se n'è proprio andato.

AVV. BAGATTI - Signor Presidente, mi scusi, io con difficoltà nei contatti, perché è un momento particolare per l'Avvocato Frezza, mi aveva, dalle ultime notizie, detto che avrebbe potuto parlare il 26 cioè, gli tornava forse meglio, perché, insomma, la moglie ha partorito da poco. Quindi, eh... penso... che possa essere collocato la mattina del 26 anche l'Avvocato Frezza. Non conosco i tempi del suo intervento, ma presumo che non siano...

PRESIDENTE - Sono pochi, la mattina Avvocato Cordaro e Frezza sono pochi. Sono due interventi, Avvocato Cordato e Avvocato Frezza, ma va riempita.

AVV. BAGATTI - Penso che scivoleranno alcuni interventi del venerdì, inevitabilmente, a...

PRESIDENTE - Per forza, per forza. Ora... che vogliamo fare?

- (Intervento fuori microfono, incomprensibile).

PRESIDENTE - Sì, l'Avvocato Colangelo, io ho perso perché... slittando... e non essendoci, né lui né l'Avvocato Caivano, Bini... eh sì, c'erano Bini, Colangelo e Caivano che potrebbero riempirla a loro volta. Ecco, quindi domani, se facciamo, facciamo l'esempio e facciamo così. Proviamo a immaginare parla soltanto l'Avvocato Galtieri, domani, Avvocato Dalla Casa, allora.

AVV. DALLA CASA - Domani, allora, la mattina dovrebbe scivolare con gli interventi dell'Avvocato Pedonese, del sottoscritto e dell'Avvocato Bartolini. Pensiamo che tutta la mattinata... ah, e Bagatti. Tutta la mattinata dovrebbe scivolare con i nostri intervento.

PRESIDENTE - Certo, con voi. E poi abbiamo il tempo per fare altro nel pomeriggio e poi... io credo che possiamo andare così. Credo che possiamo (inc.)... quindi, allora, facciamo concludere l'Avvocato Galtieri oggi, che ha chiesto la cortesia di chiudere, così, per stasera. Ha detto l'intervento è abbastanza... sì o no? Sì, sì, dice sì. Va bene per voi? E domattina ripartiamo con voi. Va bene? Eh? Allora, Avvocato Galtieri. Allora, Avvocato Galtieri, può cominciare.

### **Parte Civile - Avvocato Galtieri**

AVV. GALTIERI - Sì. Sì, signor Giudice, Tribunale, come avevo detto prima, cioè il mio sarà un intervento veramente

molto breve, anche perché ritengo che riportandomi a quella che è stata la lunga requisitoria portata avanti dal Pubblico Ministero nonché le discussioni dei colleghi che mi hanno egregiamente preceduto e che hanno ampiamente disquisito su quelli che sono tutti gli elementi che possono essere posti ad oggetto della vostra valutazione ai fini delle responsabilità penali, io sarò molto breve e la mia sarà una discussione fondamentalmente incentrata sulle motivazioni che hanno portato le persone che io qui rappresento, i piccoli Ramaioli Davide e Francesca, la signora Vignatelli Miranda e i signori Baldini Gianfranco e Maria Rosa Raffaella a costituirsi Parte Civile in questo procedimento.

Come le ho detto, non voglio entrare nel merito delle questioni ampie, tante che porterebbero via del tempo e che richiederebbero un'ulteriore analisi che si renderebbe superflua in esito a quello che è stato svolto finora.

Ritengo che basterebbe semplicemente partire da quella che è la definizione del reato colposo, perché di questo noi stiamo parlando, parliamo di imputazioni che vedono dei reati colposi. Basta semplicemente osservare quello che prescrive il nostro Codice, la definizione di reato colpo "negligenza, imprudenza e imperizia, ovvero inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline"



ed è di questo purtroppo che parliamo e questo è l'esito della istruttoria che si è svolta fino ad oggi e che continuerà a svolgersi nelle discussioni anche dei miei colleghi.

Si parla di questo, si parla di inosservanze, si parla di mancanze che hanno portato in un susseguirsi di eventi concatenati tra di loro a quello che è stato poi l'evento finale del 29 giugno 2009 che tutti conosciamo bene.

Quindi, la dinamica è chiara, gli aspetti che hanno portato al fatto per il quale oggi siamo qui è oggetto e valutazione (inc.) esame di questo Tribunale.

Quello che io vorrei soltanto porre a oggetto della mia discussione sono gli aspetti di questo evento, ovviamente parlando dopo il collega Nicoletti e la delicatezza della propria discussione, in questo caso, non posso che, ovviamente, restare colpita, ecco, sensibilmente colpita.

I miei casi sono diversi signor Giudice, in questo caso abbiamo... si parla di due bambini, Davide e Francesca, che al momento degli eventi avevano 9 e 4 anni, che si trovavano a casa della nonna. Quindi un momento di giubilo, di festa, di relax, di vacanze estive. Si trovavano lì contenti e felici quando è successo il fatto. E in seguito al fatto, si sono ritrovati catapultati fuori casa, non riuscivano neanche a capire esattamente cosa stesse succedendo. Eppure gli effetti

sono stati devastanti, perché anche successivamente i bambini hanno risentito, come dalla documentazione che peraltro ho già prodotto in atti, la documentazione, per esempio, della dottoressa Gaetana Negri o la perizia della dottoressa Lola Berti, della ASL di Lucca, che hanno evidenziato come per entrambi i bambini si sia verificato un disturbo post traumatico da stress. Ricordiamo che i bambini, così come potrà vedere anche dalla certificazione che ho allegato in atti, sono stati sottoposti a delle cure psicologiche, a degli incontri con psicologi o psichiatri, perché hanno comunque subito questo forte stress che li ha portati ad attacchi d'ansia, di panico, e non riuscire neanche a capire bene cosa fosse successo. Una negazione anche di quello che era successo, ma ripeto basta semplicemente osservare la documentazione prodotta per argomentare la mia richiesta di risarcimento del danno.

Un discorso a parte riguarda invece la signora Vignatelli Miranda. La signora Vignatelli Miranda, anch'essa persona offesa e Parte Civile costituita, in questo caso la richiesta viene dal... prende vita dalle conseguenze dal punto di vista della propria salute. La signora era già cardiopatica, soffriva già di patologie particolari, aveva poco più di sessant'anni al momento del fatto, tuttavia ha risentito successivamente degli eventi e anche in questo caso, come da perizia del dottor Guazzini

che fu acquisita all'udienza del 29 aprile del 2015, è attestato che le condizioni di salute della signora si sono aggravate, soprattutto la patologia polmonare, come anche dalla relazione dell'Istituto Ospedaliero di Ricerca di Pisa, dove si dà proprio atto del peggioramento della sintomatologia respiratoria che deve essere trattata dal curante e che prima non era presente.

Parliamo poi... e quindi, cioè, c'è questo aggravamento delle condizioni, che quindi, si sono aggiunte, anche ovviamente, anche in questo caso, a degli elementi che hanno portato a configurare uno shock post traumatico.

Quindi, voglio dire signor Giudice, fundamentalmente ripeto, io vorrei che venga posta l'attenzione su quelli che sono stati gli effetti successivi all'evento disastroso che, ovviamente, ha coinvolta tutta la città di Viareggio, okay? E non intendo mettermi qui, ovviamente, a paragonare le situazioni che sono abissali fra di loro e che meritano tutte il rispetto di questo difensore.

Chiedo soltanto, ecco, che il Giudice, nella valutazione, voglia tenere conto anche di questo, di quello che è stato il dopo. Il dopo. Quindi, abbinare alla ricerca della verità, che è quello che tutti qui vogliamo e chiediamo ad alta voce, anche porre l'attenzione a quelli che sono stati gli effetti successivi, gli effetti che

sono perdurati nel tempo e che non sono finiti, e che mi portano oggi a rappresentare qui le mie Parti Civili e che mi impongono di insistere nell'accoglimento delle conclusioni, così come avanzate dal Pubblico Ministero, associandomi anche a tutte le argomentazioni così come poste dai miei colleghi e produco, per questo conclusioni scritte e nota spese che allego.

Grazie.

PRESIDENTE - Grazie a lei. È stata... come da promessa, è stata sintetica. Allora, ci diamo appuntamento a domattina. Per cortesia, avvertite i colleghi che non ci sono praticamente quasi mai, (inc.) non riusciamo a parlarci direttamente, di organizzarsi perché tra domani pomeriggio e... e lunedì mattina devono concludere, va bene? Domani pomeriggio e lunedì mattina. Non sono tanti. Arrivederci.

Il processo viene rinviato all'udienza del 23 settembre 2016 ore 09:30.

Il presente verbale, prima dell'upload a Portale Giustizia per la documentazione e certificazione finale del computo dei caratteri, risulta composto da un numero parziale di caratteri incluso gli spazi pari a: 296984

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

SENTOSCRIVO Società Cooperativa

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

Il redattore: FAZZI DOTT.SSA CHIARA - Trascrittrice

FAZZI DOTT.SSA CHIARA - Trascrittrice

---

Ticket Udienza n° 70659

ID Procedimento n° 230651